



VERKEER EN PARKEREN

BEDRIJVENTERREIN SPICKERHOVEN III, ROERMOND

Opdrachtgever:

Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg

Projectnr:

OML026

Datum:

30 oktober 2025

VERKEER EN PARKEREN

BEDRIJVENTERREIN SPICKERHOVEN III, ROERMOND

Opdrachtgever:	Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg
Projectnr:	OML026
Rapportnr:	20251030-OML026-RAP-VER-2.0
Status:	Definitief
Datum:	30 oktober 2025

Opsteller:
JCR

Verificatie:
TVDP

Validatie:
BZ

T 088 - 33 66 333
E info@kragten.nl

© 2025 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.



INHOUDSOPGAVE

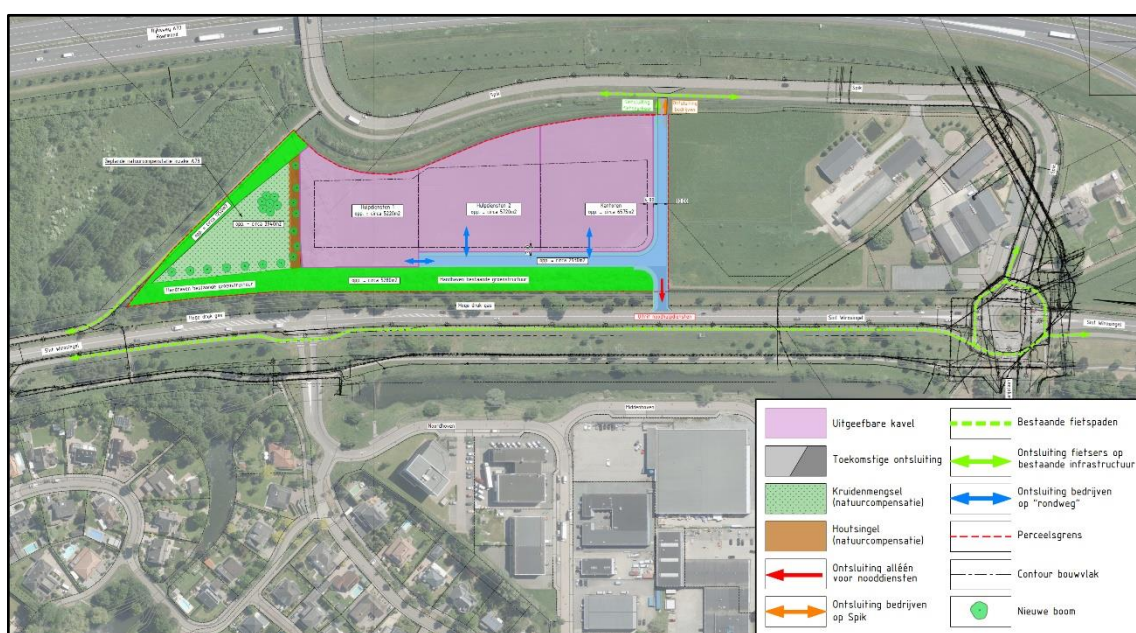
1	INLEIDING.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	ONTSLUITING.....	5
2.1	Gemotoriseerd verkeer	5
2.2	Langzaam verkeer.....	5
2.3	Openbaar vervoer.....	6
3	PARKEERTOETS.....	7
3.1	Parkeerbehoefte	7
3.2	Conclusie parkeerbehoefte	8
4	VERKEERSGENERATIE EN -VERDELING	9
4.1	Verkeersgeneratie.....	9
4.2	Verkeersverdeling.....	10
5	VERKEERSTOETS	11
5.1	Het Spik.....	11
5.2	Sint Wirosingel.....	11
5.3	Oranjelaan.....	12
5.4	Rotonde Oranjelaan, Sint Wirosingel en het Spik	12
6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	14

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg is voornemens om bedrijventerrein Spickerhoven III te ontwikkelen. Dit om invulling te geven aan een deel van de vraag naar bedrijfspercelen. De beoogde invulling van het terrein omvat de vestiging van hulpdiensten in de vorm van een ambulancepost en een brandweerkazerne. Daarnaast is één perceel bestemd voor kantoorruimte. Het plangebied is gelegen tussen de rijksweg A73 en de Sint Wirosingel, een gebied in de periferie van Roermond.

