VERKEERSONDERZOEK

WONINGBOUWLOCATIE LEEUWEN-NOORD

Opdrachtgever:	HVG Real Estate B.V.
Projectnr:	ROE516-0001
Datum:	29 juni 2026

VERKEERSONDERZOEK

WONINGBOUWLOCATIE LEEUWEN-NOORD

Opdrachtgever:	HVG Real Estate B.V.
Projectnr:	ROE516-0001
Rapportnr:	2.0
Status:	Definitief
Datum:	29 juni 2026

Opsteller:
BF

Verificatie:
RST

Validatie:
RST

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

© **2026** Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van **K**ragten. 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 5

2 BESTAANDE SITUATIE 6
2.1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer 6
2.2 Ontsluiting openbaar vervoer 6
2.3 Ontsluiting langzaam verkeer 7
2.4 Verkeersveiligheid 7
2.4.1 Ongevallen 7
2.4.2 Overwegveiligheid 8
2.5 Verkeersintensiteiten 9
2.5.1 Verkeerstellingen 9

3 HET PLANVOORNEMEN 11
3.1 Ontsluiting 11
3.2 Ontwikkelscenario's 11
3.2.1 Scenario 1 12
3.2.2 Scenario 2 12
3.2.3 Scenario 3 12

4 VERKEERSGENERATIE 13
4.1 Verkeersgeneratie 13
4.1.1 Scenario 1 13
4.1.2 Scenario 2 13
4.1.3 Scenario 3 14
4.2 Verkeersverdeling 14

5 VERKEERSTOETS 16
5.1 Wegvakken 16
5.2 Kruispunten 18

6 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN 22
6.1 Conclusies 22
6.2 Aanbevelingen 22

TABELLEN

Tabel 1 Resultaten van de uitgevoerde verkeerstellingen 9
Tabel 2 Verwachte verkeerstoename per scenario (S) (intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal, afgerond op vijftigtallen) 15
Tabel 3 Resultaat van de kruispuntberekening voor de ontsluiting van het plangebied 18
Tabel 4 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling 19
Tabel 5 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling 19
Tabel 6 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling 20
Tabel 7 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling 20
Tabel 8 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling 21
Tabel 9 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling 21

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 Ontsluitingsstructuur van Leeuwen 6
Afbeelding 2 Overzicht van alle ongevallen (2021 – 2025) in het onderzoeksgebied 8
Afbeelding 3 Locaties van de verkeerstellingen 9
Afbeelding 4 Uitgangspunten voor de ontsluiting van het plangebied 11
Afbeelding 5 TomTom Move-analyse voor de reguliere situatie 14

1 INLEIDING

HVG Real Estate is voornemens om woningbouw te realiseren in Leeuwen-Noord. In oktober 2024 heeft Kragten een verkeersonderzoek uitgevoerd op basis van de stedenbouwkundige visie voor het planvoornemen Leeuwen-Noord in Leeuwen van HVG Real Estate. Destijds is uitgegaan van een ontwikkeling van circa 350 wooneenheden. Inmiddels zijn de plannen geactualiseerd en is een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden. Tijdens de informatiebijeenkomst zijn door omwonenden vragen gesteld over de verkeerssituatie na realisatie van het planvoornemen. Deze vragen hebben onder andere betrekking op de toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen in en rond Leeuwen.

Daarom heeft HVG Real Estate verzocht om, mede op basis van het resultaat van uitgevoerde verkeerstellingen, een nieuw verkeersonderzoek naar het planvoornemen uit te voeren. Door het actualiseren van het verkeersonderzoek kunnen de vragen vanuit de omgeving worden beantwoord.

In deze rapportage staat het resultaat van dit geactualiseerd verkeersonderzoek beschreven.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen in het noorden van de kern Leeuwen, tussen de Burgemeester Thomas Wackersstraat en de spoorlijn van Roermond naar Weert. De wegen in het dorp zijn ingericht als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h. De Mijnheerkensweg, Broekhin Noord en Broekhin Zuid zijn gebiedsontsluitingswegen die de kern verbinden met de binnenstad van Roermond en Swalmen. Daarnaast geven deze wegen (indirect) aansluiting op regionale stroomwegen zoals de A73 van Nijmegen naar Maastricht (A2), en de N280 van Weert naar de Duitse grens, waar deze weg overgaat in Bundesautobahn 52 naar Düsseldorf.



Afbeelding 1 Ontsluitingsstructuur van Leeuwen

2.2 Ontsluiting openbaar vervoer

In de kern Leeuwen ligt de bushalte Kerkplein. Hier vertrekt doordeweeks tussen 7:30 en 18:30 elk uur buurtbus 794 naar station Roermond, het Laurentius Ziekenhuis en Boukoul. Langs Broekhin Noord ligt bushalte Broekhin waar streekbus 66 van Roermond via Reuver naar Venlo elke dag van de week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat elk uur rijdt. Beide buslijnen doen het dichtstbijzijnde treinstation aan, station Roermond. Reizigers hebben hier diverse treinverbindingen richting Eindhoven, Venlo en Sittard. Ook vertrekken hier in diverse richtingen andere buslijnen, bijvoorbeeld richting Echt, Posterholt of Panningen.

Ondanks dat Leeuwen met meerdere OV-diensten is ontsloten wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer als matig beoordeeld. De buurtbus (8-persoonsbus) is volgens de gemeente Roermond regelmatig vol en biedt niet de gewenste kwaliteit van een goede OV-voorziening. Bushalte Broekhin, die wel met een reguliere bus bediend wordt, ligt met circa 1 kilometer loopafstand te ver weg om een reëel alternatief te zijn.

