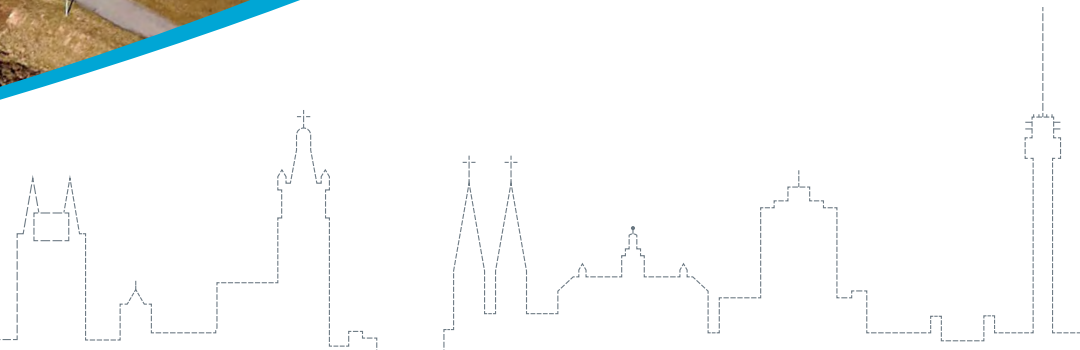




gemeente **Roermond**

**Actualisatie
Verkeersveiligheidsplan
Roermond
2025**



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Trends en ontwikkelingen	5
3. Terugblik Verkeersveiligheidsplan 2020	11
4. Verkeerveiligheidsanalyse	13
5. Speerpunten actualisatie VVP	22
6. Uitvoeringsprogramma	30



1.

Inleiding

Inleiding

Aanleiding actualisatie

Het huidige Verkeersveiligheidsplan is begin 2020 vastgesteld en is toe aan actualisatie. Sinds de vaststelling zijn diverse maatregelen in de gemeente Roermond uitgevoerd die hebben bijgedragen aan het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers op het Roermonds wegennet. Tegelijkertijd laten landelijke cijfers een verdere toename aan ongevallen zien, vooral onder kwetsbare verkeersdeelnemers.

Landelijk baart de opkomst van 'nieuwe vervoerwijzen' zoals de fatbike en andere snelle (elektrische) fietsen zorgen. Diverse gemeenten, waaronder Roermond, hebben de minister opgeroepen met regelgeving te komen, al zijn reikwijdte en effectiviteit landelijk nog punt van discussie.

Daarnaast doen zich beleidsmatig nieuwe ontwikkelingen voor die vragen om een actieve aanpak als wegbeheerder. Tegelijkertijd brengt de Roermondse samenleving nieuwe wensen en knelpunten naar voren en is de motie 'Veilig op de Fiets' en het amendement 'Fietsstraat' aangenomen waarmee in brede zin aandacht wordt gevraagd voor een verkeersveilige infrastructuur, specifiek gericht op fietsers.

Alles met als doel om de verkeersveiligheid in de gemeente Roermond te verbeteren, zodat iedereen zich veilig kan verplaatsen in onze gemeente.

Scope

Het nieuwe Verkeersveiligheidsplan geeft richting aan de verkeersveiligheid in Roermond door middel van een aantal speerpunten. Deze speerpunten zijn gebaseerd op landelijke en lokale ontwikkelingen en het resultaat van uitgevoerde analyses binnen de gemeente Roermond.

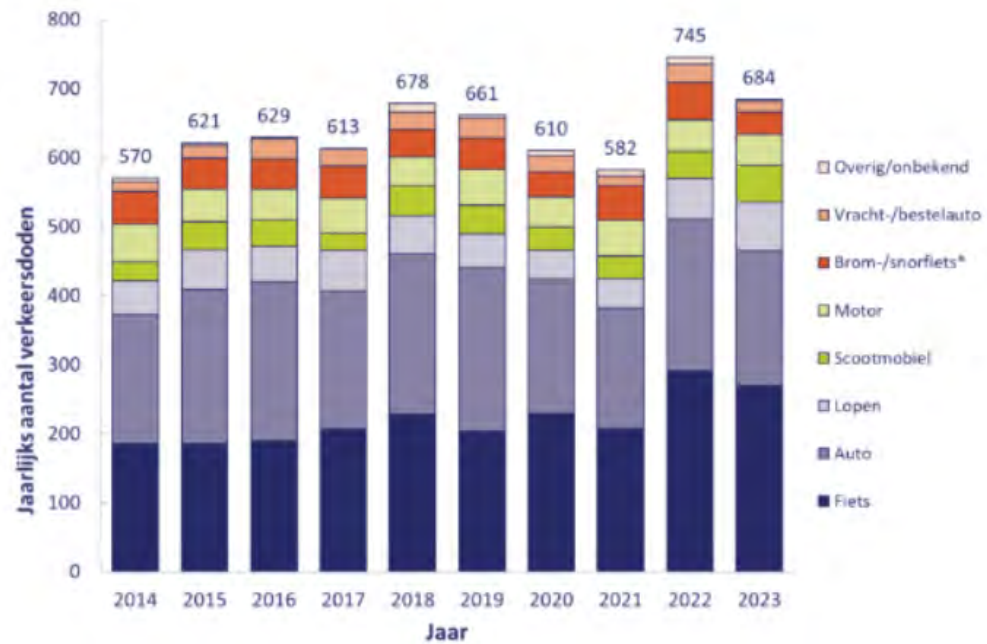
De maatregelen die hieruit volgen zijn gekoppeld aan sec verkeersveiligheid en de hieraan gekoppelde budgetten. Geld dus dat bedoeld is om primair de verkeersveiligheid in Roermond te verbeteren.