De ontwikkeling zal plaatsvinden overeenkomstig de onderstaande inrichtingsschets, waarin de ruimtelijke indeling en functies van het terrein nader zijn uitgewerkt.



Afbeelding 1 Inrichtingsschets bedrijventerrein Spickerhoven III

In het kader van de beoogde ontwikkeling is het van belang om de gevolgen voor de verkeers- en parkeersituatie binnen het plangebied en de directe omgeving in beeld te brengen. Deze rapportage biedt inzicht in de te verwachten effecten van deze ontwikkeling op de mobiliteit en infrastructuur in de omgeving.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft eerst in hoofdstuk 2 de huidige en toekomstige ontsluiting van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de parkeertoets. De verkeersgeneratie van het verkeer op de omliggende wegen wordt behandeld in hoofdstuk 4. Vervolgens worden de resultaten van een verkeerstoets gepresenteerd in hoofdstuk 5. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de conclusies weergegeven.

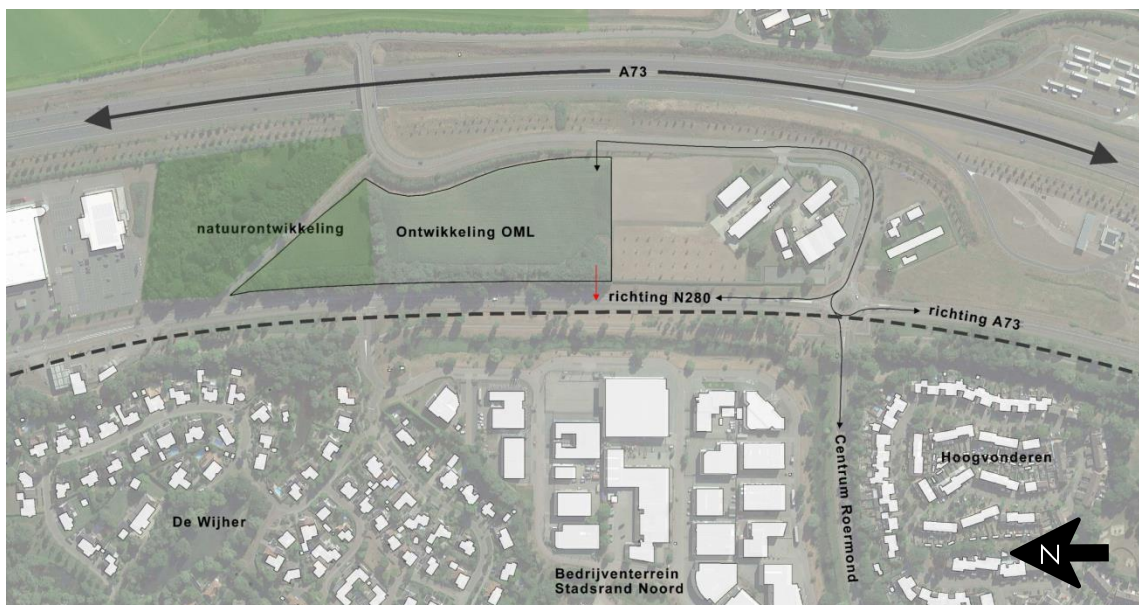
2 ONTSluitING

2.1 Gemotoriseerd verkeer

Binnen het plangebied wordt één centrale ontsluitingsweg aangelegd die alle percelen bedient. De hoofdonsluiting van het bedrijventerrein voor gemotoriseerd verkeer bevindt zich aan de zuidoostzijde van het beoogde bedrijventerrein, ter hoogte van het Spik. Deze entree is bereikbaar via de Sint Wirosingel, die aan de westzijde van het plangebied is gelegen en middels een rotonde aansluit op deze weg. Daarnaast is er een calamiteitsroute voorzien aan de Sint Wirosingel. Deze secundaire in- en uitrit is uitsluitend bedoeld voor hulpdiensten met hoge prioriteit en garandeert te allen tijde een veilige en snelle bereikbaarheid van het gebied in geval van nood. Het Spik betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur. De Sint Wirosingel betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Via de Sint Wirosingel is de N280 eenvoudig bereikbaar in noordelijke richting, waarmee ook een directe verbinding wordt geboden naar de op- en afritten van de A73 bij Swalmen. Diezelfde A73 is ook in zuidelijke richting eenvoudig bereikbaar via de Sint Wirosingel, via de op- en afritten van de A73 Roermond-Oost. Daarnaast kan verkeer van en naar het plangebied ook via het Spik in oostelijke richting afwikkelen, richting Maalbroek en het buitengebied.