2.3 Ontsluiting langzaam verkeer

Fietsers kunnen over het algemeen dezelfde ontsluitingsroutes als het gemotoriseerd verkeer gebruiken om het gebied te bereiken of te verlaten. De gebiedsontsluitingswegen, Broekhin Noord, Broekhin Zuid en de Mijnheerkensweg, beschikken over vrijliggende fietspaden. De wegen binnen de kern van Leeuwen kennen een gemengd profiel waarbij fietsers gebruik maken van de rijbaan. Belangrijke bestemmingen zoals het treinstation en de binnenstad van Roermond liggen op tien tot vijftien minuten fietsen.

De gemeente Roermond heeft de wens om een doorgaande fietsverbinding met Buggenum (gemeente Leudal) te creëren parallel aan de spoorlijn richting Weert[1]. Deze verbinding zal functioneren als een regionale snelfietsroute. Om deze reden is het wenselijk de verkeersintensiteiten op het traject binnen Leeuwen zo laag mogelijk te houden en in te zetten op STOMP in de directe nabijheid van de nieuwe fietsverbinding. De ligging van deze fietsverbinding met Buggenum is nog niet bekend, maar zal naar verwachting over de Buggenummerweg ten westen van het plangebied worden ingepast.

2.4 Verkeersveiligheid

2.4.1 Ongevallen

Voor een eerste indicatie van de verkeersveiligheid op alle belangrijke routes binnen Leeuwen is in het eerdere onderzoek een ongevallenanalyse gedaan naar de periode 2019 t/m 2023. Ten behoeve van de actualisatie is opnieuw een ongevallenanalyse gedaan naar de laatste vijf afgesloten jaren, tussen 2021 en 2025. Hierbij is gebruik gemaakt van data van ViaStat. ViaStat verzamelt data van alle ongevallen die zijn gerapporteerd bij bijvoorbeeld bergers en de politie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen dodelijke ongevallen, letselongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade.

[1] Bron: Uitvoeringsprogramma Omgevingsvisie Roermond (ontwerp), februari 2026



Afbeelding 2 Overzicht van alle ongevallen (2021 – 2025) in het onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied hebben in de afgelopen 5 jaar (2021 t/m 2025) circa 30 ongevallen plaatsgevonden op de locaties in bovenstaande Afbeelding 2. Dit betreft één dodelijk ongeval tussen een trein en een fiets in 2024, en drie letselongevallen, waarbij twee motorrijders en een automobilist gewond zijn geraakt. De overige ongevallen betreffen ongevallen met uitsluitend materiële schade. De rotonde Broekhin Noord – Schouwberg is met 3 ongevallen in 5 jaar een klein ongevallencluster. Ook op Schouwberg rond de spoorwegovergang is een ongevallencluster met 5 ongevallen zichtbaar. Het betroffen hier 5 ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS), waarvan 3 ongevallen tussen personenauto's onderling (o.a. parkeerongeval), 1 ongeval tussen een personenauto en een fietser en een ongeval zonder nadere gegevens. Ook rond de uitwegen van de papierfabriek is een ongevallenconcentratie zichtbaar. Ook hier was sprake van uitsluitend materiele schade met betrokkenheid van bestel- en personenauto's en 1 ongeval met betrokkenheid van een snorfietser.

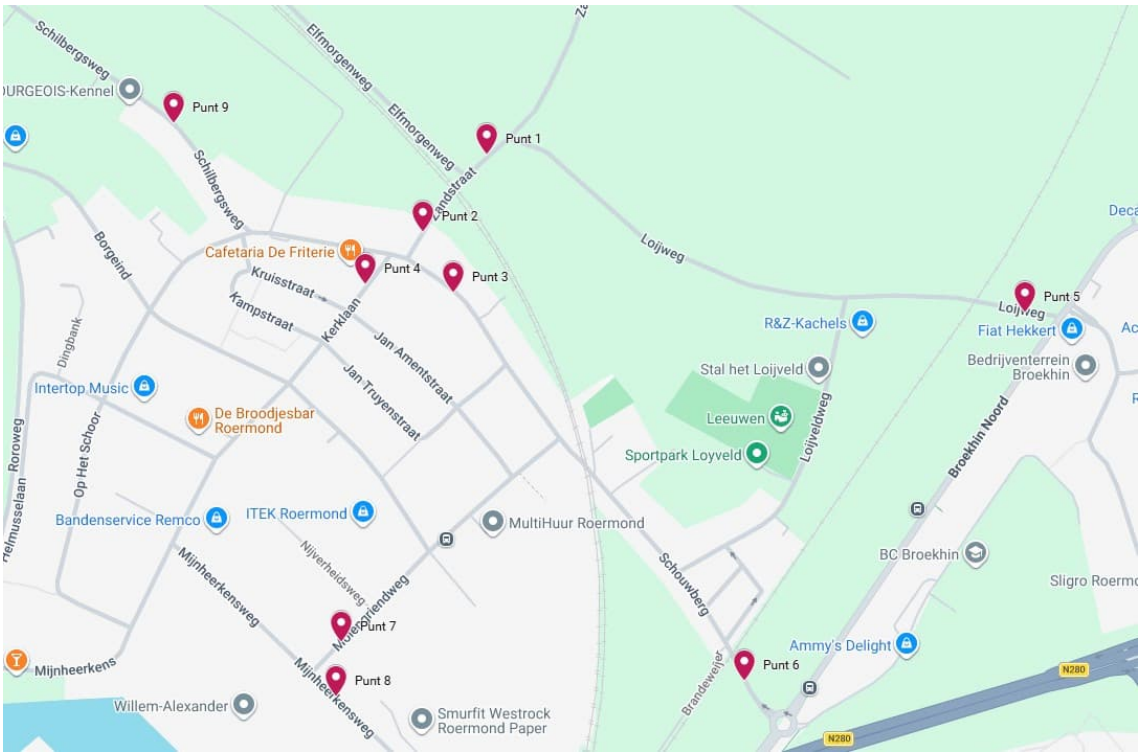
Gezien het beperkte aantal ongevallen is er geen reden om in het kader van het planvoornemen maatregelen te treffen.