Daarnaast is een koppeling gelegd met andere beleidsvelden, uitvoeringsprogramma's waaraan verkeersveiligheid een bijdrage levert, zoals wegbeheer en leefbaarheid & veiligheid. Tevens is gekeken waar verkeersveiligheid nadrukkelijker een plaats kan krijgen bij in voorbereiding zijnde projecten.

2.

Trends en ontwikkelingen

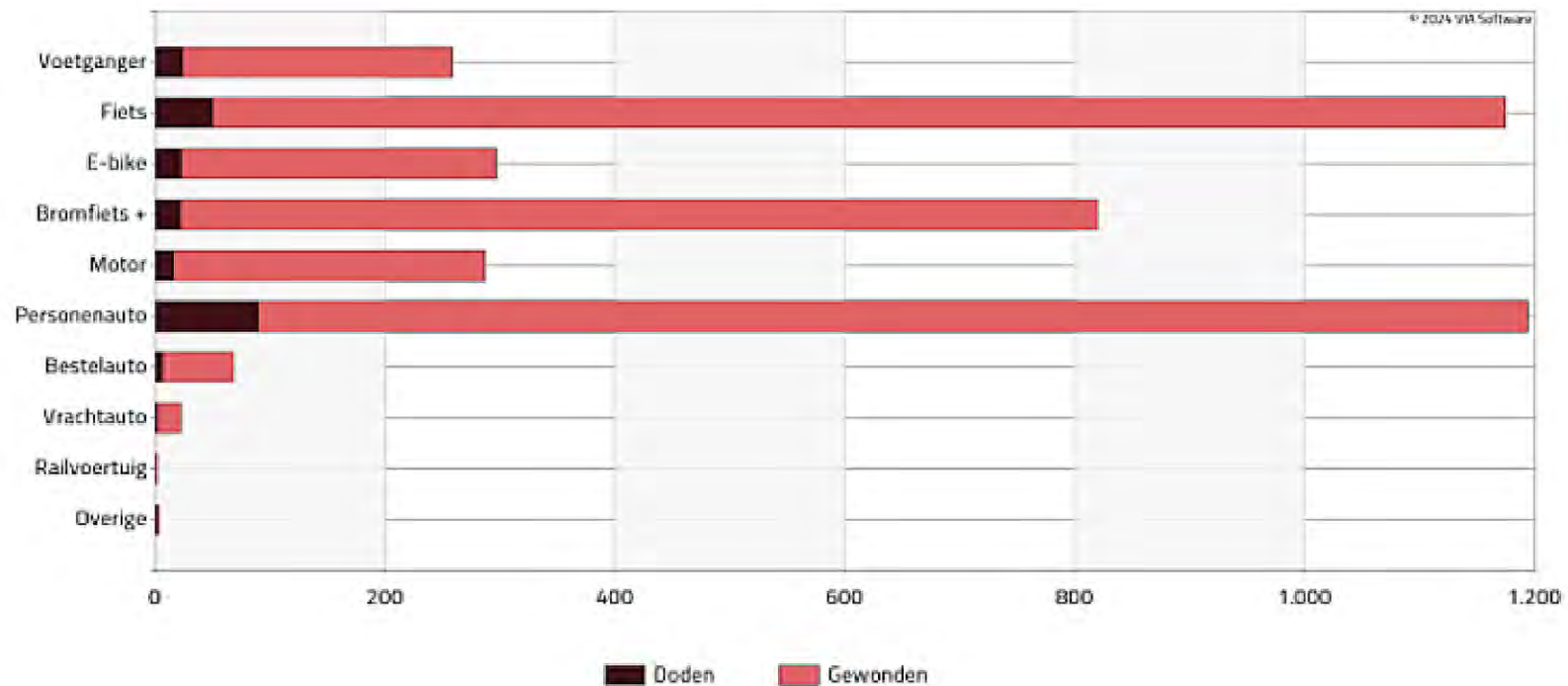
Landelijke toename verkeersdoden, vooral na de Covid jaren