Het centrum van Roermond is ook goed bereikbaar vanaf het plangebied. Dit kan via de Oranjelaan (westelijke rotondetak) en de overige invalswegen vanaf de Sint Wirosingel.

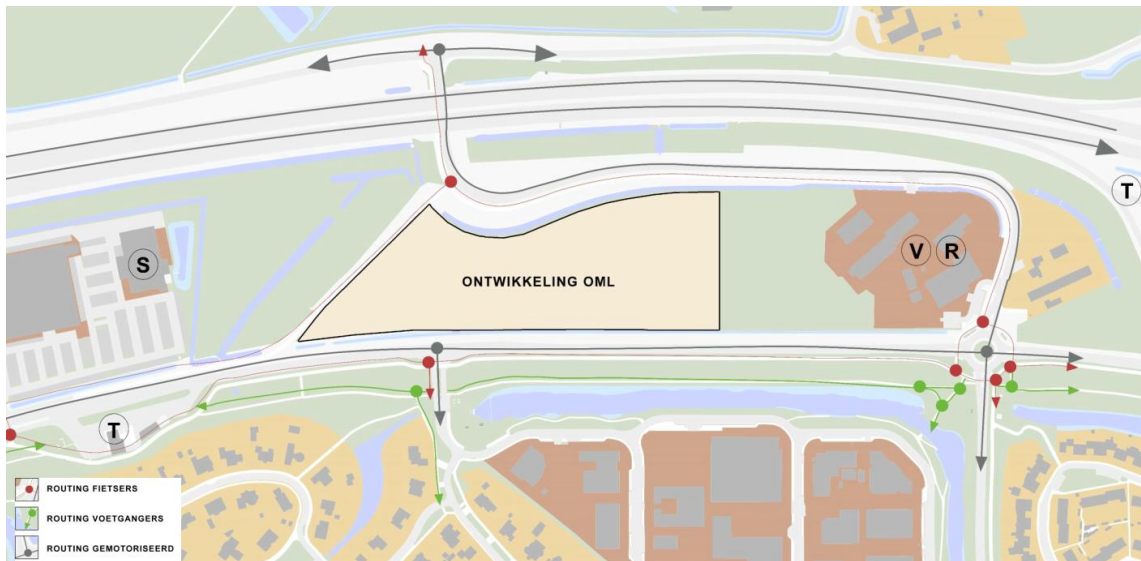


Afbeelding 2 Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

2.2 Langzaam verkeer

Het plangebied is goed ontsloten voor fietsverkeer. Zowel het Spik in oostelijke en westelijke richting als de Sint Wirosingel en de Oranjelaan richting het centrum van Roermond beschikken over vrijliggende fietspaden. Deze infrastructuur biedt fietsers een veilige en directe verbinding met de omliggende wijken en het centrum van Roermond. Station Roermond ligt via de Oranjelaan op 10 minuten fietsafstand vanaf het plangebied.

Deze ontsluitingsmogelijkheden, evenals de ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer zoals beschreven in de vorige paragraaf, zijn weergegeven in de onderstaande afbeelding.



Afbeelding 3 Ontsluitingsstructuur plangebied voor verschillende vervoerswijzen

Voor voetgangers zijn er geen specifieke, vrijliggende voetpaden vanuit het plangebied richting het centrum van Roermond of richting Maalbroek ten oosten van het plangebied. Hierdoor is de bereikbaarheid voor voetgangers beperkter en minder comfortabel ten opzichte van de fietsverbindingen.

2.3 Openbaar vervoer

Op ongeveer 1 kilometer loopafstand van het plangebied ligt de bushalte 'Roermond, Jagerstraat', gelegen aan de Oranjelaan. Deze halte wordt bediend door meerdere buslijnen die een directe verbinding bieden met Station Roermond, dat zich op circa 2,5 kilometer afstand van het plangebied bevindt.