2.4.2 Overwegveiligheid

Het plangebied ontsluit voor het grootste gedeelte op de Zandstraat, waarbij de aansluiting binnen circa 50 meter van een gelijkvloerse spoorwegovergang in het traject van Roermond richting Weert komt te liggen. Daarom is aanbevolen om in samenwerking met ProRail onderzoek te doen naar de overwegveiligheid in de huidige en toekomstige situatie.

2.5 Verkeersintensiteiten

2.5.1 Verkeerstellingen



Afbeelding 3 Locaties van de verkeerstellingen

Tussen 2 januari en 19 januari 2026 zijn op de locaties in Afbeelding 3 verkeerstellingen uitgevoerd. Tijdens de eerste week van de uitgevoerde verkeerstellingen was gedurende enkele dagen sprake van sneeuwval die in grote delen van Nederland stevig uitpakte. In de tellingen zijn over de gehele meetperiode geen resultaten gemeten die een duidelijke afwijking naar beneden of naar boven laten zien, waarmee de tellingen ondanks de weersomstandigheden een representatief beeld geven. In onderstaande Tabel 1 zijn de telresultaten per telpunt weergegeven.

Tabel 1 Resultaten van de uitgevoerde verkeerstellingen

Telpunt	Mvt/etmaal weekdag	Mvt/etmaal werkdag	Maximum-snelheid	V85[2]	Fietsers/etmaal weekdag
1. Zandstraat NO van spoor	666	738	30 km/h	43 km/h	61
2. Zandstraat ZW van spoor	675	752	30 km/h	45 km/h	66
3. Burgemeester Thomas Wackersstraat	855	982	30 km/h	45 km/h	78
4. Kerklaan	751	905	30 km/h	38 km/h	51
5. Loijweg	649	766	30 km/h	43 km/h	35
6. Schouwberg	2.395	2.907	30 km/h	46 km/h	286
7. Molengriendweg	844	1.062	50 km/h	49 km/h	114
8. Mijnheerkensweg	1.957	2.507	50 km/h	62 km/h	221
9. Schilbergsweg	119	132	30 km/h	42 km/h	16

[2] V85-snelheid = Snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

Uit het resultaat van de verkeerstellingen volgt dat de verkeersintensiteiten op de wegen rond het planvoornemen acceptabel zijn. Voor een erftoegangsweg 30 km/h binnen de bebouwde kom levert een etmaalintensiteit tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal geen knelpunten op, terwijl voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/h een etmaalintensiteit tot circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is.
Opvallend is het verschil in intensiteit van circa 1.900 motorvoertuigen per werkdagetmaal tussen de Burgemeester Thomas Wackersstraat (telpunt 3) en Schouwberg (telpunt 6) die in het verlengde van elkaar zijn gelegen. Dit kan worden verklaard doordat verkeer van en naar een deel van Leeuwen, het bedrijventerrein Willem-Alexander en de Designer Outlet via de route Schouwberg – Jules Breukersstraat – Molengriendweg rijdt.

Daarnaast blijkt dat op alle telpunten, met uitzondering van de Molengriendweg, de maximumsnelheid door het merendeel van de weggebruikers wordt overschreden. Zo bedraagt de V85-snelheid op Schouwberg 16 km/h boven de geldende maximumsnelheid van 30 km/h.

De bestaande intensiteiten op de wegen in Leeuwen zijn acceptabel, maar wel is aandacht gevraagd voor de weginrichting van een aantal wegen in Leeuwen vanwege de snelheidsoverschrijdingen.

3 HET PLANVOORNEMEN

3.1 Ontsluiting

Het plangebied zal een hoofdontsluiting krijgen op de Zandstraat tussen het spoor en de Burgemeester Thomas Wackersstraat. Deze hoofdontsluiting zal veruit het grootste gedeelte van het verkeer gaan verwerken. Optioneel worden maximaal 25 (vrije sector) woningen langs de Schilbergsweg gebouwd en ook via deze weg ontsloten.



Afbeelding 4 Uitgangspunten voor de ontsluiting van het plangebied

3.2 Ontwikkelscenario's

Aangezien de invulling van het planvoornemen nog niet definitief is, zijn in deze verkeersstudie drie scenario's opgesteld voor het woningbouwprogramma. In elk scenario wordt dezelfde verdeelsleutel gehanteerd voor de onderverdeling in betaalbare woningen en de vrije sector. Onder betaalbare woningen worden de volgende huur- en koopcategorieën verstaan[3]:

- Betaalbare huur:
  - Sociale huurwoning: tot maximaal € 932,93/mnd (prijspeil 1 januari 2026)
  - Midden huurwoning: tot maximaal € 1.228,07/mnd (prijspeil 1 januari 2026)
- Betaalbare koop:
  - Tot maximaal €420.000 V.O.N. (prijspeil 1 januari 2026)

Voor dit onderzoek zijn de volgende scenario's opgesteld:

- 350 woningen (2/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)
- 300 woningen (2/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)
- 250 woningen (2/3 betaalbaar, 1/3 vrije sector)

[3] Bron: Gemeente Roermond

Verder is in elk scenario opgenomen dat de bestaande basisschool Leeve (circa 175 leerlingen) wordt verplaatst naar het plangebied.

3.2.1 Scenario 1

In dit scenario wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van circa 350 woningen, waarvan ongeveer twee derde zal bestaan uit betaalbare woningen. De overige woningen vallen onder de vrije sector. In het kader van een verkeerskundig worstcasescenario wordt ervan uitgegaan dat alle woningen koopwoningen zijn. Naast de woningbouw wordt rekening gehouden met een eventuele basisschool van circa 175 leerlingen in het plangebied. Het aantal leerlingen is gebaseerd op het naar boven afronden van het bestaand aantal leerlingen van basisschool Leeve in het dorp in schooljaar 2025-2026[4].