Totaal aantal verkeersdoden per jaar
(bron: SWOV factsheet verkeersdoden in Nederland)

Op provinciaal niveau veel verkeersslachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers: (elektrische) fietsen en bromfietsen

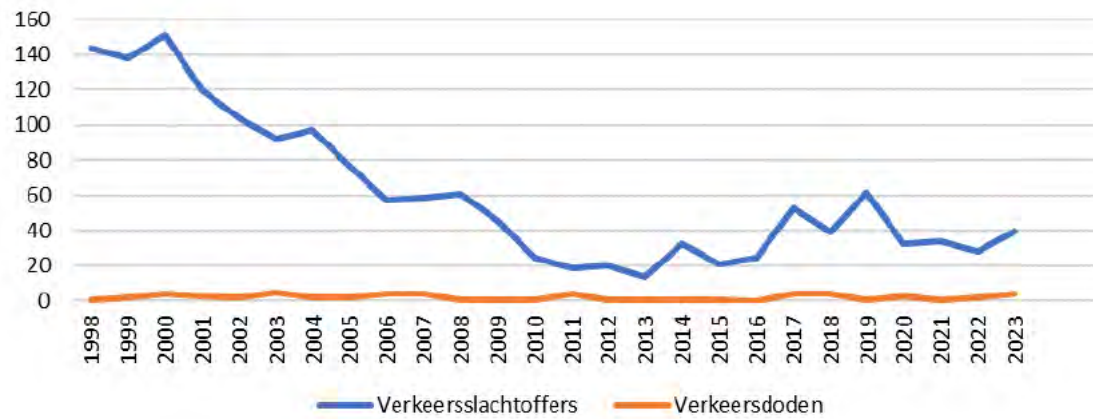
Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze (Eenheid Limburg: 2019 t/m Q2 2024)



Bron: Politie - BLIQ rapportage eenheid Limburg

Gemeente Roermond: na jarenlange daling de laatste jaren weer licht stijgende trend in aantal verkeersslachtoffers

Verkeersslachtoffers gemeente Roermond



Bron: SWOV

Gemeente Roermond t.o.v. andere Limburgse gemeenten en het Limburgs gemiddelde

Nevenstaande afbeelding laat voor iedere Limburgse gemeenten het relatief aantal verkeersslachtoffers zien per 100.000 inwoners (periode 2019 t/m Q2 2024).

Per 100.000 inwoners scoort de gemeente Gulpen-Wittem dus het slechtst en de gemeente Beesel het beste. Roermond ligt rond het provinciale gemiddelde.

Bron: Politie - BLIQ rapportage eenheid Limburg

Naam	Doden	Gewonden	Mogelijke gewonden	Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners
1 Gemeente Gulpen-Wittem	4	102	9	
2 Gemeente Venray	16	267	42	
3 Gemeente Valkenburg aan de Geul	4	93	10	
4 Gemeente Bergen	10	63	8	
5 Gemeente Leudal	20	157	33	
6 Gemeente Maastricht	11	538	92	
7 Gemeente Nederweert	8	66	11	
8 Gemeente Echt-Susteren	10	127	18	
9 Gemeente Beek	4	64	10	
10 Gemeente Heerlen	7	342	68	
11 Gemeente Brunssum	4	104	22	
12 Gemeente Weert	11	177	50	
13 Gemeente Beekdaelen	4	147	17	
14 Gemeente Sittard-Geleen	17	363	47	
15 Gemeente Roermond	12	217	45	
16 Eenheid Limburg	236	4.185	690	
17 Gemeente Vaals	1	41	3	
18 Gemeente Gennep	3	70	4	
19 Gemeente Eijsden-Margraten	9	93	10	
20 Gemeente Kerkrade	4	166	24	
21 Gemeente Mook en Middelaar	2	26	5	
22 Gemeente Voerendaal	2	47	1	
23 Gemeente Meerssen	3	61	10	
24 Gemeente Roerdalen	9	60	11	
25 Gemeente Maasgouw	6	71	14	
26 Gemeente Simpelveld	0	32	6	
27 Gemeente Horst aan de Maas	9	122	24	
28 Gemeente Landgraaf	4	110	15	
29 Gemeente Venlo	27	257	53	
30 Gemeente Peel en Maas	9	118	17	
31 Gemeente Stein	3	62	6	
32 Gemeente Beesel	3	22	5	