3 PARKEERTOETS

3.1 Parkeerbehoefte

De gemeente Roermond heeft in 2025 de 'Nota Parkeernormen 2025' vastgesteld. Deze normen zijn bedoeld als richtlijn voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke plannen, ontwikkelingen, verbouwingen of functiewijzigingen binnen de gemeente. De normen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. Op basis van de gebiedsindeling van de Nota Parkeernormen 2025 wordt aangesloten bij de norm voor zone 5. Zone 5 betreft alle gebieden buiten de bebouwde kom en de kernen Asenray, Asselt, Boukoul en Leeuwen, en de bedrijventerreinen. In deze zone is het autobezit het hoogst in de gemeente Roermond, zijn afstanden groot en is de toegang tot alternatieve vervoersvormen relatief beperkt.

Kantoorfunctie

In de toekomstige situatie is in het plangebied de ontwikkeling van een bedrijventerrein beoogd. De beoogde invulling van het terrein omvat de vestiging van hulpdiensten (ambulancepost en brandweerkazerne), evenals de realisatie van een perceel ten behoeve van kantoorruimte zonder baliefunctie van maximaal 5.000 m² bvo. Zoals te zien is in tabel 1 is de parkeervraag voor kantoorruimte zonder baliefunctie van 5.000 m² bvo 140 parkeerplaatsen bij maximale invulling. Dit is de parkeerbehoefte op een werkdagochtend en werkdagmiddag. Op deze momenten moet er volgens de Nota Parkeernormen 2025 worden gerekend met een 100% aanwezigheidspercentage (maatgevend moment).

Tabel 1 Parkeervraag beoogde ontwikkeling (kantoor)

Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Kantoor (zonder baliefunctie)	5.000 m ² bvo	2,8 per 100 m ² bvo	140 parkeerplaatsen

Ambulancepost en brandweerkazerne

In de Nota Parkeernormen 2025 is voor een groot aantal functies parkeernormen opgenomen, zoals woonfuncties, winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Parkeernormen voor dit soort functies zijn vaak geënt op relevante eenheden. In de Nota Parkeernormen is aangegeven dat indien een functie die gebouwd gaat worden niet in de lijst in bijlage 2 van de nota te vinden is, dat de initiatiefnemer in dat geval onderbouwd voorstel moet doen voor een passende normering. Aangezien voor ambulanceposten en brandweerkazernes geen parkeernormen zijn opgenomen in de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2025 en evenmin in de CROW-publicatie, is onderstaand een dergelijk voorstel uitgewerkt.

De parkeerbehoefte van de ambulancepost en brandweerkazerne is gebaseerd op gemiddelden uit aangeleverde historische gegevens en ervaringscijfers vanuit Veiligheidsregio Limburg-Noord (VRLN) en Ambulancezorg Limburg. Het aantal parkeerplaatsen kan worden afgeleid uit het aantal personeelsleden dat gelijktijdig op locatie aanwezig is. Daarbij moet rekening worden gehouden met het verschil tussen dynamisch verkeer (zoals uitrukken) en stilstaan/parkeren (zoals dienstwisselingen en kantoorwerk).

De parkeerbehoefte voor de ambulancepost is gebaseerd op de maximale bezetting gedurende de dagperiode, waarin 8 medewerkers en 4 ambulances gelijktijdig aanwezig zijn. Voor de medewerkers wordt uitgegaan van één parkeerplaats per persoon, wat neerkomt op 8 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn 4 parkeerplaatsen benodigd voor de ambulances. Voor incidentele bezoekers of leveranciers wordt gerekend met één extra parkeerplaats. Hiermee komt de totale parkeerbehoefte voor de ambulancepost uit op 13 parkeerplaatsen. Om voldoende flexibiliteit te waarborgen en rekening te houden met onverwachte situaties, wordt geadviseerd dit aantal af te ronden naar 15 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte voor de brandweerkazerne wordt bepaald door de maximale personele bezetting en het aantal voertuigen tijdens piekmomenten. Uit de opgegeven gegevens blijkt dat er overdag maximaal 25

personeelsleden voor kantoorwerkzaamheden aanwezig zijn, aangevuld met repressief personeel dat bij alarmeringen met circa 10 auto's tegelijk arriveert. Daarnaast moet rekening worden gehouden met bezoekers (maximaal 5 per dag) en de stalling van brandweervoertuigen (zwaar en middelzwaar), die doorgaans op eigen terrein buiten de reguliere parkeerplaatsen worden geparkeerd. Op basis van deze uitgangspunten wordt geadviseerd om voor het personeel 25 parkeerplaatsen te reserveren, aangevuld met 10 plaatsen voor repressief personeel tijdens uitrukken en 3 plaatsen voor bezoekers. Dit brengt de totale parkeerbehoefte op 38 parkeerplaatsen. Om voldoende flexibiliteit te waarborgen en rekening te houden met onverwachte situaties, wordt geadviseerd dit aantal af te ronden naar 40 parkeerplaatsen.