Categorie (CROW)	Aandeel	Aantal woningen
Koop, huis, tussen/hoek	67%	235
Koop, huis, vrijstaand	33%	115
Totaal	100%	350

3.2.2 Scenario 2

In dit scenario wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van circa 300 woningen, waarvan ongeveer twee derde zal bestaan uit betaalbare woningen. De overige woningen vallen onder de vrije sector. In het kader van een verkeerskundig worstcasescenario wordt ervan uitgegaan dat alle woningen koopwoningen zijn. Naast de woningbouw wordt rekening gehouden met een eventuele basisschool van circa 175 leerlingen in het plangebied. Het aantal leerlingen is gebaseerd op het naar boven afronden van het bestaand aantal leerlingen van basisschool Leeve in het dorp in schooljaar 2025-2026.

Categorie (CROW)	Aandeel	Aantal woningen
Koop, huis, tussen/hoek	67%	200
Koop, huis, vrijstaand	33%	100
Totaal	100%	300

3.2.3 Scenario 3

In dit scenario wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van circa 250 woningen, waarvan ongeveer twee derde zal bestaan uit betaalbare woningen. De overige woningen vallen onder de vrije sector. In het kader van een verkeerskundig worstcasescenario wordt ervan uitgegaan dat alle woningen koopwoningen zijn. Naast de woningbouw wordt rekening gehouden met een eventuele basisschool van circa 175 leerlingen in het plangebied. Het aantal leerlingen is gebaseerd op het naar boven afronden van het bestaand aantal leerlingen van basisschool Leeve in het dorp in schooljaar 2025-2026.

Categorie (CROW)	Aandeel	Aantal woningen
Koop, huis, tussen/hoek	67%	167
Koop, huis, vrijstaand	33%	83
Totaal	100%	250

[4] Bron: https://allecijfers.nl/basisschool/leeve/

4 VERKEERSGENERATIE

4.1 Verkeersgeneratie

Conform de Nota Parkeernormen typeert de gemeente Roermond zich als een sterk stedelijke gemeente. Hier zijn de geldende parkeernormen vanuit de nota ook op gebaseerd. De gemeente neemt gemiddelde kencijfers als uitgangspunt. Voor de verkeersgeneratie is daarom in alle scenario's aangesloten bij gemiddelde kencijfers voor een ligging in de 'rest bebouwde kom' van een 'sterk stedelijk gebied'. bij het omrekenen van de weekdaggemiddelde verkeersgeneratie naar een werkdaggemiddelde is gebruik gemaakt van een omrekenfactor van 1,11.

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van een eventuele basisschool in het plangebied is uitgegaan van vuistregels en kencijfers uit CROW-publicatie 182. Deze getallen zijn reeds berekend als werkdaggemiddelde en worden zodoende niet omgerekend.

De mogelijke basisschool in het planvoornemen betreft een verplaatsing van de verkeersstromen van en naar de bestaande basisschool Leeve binnen Leeuwen. Voor dit verkeersonderzoek wordt worstcase de verkeersgeneratie van de basisschool volledig toebedeeld aan het bestaand gebruik van de wegen in Leeuwen.

Indien een basisschool binnen het planvoornemen wordt voorzien, is aandacht gevraagd voor de piekbelasting tijdens de haal- en brengmomenten. Daarbij dient zoveel mogelijk worden gestuurd op lopen en fietsen om eventuele overlast door personenauto's tijdens deze piekmomenten te voorkomen.

4.1.1 Scenario 1

Categorie (CROW)	Aantal woningen	Kencijfer per woning	Verkeersgeneratie	
		Gemiddeld	Weekdag	Werkdag
Koop, huis, tussen/hoek	235	7,1	1.669 mvt/etm	1.852 mvt/etm
Koop, huis, vrijstaand	115	8,2	943 mvt/etm	1.047 mvt/etm
Basisschool	175 leerlingen		102 mvt/etm	102 mvt/etm
Totaal	*350*		*2.714 mvt/etm*	*3.001 mvt/etm*

In het eerste scenario is uitgegaan van een woningbouwprogramma van 350 woningen en een basisschool met circa 175 leerlingen. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de werkdaggemiddelde verkeersgeneratie van het planvoornemen circa 3.000 motorvoertuigen per werkdagetmaal bedraagt.

4.1.2 Scenario 2

Categorie (CROW)	Aantal woningen	Kencijfer per woning	Verkeersgeneratie	
		Gemiddeld	Weekdag	Werkdag
Koop, huis, tussen/hoek	200	7,1	1.420 mvt/etm	1.576 mvt/etm
Koop, huis, vrijstaand	100	8,2	820 mvt/etm	910 mvt/etm
Basisschool	175 leerlingen		102 mvt/etm	102 mvt/etm
Totaal	*300*		*2.342 mvt/etm*	*2.588 mvt/etm*

In het tweede scenario is uitgegaan van een woningbouwprogramma van 300 woningen en een basisschool met circa 175 leerlingen. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de werkdaggemiddelde verkeersgeneratie van het planvoornemen circa 2.600 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

4.1.3 Scenario 3

Categorie (CROW)	Aantal woningen	Kencijfer per woning	Verkeersgeneratie	
		Gemiddeld	Weekdag	Werkdag
Koop, huis, tussen/hoek	167	7,1	1.185 mvt/etm	1.316 mvt/etm
Koop, huis, vrijstaand	83	8,2	681 mvt/etm	755 mvt/etm
Basisschool	175 leerlingen		102 mvt/etm	102 mvt/etm
Totaal	*250*		*1.968 mvt/etm*	*2.174 mvt/etm*

In het derde scenario is uitgegaan van een woningbouwprogramma van 250 woningen en een basisschool met circa 175 leerlingen. Uit bovenstaande tabel blijkt dat de werkdaggemiddelde verkeersgeneratie van het planvoornemen circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

4.2 Verkeersverdeling

Met behulp van TomTom Move is de verkeersverdeling vastgesteld middels een Selected Link-analyse voor de gehele kern Leeuwen ten zuiden en westen van de spoorlijn Roermond – Weert. Van het verkeer van en naar dit gebied wordt door het verzamelen van trips bij benadering uitgezocht waar het verkeer vandaan komt en in welke richtingen automobilisten rijden. Voor het vaststellen van de verkeersverdeling is met behulp van dezelfde tool een analyse gemaakt. Om tot een zo representatief mogelijke analyse te komen is een ruime periode gekozen waarin er in de nabije omgeving geen werkzaamheden plaatsvonden op belangrijke routes. De aanwezigheid van eventuele wegafsluitingen is gecontroleerd met behulp van MELVIN[5].