© 2024 VIA, Verkeersslachtoffers 2019 t/m Q2 2024 per 100.000 inwoners versus Gemeente

Landelijke trends en ontwikkelingen

- Landelijke zorgen over toename ongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Verkeersveiligheid benaderen vanuit een risico-gestuurde aanpak. Dit houdt in meer anticiperen op onveilige of onveilig voelende situaties in plaats van enkel sturen op ongevallen.
- Sterkere focus op duurzaamheid, waarbij de mobiliteitstransitie als belangrijk onderdeel wordt gezien van de totale energietransitie. Stimuleren van actieve mobiliteit is hierbij essentieel.
- Nieuwe vervoersmiddelen waar we rekening mee moeten houden. Denk hierbij aan fatbikes, speedpedelecs, bakfietsen etc. Deze vervoersmiddelen zorgen voor een toenemend verschil in snelheid op (brom)fietspaden. Daarbij is infrastructuur nog niet ingericht op hoge fietssnelheden wat zorgt voor eenzijdige ongevallen.

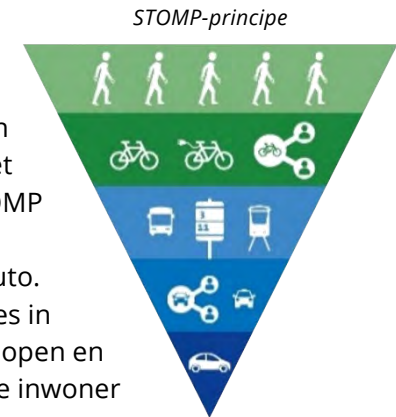


Mobiliteitstransitie: meer en langer op de fiets



Nieuwe vervoersmiddelen, zoals de Fatbike

- Introductie van het 'STOMP' ontwerpprincipe waarbij lopen en fietsen bovenaan in de prioritering komen bij het ontwerp van wegen en kruispunten. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Personenauto. Daarmee stimuleren we duurzame keuzes in mobiliteit. Zo creëren we een stad waar lopen en fietsen vanzelfsprekend is en waar iedere inwoner zich veilig voelt in het verkeer.
- Er is een nieuwe wegcategory toegevoegd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30), waarmee binnen de bebouwde kom snelheden worden verlaagd om de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.



Deze trends en ontwikkelingen versterken de noodzaak om aan de slag te gaan met verkeersveiligheid in Roermond.



Nieuwe wegcategory GOW 30

3.

Terugblik Verkeersveiligheidsplan 2020

Terugblik Verkeersveiligheidsplan 2020

Het Verkeersveiligheidsplan uit 2020 bevatte een uitvoeringsprogramma, waarvan het grootste gedeelte van de maatregelen is uitgevoerd of is gepland.

Een aantal maatregelen is op dit moment nog in uitvoering of is opgenomen in de uitvoeringsplanning. De resultaten hiervan zijn daarom nog niet zichtbaar in de analyses.

Bijlage 1 geeft de stand van zaken weer van het uitvoeringsprogramma uit 2020.



4.

Verkeerveiligheids- analyse

Verkeersveiligheidsanalyse

De verkeersveiligheid in de gemeente Roermond is in beeld gebracht via een ongevalanalyse (objectief) en een participatietraject (subjectief), waarbij we de verkeersveiligheid in beeld hebben gebracht.

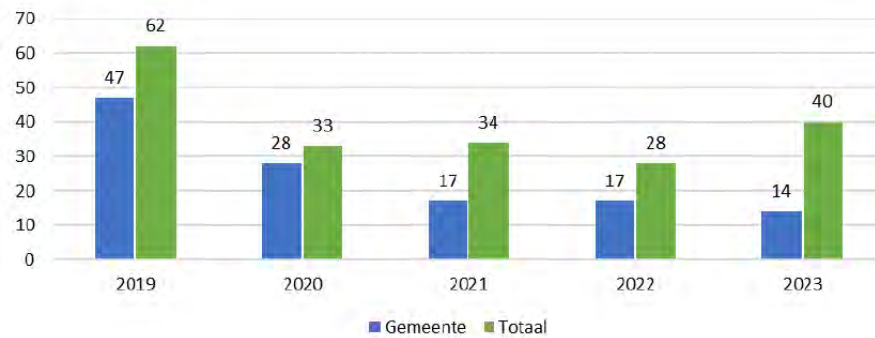
Objectieve verkeersveiligheid

De volledige ongevalanalyse is als bijlage 2 toegevoegd. Onderstaand de belangrijkste conclusies:

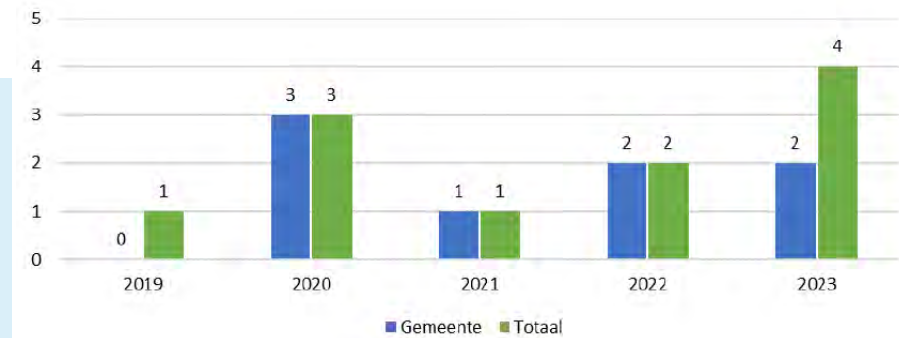
- Bij jongeren (14 t/m 20 jaar) is een duidelijke piek in het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) zichtbaar. Dit kan verklaard worden door een, voor hen, nieuw vervoersmiddel (bromfiets, scooter, e-bike, fatbike).
- Dodelijke slachtoffers zijn veelal ouder dan 74 jaar. Dit is een kwetsbare doelgroep en kan verklaard worden doordat de ouderen langer mobiel zijn en grotere afstanden afleggen (bijvoorbeeld met de e-bike).
- De meeste slachtoffers van de ongevallen in de gemeente Roermond zijn kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers, fietsers en bromfietzers.
- Tot 2013 is het aantal verkeersslachtoffers gedaald. Hierna stijgt het aantal slachtoffers, met een dip tijdens de COVID19-pandemie (2019-2022). Sinds 2023 stijgt het aantal verkeersslachtoffers weer.

De volledige ongevalanalyse is als bijlage 2 toegevoegd.

Totaal aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in gemeente Roermond



Verkeersgewonden 2019 -2023 onderverdeeld naar wegbeheerder (bron: ViaStat)



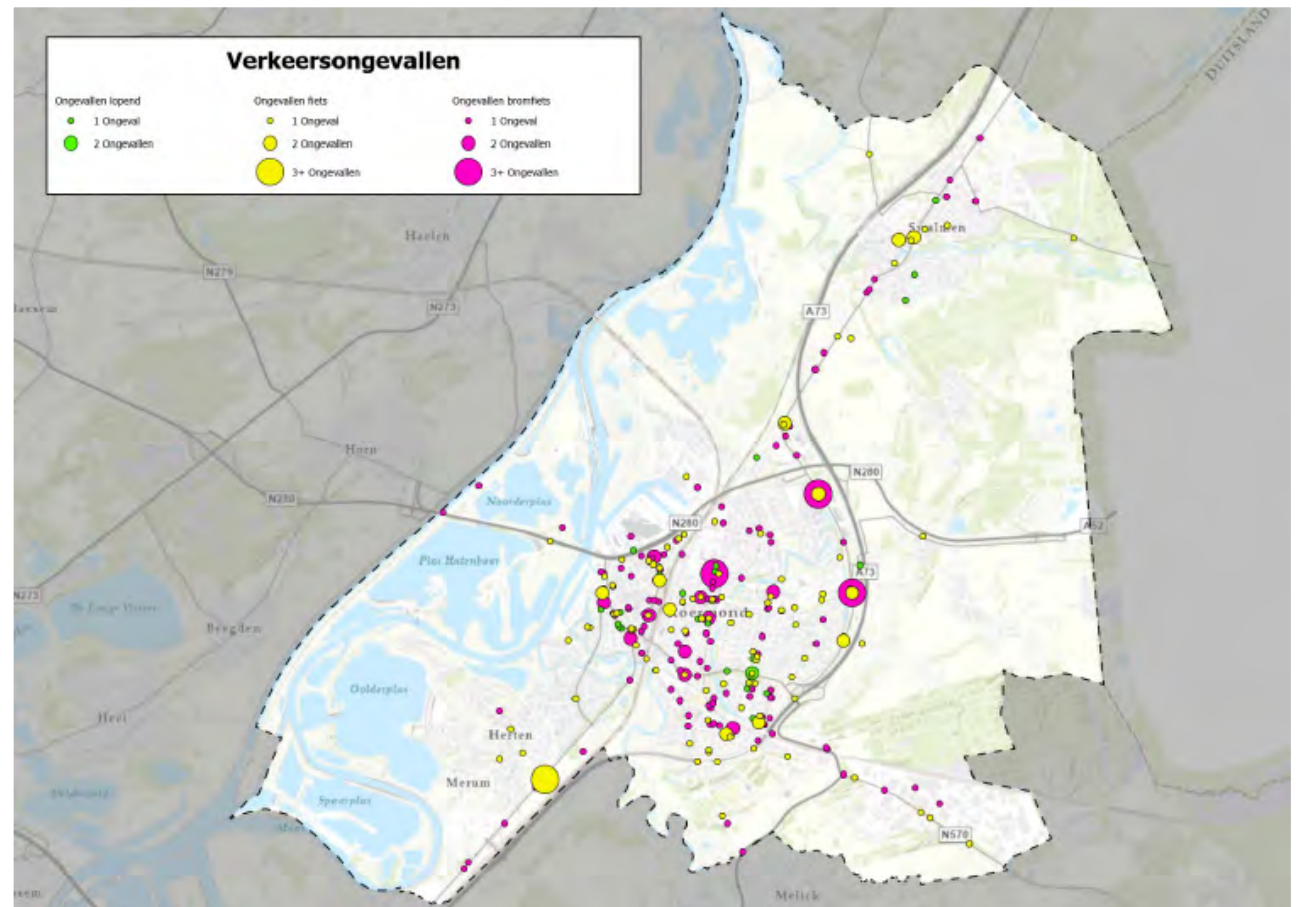
Verkeersdoden 2019 -2023 onderverdeeld naar wegbeheerder (bron: ViaStat)