3.2 Conclusie parkeerbehoefte

Op basis van de beoogde invulling van het plangebied met een ambulancepost, een brandweerpost en een perceel ten behoeve van kantoordoeleinden zonder baliefunctie, is de totale parkeerbehoefte in kaart gebracht. Voor het kantoorprogramma (zonder baliefunctie) bedraagt de parkeerbehoefte 140 parkeerplaatsen bij maximale invulling. De ambulancepost vraagt, inclusief een marge voor flexibiliteit, om 15 parkeerplaatsen. Voor de brandweerkazerne is, rekening houdend met zowel kantoor- als repressief personeel en bezoekers, een behoefte van 40 parkeerplaatsen vastgesteld. In totaal komt de parkeerbehoefte voor de volledige ontwikkeling hiermee uit op 195 parkeerplaatsen. Deze berekening vormt de uitgangsbasis voor het parkeervoorzieningenplan en dient als randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

4 VERKEERSGENERATIE EN -VERDELING

4.1 Verkeersgeneratie

Voor de geplande ontwikkeling wordt een toename van verkeersbewegingen van en naar het plangebied verwacht. Om de effecten hiervan op verkeersintensiteit en doorstroming te kunnen beoordelen, is gebruik gemaakt van landelijke kencijfers uit de meest actuele CROW-publicatie, 'Parceerkencijfers 2024' (CROW-publicatie 744). de gebiedsindeling van het CROW is ter hoogte van het plangebied qua stedelijkheidsgraad sprake van een 'niet stedelijk' gebied. Het plangebied ligt verder in de zone 'buitengebied'.

Het plangebied vervult momenteel een agrarische functie. Voor de toekomstige situatie is een bedrijventerrein beoogd. De beoogde invulling van het terrein omvat de vestiging van diverse hulpdiensten (ambulancepost en brandweerkazerne), evenals de realisatie van kantoorruimte zonder baliefunctie van maximaal 5.000 m² bvo. De verkeersgeneratie voor de kantoorruimte zonder baliefunctie is te zien in tabel 2.

Voor een goede beoordeling van de verkeersgeneratie wordt eerst gekeken naar de verkeersgeneratie per etmaal op een gemiddelde weekdag. Daarnaast is er, ter beoordeling van de verkeersafwikkeling op een maatgevend moment, ook een overzicht van de verkeersgeneratie per werkdag etmaal opgenomen. Hierbij is de standaard CROW-omrekenfactor van 1,33 voor werkgebieden toegepast. Uit tabel 2 blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling van het kantoorprogramma bij maximale invulling zal resulteren in 438 motorvoertuigbewegingen per gemiddeld weekdag etmaal en 583 motorvoertuigbewegingen per gemiddeld werkdag etmaal.

Tabel 2 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling (kantoor)

Functie	Aantal	Kencijfer (gemiddeld)	Verkeersbewegingen weekdag	Verkeersbewegingen werkdag
Kantoor (zonder baliefunctie)	5.000 m ² bvo	8,75 per 100 m ² bvo	438 motorvoertuigbewegingen per etmaal	583 motorvoertuigbewegingen per etmaal

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de ambulancepost en de brandweerkazerne wordt geen gebruik gemaakt van CROW-kencijfers, maar van ervaringscijfers vanuit Veiligheidsregio Limburg-Noord (VLN) en Ambulancezorg Limburg. De resultaten hiervan zijn te zien in tabel 3 en 4.