Afbeelding 5 TomTom Move-analyse voor de reguliere situatie

In een reguliere doordeweekse situatie verdeelt het verkeer vanaf het plangebied zich conform bovenstaande Afbeelding 5. Aangenomen wordt dat de verkeersverdeling voor zowel ingaand als uitgaand verkeer gelijk is. De data van circa 5.750 trips is verzameld voor de periode gelijk aan de verkeerstellingen, dus van 2 januari tot en met 19 januari 2026.

[5] Melden van Verstoringen in de Infrastructuur, overzicht van alle geplande wegafsluitingen die bij wegbeheerders zijn gemeld

In Tabel 2 staat een overzicht van de verwachte toename van de intensiteit op de tellocaties, waarbij de verwachte verkeersintensiteit in 2040 inzichtelijk is gemaakt. Hierbij zijn de verkeerstellingen uit 2026 met een groeipercentage van 1% per jaar opgehoogd tot planjaar 2040.

Tabel 2 Verwachte verkeerstoename per scenario (S) (intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal, afgerond op vijftigtallen)

Telpunt	Verkeersintensiteit excl. planbijdrage		%	Verkeerstoename			Verkeersintensiteit 2040 incl. planbijdrage		
	2026	2040		S1 *3.000 mvt/etm*	S 2 *2.600 mvt/etm*	S 3 *2.200 mvt/etm*	S 1	S 2	S 3
1. Zandstraat NO van spoor	750	850	5%	+150	+150	+100	1.000	1.000	950
2. Zandstraat ZW van spoor	750	850	13%	+400	+350	+300	1.250	1.200	1.150
3. Burg. Thomas Wackersstraat	1.000	1.150	35%	+1050	+900	+750	2.200	2.050	1.900
4. Kerklaan	900	1.050	30%	+900	+800	+650	1.950	1.850	1.700
5. Loijweg	750	900	8%	+250	+200	+150	1.150	1.100	1.050
6. Schouwberg	2.900	3.350	32%	+950	+850	+700	4.300	4.200	4.050
7. Molengriendweg	1.050	1.200	14%	+400	+350	+300	1.600	1.550	1.500
8. Mijnheerkensweg	2.500	2.900	43%	+1.300	+1.100	+950	4.200	4.000	3.850
9. Schilbergsweg (25 woningen)	150	150		+200	+200	+200	350	350	350

5 VERKEERSTOETS

5.1 Wegvakken

Burgemeester Thomas Wackersstraat/Schouwberg

De Burgemeester Thomas Wackersstraat en Schouwberg vormen samen een van de twee belangrijkste ontsluitingsmogelijkheden van Leeuwen. Via deze wegen kan de gebiedsontsluitingsweg Broekhin Noord bereikt worden. Over de gehele lengte is de weg ingericht als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h.

Uit Tabel 2 volgt dat in 2040, inclusief planbijdrage van het meest uitgebreide scenario 1, de intensiteit op de Burgemeester Thomas Wackersstraat toeneemt tot 2.200 motorvoertuigen per etmaal en op Schouwburg tot 4.200 motorvoertuigen per etmaal.

De intensiteit op de Burgemeester Thomas Wackersstraat neemt door het plan toe met 91% ten opzichte van de autonome situatie 2040. Ondanks deze forse relatieve toename is deze intensiteit voor een erftoegangsweg 30 km/h verkeerskundig wel acceptabel.

Op Schouwburg neemt de intensiteit door het plan toe met 28% ten opzichte van de autonome situatie 2040. Ondanks deze beperktere relatieve toename is deze intensiteit voor een erftoegangsweg 30 km/h verkeerskundig wel hoger dan gewenst, omdat bij erftoegangswegen een verkeersintensiteit van maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal als acceptabel wordt gezien.

Het gaat hier om een geringe overschrijding van de gewenste intensiteit en gelet op de bestaande inrichting zullen hierdoor geen knelpunten ontstaan. Wel luidt het advies om nader onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen om de verkeersstroom van en naar het bedrijventerrein Willem-Alexander en het Designer Outlet te verleiden om gebruik te maken van de gebiedsontsluitende N280 in plaats van de route door Leeuwen via Schouwberg.
Mogelijk zal het reduceren van de maximumsnelheid op Molengriendweg en Mijnheerkensweg naar 30 km/h[6] resulteren in andere routekeuzes door het verkeer om daardoor de intensiteit op Schouwberg niet verder te laten toenemen.

Zandstraat/Loijweg

De Zandstraat en Loijweg zijn twee erftoegangswegen die, ondanks het deels ontbreken van aaneengesloten bebouwing, volledig binnen de bebouwde kom liggen. Op deze wegvakken geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Volgens de tellingen in 2026 worden beide wegvakken door circa 750 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Uitgaande van een autonome groei van 1% per jaar groeit dit aantal tot circa 850–900 motorvoertuigen per etmaal in 2040.

De intensiteit op de Zandstraat en Loijweg bedraagt 1.000 tot 1.250 motorvoertuigen per etmaal (+250 – 500 motorvoertuigen per etmaal) als de hoeveelheid verkeer hier toeneemt als gevolg van scenario 1 van het planvoornemen. Het gaat om een relatieve toename van circa 20 tot 50% ten opzichte van de autonome situatie in 2040.