- wegen in beheer bij de gemeente Roermond
- totale wegennet (inclusief provinciale wegen en wegen in beheer bij Rijkswaterstaat)

Verkeersonveilige locaties voetgangers en (brom)fietsers

Op de volgende locaties vinden de meeste ongevallen met voetgangers en (brom)fietsers plaats:

- Bredeweg (o.a. Nassaustraat en Charles Ruysstraat)
- Ronde Broekhin Noord -Sint Wirosingel
- Ronde Elmpeterweg – Sint Wirosingel
- Ronde Maastrichterweg – Mussenberg
- Kerkeveldlaan
- Venloseweg
- Ronde Oranjelaan – Sint Wirosingel
- Singelring



Verkeersveiligheidsanalyse

Via een online enquête, gesprekken op straat en enkele bijeenkomsten met stakeholders is de subjectieve verkeersveiligheid in kaart gebracht. Daarnaast is een leefbaarheidsmonitor uitgezet vanuit wijkgericht werken.

Subjectieve verkeersveiligheid

Op de online enquête hebben 695 mensen gereageerd. De belangrijkste enquêteresultaten zijn:

- Beoordeling algemene verkeersveiligheid: 5,7
- Beoordeling verkeersveiligheid in eigen buurt: 4,7
- De belangrijkste zorgpunten die zijn genoemd:
 - De hoge snelheden in de woonwijken en rondom scholen
 - Onveilige fietspaden vanwege slecht onderhoud
 - Het niet verlenen van voorrang aan voetgangers en fietsers
 - Gemis aan handhaving om asociaal rijgedrag te ontmoedigen
 - Verkeersonveiligheid rondom het Designer Outlet Center

De volledige resultaten van de online enquête zijn opgenomen in bijlage 3.