De verkeersgeneratie is gebaseerd op gemiddelden uit historische gegevens en ervaringscijfers, gecombineerd met de opgegeven reguliere verkeersbewegingen. Hierdoor geeft de berekening een inschatting van de dagelijkse verkeersdruk op en rond het terrein van de ambulancepost en brandweerkazerne. In de praktijk kunnen de aantallen enigszins afwijken, bijvoorbeeld door variaties in het aantal incidenten, oefeningen of andere operationele omstandigheden. Hoewel het dus geen exacte inschatting betreft, biedt deze benadering een representatief beeld dat geschikt is voor gebruik in de verkeerstoets.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling (ambulancepost)

Functie	Aantal	Verkeersbewegingen (heen en terug)
Ambulancepost, ambulanceritten (OGS/geen OGS)	9 inkomend/uitgaand dag, 8 inkomend/uitgaand avond en 6 inkomend uitgaand nacht	40 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Ambulancepost, personeel	8 inkomend/uitgaand dag, 5 inkomend/uitgaand avond en 4 inkomend/uitgaand nacht	34 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Ambulancepost, personeelsverkeer	2 inkomend/uitgaand dag	4 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Totaal		78 motorvoertuigbewegingen per etmaal

Tabel 4 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling (brandweerkazerne)

Functie	Aantal	Verkeersbewegingen (heen en terug)
Brandweerkazerne, zwaar verkeer	7 inkomend/uitgaand dag en 3 inkomend/uitgaand avond + 450 alarmeringen per jaar	23 motorvoertuigbewegingen per etmaal (afgerond)
Brandweerkazerne, middelzwaar verkeer	7 inkomend/uitgaand dag en 3 inkomend/uitgaand avond + 580 alarmeringen per jaar	23 motorvoertuigbewegingen per etmaal (afgerond)
Brandweerkazerne, personenauto's personeel (regulier, kantoor)	25 inkomend/uitgaand dag en 15 inkomend/uitgaand avond	80 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Brandweerkazerne, personenauto's personeel (repressie)	10 inkomend/uitgaand per alarmering	56 motorvoertuigbewegingen per etmaal (afgerond)
Brandweerkazerne, personenauto's bezoekers	5 inkomend/uitgaand per etmaal	10 motorvoertuigbewegingen per etmaal
Totaal		192 motorvoertuigbewegingen per etmaal

De totale verkeersgeneratie op het terrein is afkomstig van drie verschillende functies: de ambulancepost, de brandweerkazerne en het kantorgedeelte. Vanuit de ambulancepost zijn er gemiddeld circa 78 motorvoertuigbewegingen per etmaal, voornamelijk bestaande uit auto's van ambulancepersoneel en ambulanceritten. De brandweerkazerne is verantwoordelijk voor circa 192 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waaronder reguliere aan- en afvoer van voertuigen, personeel en repressieve uitrukken. Het kantorgedeelte kent de hoogste verkeersintensiteit, met 583 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag bij een maximale invulling. Opgeteld komt dit neer op een totale verkeersgeneratie van circa 853 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

4.2 Verkeersverdeling

Het plangebied kent een uitstekende bereikbaarheid dankzij de ligging nabij het verkeersknooppunt van de A73 en de N280. De A73 vormt een hoofdverkeersas van Limburg en zorgt voor een vlotte verbinding tussen Noord- en Zuid-Limburg. De N280 biedt daarnaast een directe aansluiting richting Duitsland.

Op basis van expert judgement is een inschatting gemaakt van de verkeersverdeling over de verschillende toegangswegen tot het plangebied. Deze inschatting is te zien in tabel 5. De verdeling houdt rekening met de functionele ontsluitingsstructuur en de verwachte herkomst- en bestemmingsrichtingen van het verkeer.

Tabel 5 Verkeersverdeling vanuit beoogd plangebied

Richting	Aandeel	Toelichting
Sint Wirosingel (noorden)	40%	Aansluiting op N280/A73, verbinding noordelijk Limburg en Duitsland.
Sint Wirosingel (zuiden)	35%	Ontsluiting via A73 richting Roermond-Zuid, centrum en zuidelijke bestemmingen.
Maalbroek (oosten)	10%	Lokale ontsluiting oostelijk Roermond.
Oranjelaan (westen)	15%	Directe route naar centrum Roermond en westelijke wijken.

5 VERKEERSTOETS

In dit hoofdstuk wordt het wegennet rondom het plangebied beoordeeld. Voor deze toetsing is gebruikgemaakt van gegevens uit het verkeersmodel van de Regio Midden-Limburg¹. Voor zover beschikbaar is tevens gebruikgemaakt van het resultaat van verkeerstellingen die zijn uitgevoerd in de periode van 10 juni tot en met 25 juni 2025² en in de periode van 17 september en 3 oktober 2024³. Bij de betreffende wegvakken wordt dit expliciet vermeld.