[6] Bron: Actualisatie Verkeersveiligheidsplan 2025, gemeente Roermond.

Op de Loijweg is de verhardingsbreedte een aandachtspunt. Deze is met 4,00 meter smaller dan de voorgeschreven minimale breedte voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, waardoor tegemoetkomend verkeer moet uitwijken naar de bermen om elkaar te passeren.

Gelet op de verkeerstoename na ontwikkeling is het aanbevolen om de Loijweg na ontwikkeling te verbreden conform de richtlijnen voor een ETW30 uit het ASVV 2021.

Molengriendweg/Jules Breukersstraat

De Molengriendweg en de Jules Breukersstraat vormen samen een dwarsverbinding tussen de Burgemeester Thomas Wackersstraat en Mijnheerkensweg. De Jules Breukersstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Op de Molengriendweg geldt nu een maximumsnelheid van 50 km/h. In 2026 zijn op de Molengriendweg circa 1.050 motorvoertuigen per etmaal geteld. Uitgaande van 1% autonome groei per jaar op basis van de tellingen bedraagt de verkeersintensiteit op de Molengriendweg in 2040 circa 1.200 motorvoertuigen.

Bij ontwikkeling conform scenario 1 neemt deze intensiteit dan toe tot 1.600 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een acceptabele verkeersintensiteit, waardoor hier geen knelpunten zijn te verwachten.

Mijnheerkensweg

De Mijnheerkensweg is de meest hoogwaardig uitgebouwde ontsluitingsmogelijkheid van Leeuwen. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km/h en de Mijnheerkensweg verbindt de N280 bij de Designer Outlet, via bedrijventerrein Willem-Alexander, met het dorp. Direct ten zuidoosten van de Molengriendweg bedraagt de verkeersintensiteit circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Uitgaande van 1,5% autonome groei per jaar tot 2040 als zijnde hoofdweg[7], neemt de intensiteit toe tot circa 3.100 motorvoertuigen per etmaal.

Na ontwikkeling van scenario 1 bedraagt de verkeersintensiteit in 2040 circa 4.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een acceptabele intensiteit voor een gebiedsontsluitingsweg, waardoor hier geen knelpunten zijn te verwachten.

Schilbergsweg

De hoofdontsluiting van het plangebied is voorzien aan de Zandstraat. Aan de Schilbergsweg is mogelijk de ontsluiting van maximaal 25 (vrije sector) woningen voorzien.

De Schilbergsweg is een erftoegangsweg 30 km/h met een smalle wegbreedte van circa 3,20 meter. Plaatselijk moeten ook voetgangers gebruik maken van deze smalle rijbaan, waarbij er geen ruimte is om de rijbaanbreedte tussen de bestaande percelen te optimaliseren.

De intensiteit op de Schilbergsweg neemt, bij eventuele toevoeging van 25 vrije sector woningen, toe tot circa 350 motorvoertuigen per werkdagetmaal in planjaar 2040. Hier rijden nu circa 130 motorvoertuigen per werkdagetmaal. Hier is sprake van een forse toename van de hoeveelheid verkeer, waardoor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid hier onder druk komt te staan.

Aangezien een verbreding van de rijbaan van de Schilbergsweg niet mogelijk lijkt, luidt het advies om geen 25 woningen direct aan de Schilbergsweg te ontsluiten. Dit om een onevenredige verkeersbelasting op deze smalle woonstraat te voorkomen. Het is wel acceptabel om de Schilbergsweg te gebruiken voor een ontsluiting voor voetgangers en fietsers van en naar het

[7] Bron: Gemeente Roermond

plangebied. Hier kan immers ook een verbinding worden gemaakt met de beoogde snelfietsroute tussen Roermond en Buggenum.

5.2 Kruispunten

Ontsluiting plangebied – Zandstraat

Het plangebied zal een volwaardige aansluiting krijgen op de Zandstraat, welke ter plaatse is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Gelet op CROW-richtlijnen uit de ASVV 2021 is een gelijkwaardig kruispunt de voorkeursoplossing voor een kruispunt tussen de hoofdontsluiting van het plangebied en de Zandstraat.

In de eerdere rapportage is een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd voor dit kruispunt. Deze is bijgewerkt met de nieuwste verkeersgegevens uit de verkeerstellingen en uitgevoerd voor de maatgevende ochtend- en avondspits van 2026, inclusief de verkeersgeneratie van het planvoornemen. Deze verkeerscijfers zijn ten opzichte van het verkeersmodel 2040 maatgevend. De extra verkeersbelasting van het planvoornemen op dit kruispunt wordt verdeeld conform de verdeling in TomTom Move.

Tabel 3 Resultaat van de kruispuntberekening voor de ontsluiting van het plangebied

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
Scenario 1 – 350 woningen					
Zandstraat (zuid)	Gelijkwaardige kruising (3-taks)	0,05	1 m	**0,21**	**5 m**
Ontsluiting plangebied (west)		**0,27**	**6 m**	0,06	1 m
Zandstraat (noord)		0,04	1 m	0,08	2 m
Scenario 2 – 300 woningen					
Zandstraat (zuid)	Gelijkwaardige kruising (3-taks)	0,05	1 m	**0,18**	**4 m**
Ontsluiting plangebied (west)		**0,23**	**5 m**	0,05	1 m
Zandstraat (noord)		0,04	1 m	0,07	1 m
Scenario 3 – 250 woningen					
Zandstraat (zuid)	Gelijkwaardige kruising (3-taks)	0,04	1 m	**0,15**	**3 m**
Ontsluiting plangebied (west)		**0,19**	**4 m**	0,04	1 m
Zandstraat (noord)		0,03	1 m	0,06	1 m

Uit bovenstaande kruispuntberekening blijkt dat de beoogde ontsluiting van het plangebied de bestaande verkeersstromen ruimschoots kan afwikkelen en er geen risico is op terugslag van wachtrijen tot op het spoor als gevolg van het planvoornemen.