5.1 Het Spik

Het Spik betreft een erftoegangsweg type I met een maximumsnelheid van 60 km/uur en fungeert als hoofdontsluiting van de beoogde ontwikkellocatie. Erftoegangswegen zoals deze wikkelen doorgaans tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal af.

Op dit moment is de verkeersintensiteit op het Spik circa 1.670 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting, oftewel een totaal van 3.340 motorvoertuigbewegingen per etmaal (verkeersmodel). Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van een worstcasescenario, waarin de volledige verkeersgeneratie van de ontwikkellocatie via het Spik ontsluit. Dit komt neer op een toename van circa 853 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Met deze volledige toename stijgt het totaal naar circa 4.193 motorvoertuigbewegingen per etmaal, wat nog binnen de gangbare capaciteitsgrenzen van een erftoegangsweg van deze categorie valt. Er worden dan ook geen verkeerskundige knelpunten of capaciteitsproblemen verwacht op het Spik.

5.2 Sint Wirosingel

De Sint Wirosingel is geclassificeerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De gemeente Roermond hanteert voor dit wegtype een richtintensiteit van maximaal 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal⁴. Vanuit het Spik zal naar verwachting circa 75% van de verkeersgeneratie van de ontwikkellocatie terecht komen op de Sint Wirosingel. Dit komt neer op ongeveer 640 motorvoertuigbewegingen per etmaal (75% van 853). Hiervan wordt verwacht dat circa 40% terecht komt op het noordelijke deel en 35% op het zuidelijke deel.

Op het drukste punt van de Sint Wirosingel bedraagt de huidige verkeersintensiteit in noordelijke richting circa 11.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal, op basis van verkeerstellingen uitgevoerd tussen 17 september en 3 oktober 2024. Verwacht wordt dat deze intensiteit zal toenemen met 341 motorvoertuigen per etmaal (40% van 853), waardoor de totale verkeersintensiteit uitkomt op ongeveer 11.541 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In zuidelijke richting bedraagt de huidige verkeersintensiteit circa 7.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Bij een verwachte toename van 299 motorvoertuigen per etmaal (35% van 853) komt dit neer op een totaal van circa 7.499 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Zowel in noordelijke als in zuidelijke richting blijven deze verkeersintensiteiten ruim onder de richtintensiteit van maximaal 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal die de gemeente Roermond hanteert voor dit type gebiedsontsluitingsweg.

¹ Verkeersmodel Regio Midden-Limburg (v 2023), basisjaar 2018.

² Verkeerstellingen gemeente Roermond (periode 10 juni t/m 25 juni 2025).

³ Verkeerstellingen gemeente Roermond (periode 17 september t/m 3 oktober 2024).

⁴ Bron: gemeente Roermond

Zoals reeds in hoofdstuk 2 vermeld, is er een ontsluiting voorzien voor prioritaire ritten van hulpdiensten via de Sint Wirosingel. Het exacte aantal van deze ritten is niet op voorhand te bepalen, aangezien de frequentie per dag zal variëren, afhankelijk van de noodzaak en aard van de inzet.

Op basis van de gemiddelde verkeersgeneratie van deze ritten wordt echter verwacht dat het aantal motorvoertuigbewegingen in het kader van prioritaire hulpverlening gering zal blijven ten opzichte van de totale verkeersgeneratie en geen noemenswaardige verkeersknelpunten zal opleveren voor de reguliere verkeersafwikkeling op de Sint Wirosingel en de directe omgeving. Wel dient de juiste bebording geplaatst te worden (minimaal C01-bord uitgezonderd hulpdiensten bij inrit), zodat voor weggebruikers ondubbelzinnig duidelijk is dat de oprit uitsluitend bestemd is voor prioritaire ritten. Daarnaast moet het zicht vanaf de weg richting de oprit en omgekeerd voldoende zijn om een veilige verkeerssituatie te waarborgen.

Voor extra attentiewaarde wordt een signaleringsmast met knipperende uitlegger geplaatst, die geactiveerd wordt op het moment dat de brandweer / ambulance moet uitrukken. Op basis van praktijkervaring van de hulpdiensten heeft een dergelijke signaleringsmast vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de uitdrukkelijke voorkeur boven verkeerslichten.

Gelet op de vorm en functie van de Sint Wirosingel en de toename van het verkeer, worden verder geen verkeerskundige knelpunten of capaciteitsproblemen verwacht.

5.3 Oranjelaan

De Oranjelaan is net zoals de Sint Wirosingel geclassificeerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De gemeente Roermond hanteert voor dit wegtype een richtintensiteit van maximaal 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal⁵. Vanuit het Spik zal naar verwachting circa 15% van de verkeersgeneratie per etmaal terecht komen op de Oranjelaan. Dit komt neer op ongeveer 128 motorvoertuigbewegingen per etmaal (15% van 853).

Op een werkdag rijden er gemiddeld 3.622 motorvoertuigen per etmaal tussen de St. Wirosingel en de Florasingel, en 3.892 motorvoertuigen per etmaal in de tegenovergestelde richting, blijkt uit verkeerstellingen die zijn uitgevoerd in de periode van 10 juni tot en met 25 juni 2025. In totaal worden op de Oranjelaan dus 7.514 motorvoertuigbewegingen per etmaal geregistreerd in de huidige situatie. Met de toename van 128 motorvoertuigen per etmaal komt het totaal op circa 7.642 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Gelet op de vorm en functie van de Oranjelaan en de toename van het verkeer, worden geen verkeerskundige knelpunten of capaciteitsproblemen verwacht. De verkeersintensiteiten blijven ruim onder de richtintensiteit van maximaal 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal die de gemeente Roermond hanteert voor dit type gebiedsontsluitingsweg.

5.4 Rotonde Oranjelaan, Sint Wirosingel en het Spik

De rotonde op de kruising Oranjelaan, Sint Wirosingel en het Spik betreft een enkelstrooksrotonde gelegen binnen de bebouwde kom. Op basis van een indicatieve kruispuntberekening is gekeken naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling, waarbij wordt uitgegaan van een toename van 853 extra motorvoertuigbewegingen vanuit de beoogde ontwikkeling. De rotonde betreft een rotonde waarin fietsers in de voorrang zitten. Binnen de berekening is uitgegaan van een aanname van 50 fietsers per uur per rijstrook.

Voor het planjaar 2036 is de intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C-waarde) per arm van de rotonde berekend. Deze komt na ontwikkeling uit op een waarde onder de 0,61 in zowel de ochtend- als avondspits voor de Sint Wirosingel van en naar het zuiden. Dit betekent dat de rotonde binnen de verwerkingscapaciteit blijft. Een I/C-waarde onder de 0,70 geldt in verkeerskundig opzicht als goed, en duidt op een vlotte verkeersafwikkeling

⁵ Bron: gemeente Roermond

zonder structurele vertragingen. Op basis hiervan worden geen verkeerskundige of capaciteitsknelpunten voorzien als gevolg van de geplande ontwikkeling.

Tabel 6 I/C-waardes indicatieve kruispuntberekening

Tak	I/C-waarde bestaand	I/C-waarde na ontwikkeling	
		Ochtendspits	Avondspits
Het Spik	0,22	0,29	0,31
Sint Wirosingel (uit zuid)	0,34	0,43	0,42
Oranjelaan	0,39	0,48	0,47
Sint Wirosingel (uit noord)	0,51	0,61	0,61

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de beoogde functies binnen de ontwikkeling is de totale parkeerbehoefte vastgesteld op 195 parkeerplaatsen. Dit betreft 140 parkeerplaatsen voor het kantoor (zonder baliefunctie), 15 parkeerplaatsen voor de ambulancepost (inclusief marge voor flexibiliteit) en 40 parkeerplaatsen voor de brandweerkazerne, rekening houdend met zowel het kantoor- als repressief personeel en bezoekers. Deze berekening vormt de uitgangsbasis voor het parkeervoorzieningenplan en dient als randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Op basis van de beoogde ontwikkeling en de bijbehorende verkeersgeneratie worden er geen verkeerskundige knelpunten of capaciteitsproblemen verwacht op het omliggende wegennet. Ook de enkelstrooksrotonde Oranjelaan, Sint Wirosingel en het Spik kan de toename van het verkeer afdoende verwerken, aangezien de I/C-waardes vanuit de indicatieve kruispuntberekening ruim binnen de richtcapaciteit blijven. Daarmee is de verkeerskundige afwikkeling van de ontwikkeling goed inpasbaar binnen de bestaande infrastructuur.