Molengriendweg – Mijnheerkensweg

De Molengriendweg eindigt aan de zuidzijde van het wegvak op de Mijnheerkensweg. Dit kruispunt is vormgegeven als een regulier voorrangskruispunt, met aan de zijde van de Molengriendweg een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Verkeer vanuit de Molengriendweg dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de Mijnheerkensweg in beide richtingen.

Om de verkeersafwikkeling van het kruispunt te toetsen is een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd voor de maatgevende ochtend- en avondspits van 2040, exclusief en inclusief de verkeersgeneratie van het planvoornemen. De verkeersverdeling is vastgelegd met softwarepakket Kalibrero, waarvoor de kruispuntberekening de onderstaande resultaten geeft:

Tabel 4 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
2040 exclusief ontwikkeling					
Mijnheerkensweg (oost)	Voorrangskruising (3-taks)	0,10	2 m	0,07	1 m
Mijnheerkensweg (west)		0,04	1 m	0,07	1 m
Molengriendweg (noord)		0,05	1 m	0,04	1 m

Zonder ontwikkeling heeft het kruispunt ruim voldoende restcapaciteit. De maatgevende I/C-waarde bedraagt 0,07, waarbij de grenswaarde ligt op 0,80 alvorens afwikkelingsknelpunten ontstaan.

De extra verkeersbelasting is daarbij opgeteld conform de analyse met TomTom Move. Deze kruispuntberekening levert voor de reguliere situatie na ontwikkeling de volgende resultaten op.

Tabel 5 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
Scenario 1 – 350 woningen					
Mijnheerkensweg (oost)	Voorrangskruising (3-taks)	0,11	2 m	0,13	3 m
Mijnheerkensweg (west)		0,08	2 m	0,08	2 m
Molengriendweg (noord)		0,09	2 m	0,05	1 m
Scenario 2 – 300 woningen					
Mijnheerkensweg (oost)	Voorrangskruising (3-taks)	0,11	2 m	0,12	2 m
Mijnheerkensweg (west)		0,08	2 m	0,08	2 m
Molengriendweg (noord)		0,09	2 m	0,05	1 m
Scenario 3 – 250 woningen					
Mijnheerkensweg (oost)	Voorrangskruising (3-taks)	0,11	2 m	0,11	2 m
Mijnheerkensweg (west)		0,07	1 m	0,08	2 m
Molengriendweg (noord)		0,08	2 m	0,05	1 m

In de reguliere situatie heeft het kruispunt ruim voldoende restcapaciteit om de ontwikkeling op te vangen. De maatgevende I/C-waarde bedraagt 0,13, waarbij de grenswaarde ligt op 0,80. Er zijn dan ook geen afwikkelingsknelpunten te verwachten op dit kruispunt als gevolg van het planvoornemen.

Broekhin Noord – Schouwberg – Bob Boumanstraat

Dit kruispunt is vormgegeven als een reguliere enkelstrooksrotonde met vier takken. Het fietsverkeer heeft de beschikking over vrijliggende infrastructuur die deels in twee richtingen verloopt. Op alle takken heeft het langzaam verkeer voorrang op gemotoriseerd verkeer dat de rotonde verlaat.

Om de verkeersafwikkeling van het kruispunt te toetsen is een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd voor de maatgevende ochtend- en avondspits van 2040, exclusief en inclusief de verkeersgeneratie van het planvoornemen. Tabel 6 geeft de autonome situatie voor 2040 exclusief ontwikkelingen weer.

Tabel 6 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
2040 exclusief ontwikkeling					
Bob Boumanstraat (oost)	Rotonde (4-taks)	0,02	0 m	0,09	2 m
Broekhin Noord (zuid)		0,12	2 m	0,21	5 m
Schouwberg (west)		0,11	2 m	0,13	3 m
Broekhin Noord (noord)		0,08	2 m	0,10	2 m

De I/C-waarde in de autonome situatie 2040 is met 0,21 laag, waardoor er geen afwikkelingsknelpunten zijn te verwachten.

De extra verkeersbelasting als gevolg van het planvoornemen op deze rotonde wordt verdeeld conform de verdeling in TomTom Move. In Tabel 7 staan de resultaten opgenomen.

Tabel 7 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
Scenario 1 – 350 woningen					
Bob Boumanstraat (oost)	Rotonde (4-taks)	0,02	0 m	0,09	2 m
Broekhin Noord (zuid)		0,12	3 m	0,24	6 m
Schouwberg (west)		0,11	2 m	0,15	3 m
Broekhin Noord (noord)		0,08	2 m	0,12	2 m
Scenario 2 – 300 woningen					
Bob Boumanstraat (oost)	Rotonde (4-taks)	0,02	0 m	0,09	2 m
Broekhin Noord (zuid)		0,12	2 m	0,24	6 m
Schouwberg (west)		0,10	2 m	0,15	3 m
Broekhin Noord (noord)		0,08	2 m	0,12	2 m
Scenario 3 – 250 woningen					
Bob Boumanstraat (oost)	Rotonde (4-taks)	0,02	0 m	0,09	2 m
Broekhin Noord (zuid)		0,12	2 m	0,23	5 m
Schouwberg (west)		0,09	2 m	0,14	3 m
Broekhin Noord (noord)		0,08	2 m	0,11	2 m

In de reguliere situatie na ontwikkeling is de maximale I/C-waarde voor deze rotonde 0,24 en daarmee zijn er geen afwikkelingsknelpunten te verwachten.
Met een wachtrijlengte van maximaal circa 2 meter op de Schouwberg valt het ook niet te verwachten dat wachtrijen voor de rotonde tot op de spoorlijn terugslaan.

Broekhin Noord – Loijweg

Dit kruispunt is vormgegeven als een regulier voorrangskruispunt met drie takken. Hierbij is de Broekhin Noord de voorrangsweg en dient verkeer vanaf de Loijweg voorrang te verlenen aan het verkeer op de Broekhin Noord.

Om de verkeersafwikkeling van het kruispunt te toetsen is een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd voor de maatgevende ochtend- en avondspits van 2040, exclusief en inclusief de verkeersgeneratie van het planvoornemen. Tabel 8 geeft de autonome situatie exclusief ontwikkelingen weer voor 2040.

Tabel 8 Resultaat van de kruispuntberekening voor de autonome situatie zonder ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
2040 exclusief ontwikkeling					
Broekhin Noord (zuid)	Voorrangskruising (3-taks)	0,06	1 m	**0,17**	**4 m**
Loijweg (west)		0,04	1 m	0,03	1 m
Broekhin Noord (noord)		**0,06**	**1 m**	0,08	2 m

In de autonome situatie 2040 is ook dit kruispunt niet zwaar belast, aangezien de I/C-waarde 0,17 bedraagt hetgeen ruimschoots onder de acceptabele grenswaarde van 0,80 ligt.

De extra verkeersbelasting van het planvoornemen op dit kruispunt is verdeeld conform de verdeling in TomTom Move. In Tabel 9 staan de resultaten van de kruispuntberekeningen inclusief planbijdrage weergegeven.

Tabel 9 Resultaat van de kruispuntberekening voor een reguliere situatie na ontwikkeling

	Type kruispunt	I/C-waarde OS	Lengte wachtrij	I/C-waarde AS	Lengte wachtrij
Scenario 1 – 350 woningen					
Broekhin Noord (zuid)	Voorrangskruising (3-taks)	**0,08**	**2 m**	**0,17**	**4 m**
Loijweg (west)		0,07	1 m	0,07	1 m
Broekhin Noord (noord)		0,06	1 m	0,10	2 m
Scenario 2 – 300 woningen					
Broekhin Noord (zuid)	Voorrangskruising (3-taks)	**0,07**	**1 m**	**0,17**	**4 m**
Loijweg (west)		0,07	1 m	0,06	1 m
Broekhin Noord (noord)		0,06	1 m	0,10	2 m
Scenario 3 – 250 woningen					
Broekhin Noord (zuid)	Voorrangskruising (3-taks)	**0,07**	**1 m**	**0,17**	**4 m**
Loijweg (west)		0,07	1 m	0,06	1 m
Broekhin Noord (noord)		0,06	1 m	0,10	2 m

In de reguliere situatie na ontwikkeling is de maximale I/C-waarde van het kruispunt 0,17 in de avondspits en zijn er geen afwikkelingsknelpunten te verwachten. Met een wachtrijlengte van maximaal circa 1 meter op de Loijweg valt het ook niet te verwachten dat wachtrijen voor de rotonde tot op de spoorlijn terugslaan.

6 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

6.1 Conclusies

Het planvoornemen heeft, afhankelijk van het gekozen scenario, een verkeersgeneratie van tussen de 2.150 en 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Doordat het verkeer zich over diverse routes kan verspreiden is kijkend naar de verkeerskundige grenswaarden voor een acceptabele verkeersintensiteit aandacht gevraagd voor de inrichting en gebruik van Loijweg, Schilbergsweg en Schouwberg. Dat neemt niet weg dat ook op andere woonstraten binnen Leeuwen procentueel relatief forse verkeerstoenames te merken zullen zijn, zoals de Burgemeester Thomas Wackersstraat (+91%), Kerklaan (+86%) en Zandstraat (+47%).

Op de Loijweg is de wegbreedte met 4,00 meter te smal voor de wegcategorisering en de richtintensiteit ter voorkoming van bermschade. Hier zijn maatregelen noodzakelijk om de verkeersafwikkeling acceptabel te houden.

Voor de Schouwberg geldt dat in 2040 op delen van deze weg de voor erftoegangswegen acceptabele verkeersintensiteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal licht wordt overschreden in het meest uitgebreide scenario. Dit leidt niet direct tot verkeersknelpunten.

Voor de Schilbergsweg geldt dat met toevoeging van 25 vrije sector woningen deze smalle weg onevenredig wordt belast, temeer ook voetgangers hier gebruik moeten maken van de rijbaan.

De ontsluiting van het plangebied, alsmede de kruispunten Molengriendweg/Mijnheerkensweg, Broekhin Noord/Schouwberg/Bob Boumanstraat en Broekhin Noord/Loijweg zijn getoetst op verkeersafwikkeling. Uit de toets op verkeersafwikkeling volgt dat geen afwikkelingsknelpunten op deze kruispunten ontstaan als gevolg van het planvoornemen.

6.2 Aanbevelingen

Gelet op bovenstaande conclusies wordt het volgende aanbevolen:

- In samenwerking met ProRail onderzoek te doen naar de overwegveiligheid van de overweg in de Zandstraat, voor en na ontwikkeling.
- De hoofdontsluiting van het plangebied langs de Zandstraat dient zo ver mogelijk van het spoor gerealiseerd te worden voor een zo min mogelijke invloed op de overwegveiligheid.
- Geen woningen als onderdeel van het planvoornemen rechtstreeks te ontsluiten via de Schilbergsweg maar hier enkel een mogelijke ontsluiting voor voetgangers en fietsers voorzien.
- De toename in gebruik van de Loijweg als gevolg van deze ontwikkeling in samenwerking met de gemeente dient gemonitord te worden. Op basis hiervan kan besloten worden het profiel van de Loijweg te verbreden.
- Het nader onderzoeken of het instellen van een snelheidsregime van 30 km/h op onder andere de Mijnheerkensweg en Molengriendweg resulteert in andere routekeuzes door het verkeer van en naar het bedrijventerrein Willem-Alexander en Designer Outlet.