**WAT VINDT U VAN DE
VERKEERSVEILIGHEID IN DE
GEMEENTE ROERMOND?**



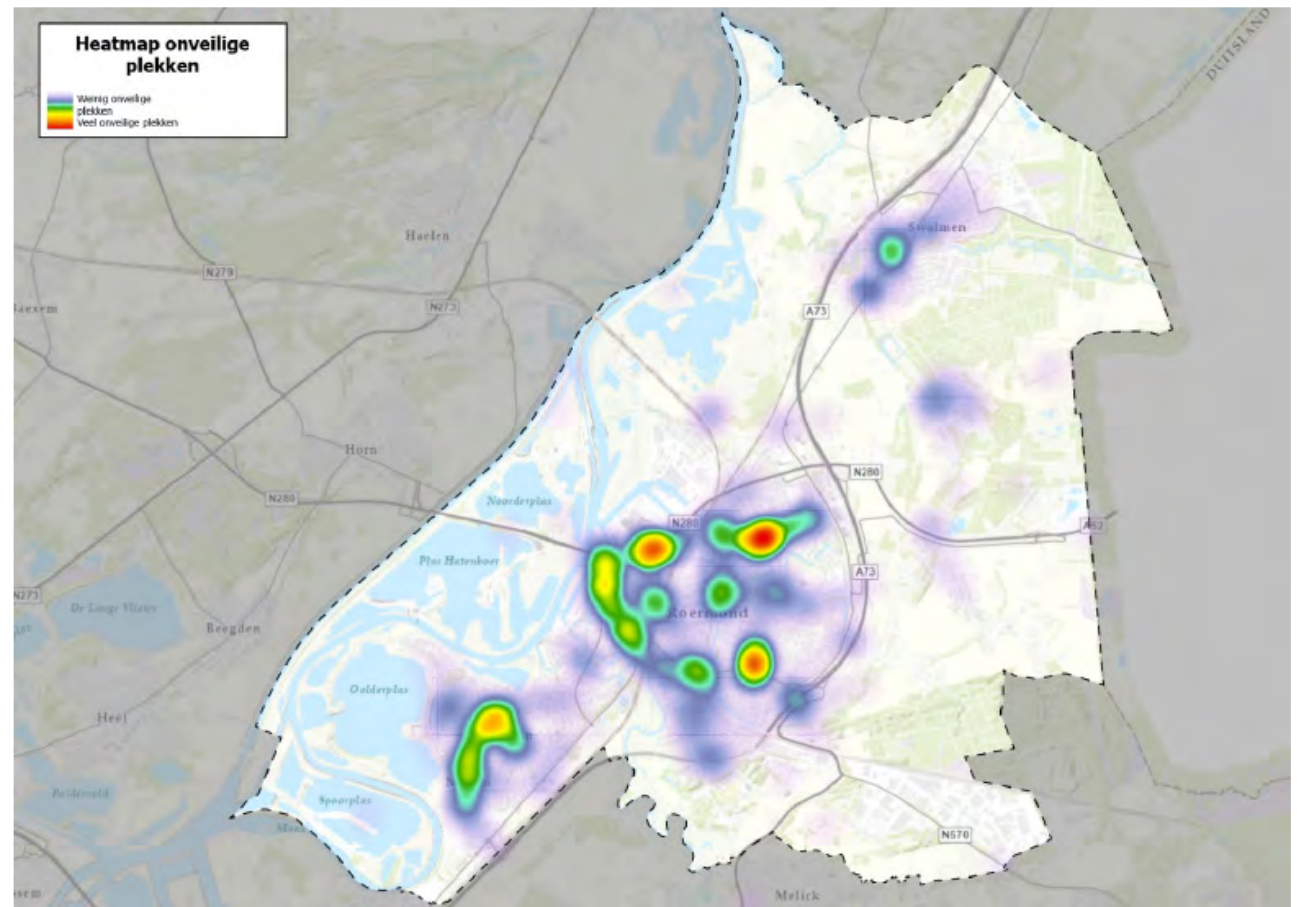


**VUL DE ONLINE ENQUÊTE IN EN
LAAT ONS WETEN HOE U OVER DE
VERKEERSVEILIGHEID DENKT**

Subjectief verkeersonveilige locaties

De volgende locaties ervaart men als verkeersonveilig:

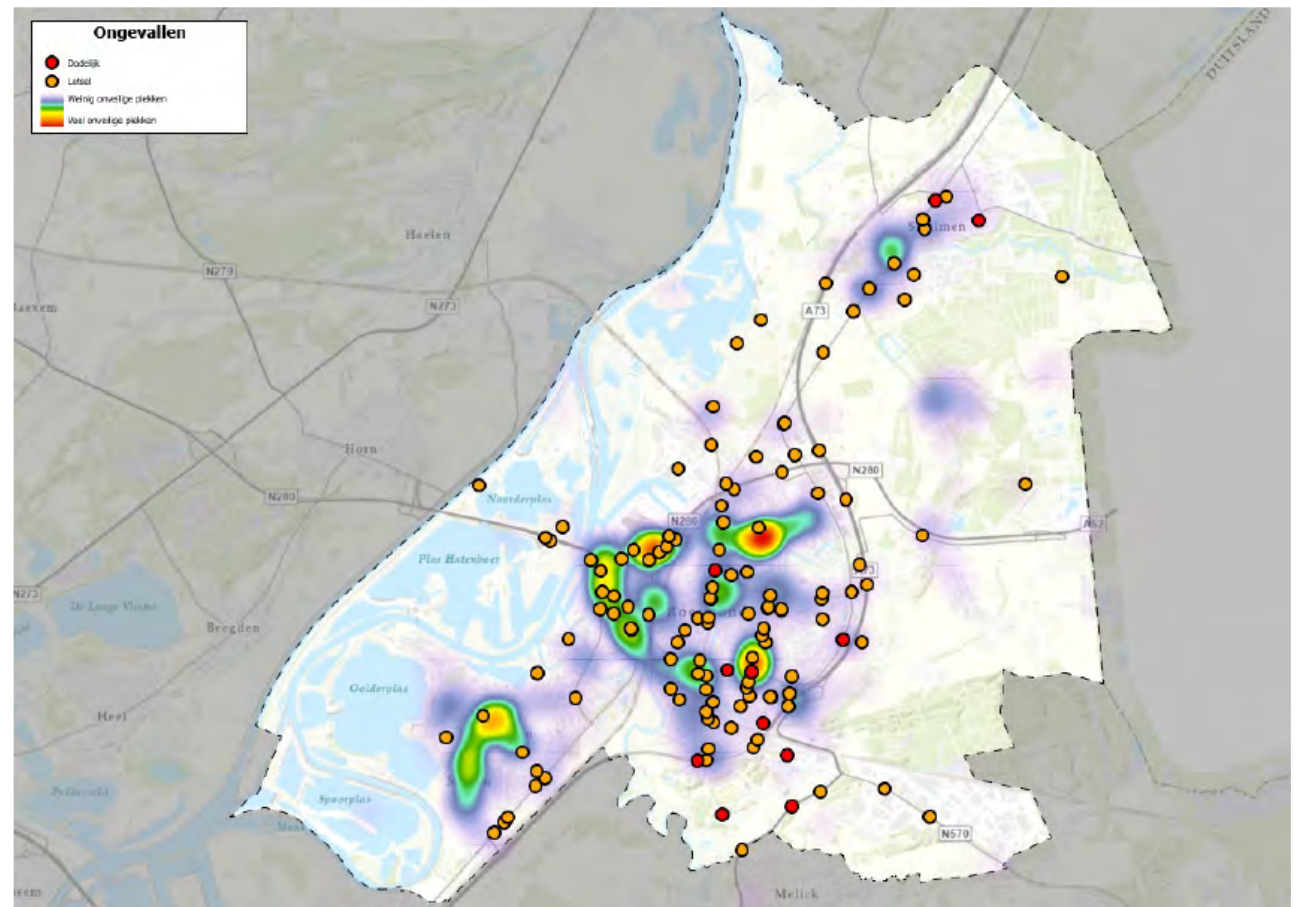
- Kruispunt Julianalaan – Raadhuisstraat
- Kruispunt Elmpsterweg – Kerkeveldlaan
- Singelring, vooral kruispunt Wilhelminasingel – N280 (illegaal oversteken door voetgangers)
- Bergstraat – Hoofdstraat
- Kruispunt Molenweg – Oude Roermondseweg
- Omgeving winkelcentrum Herten
- Zuidelijk deel Donderbergweg
- Rijksweg Zuid (Swalmen)
- Koninginnelaan



Objectieve en subjectieve verkeersonveilige locaties

De volgende locaties springen eruit wanneer ongevallen en onveilig ervaren locaties over elkaar heen worden gelegd:

- Singelring
- Koninginnelaan
- Donderbergweg
- Bredeweg
- Julianalaan - Elmpterweg



Input uit beeldvormende bijeenkomst en Mobiliteitsraad

Met de gemeenteraad is een Beeldvormende bijeenkomst georganiseerd op 29 mei 2024. Ook is een bijeenkomst georganiseerd met de Mobiliteitsraad op 20 juni 2024. Samengevat zijn de onderstaande punten genoemd:

- Veilige infrastructuur, kwetsbare deelnemers en snelheid in het verkeer zijn de meest belangrijke thema's.
- Fietsers, voetgangers en doelgroepen als ouderen en jongeren verdienen extra aandacht.
- Meerderheid van de gemeenteraad wil inzetten op prioriteit aan voetgangers en fietsers bij herinrichting, denk hierbij aan het STOMP-principe.
- We moeten meer aandacht hebben voor de risico's en overlast afkomstig van de opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen zoals (snelle) elektrische fietsen en fatbikes.
- Schoolomgevingen verdienen meer aandacht.
- De Roerkade en de Bosstraat zijn vaak genoemd als locaties die aandacht verdienen bij beide bijeenkomsten.
- Meer aandacht voor (mogelijke) 30 km/u zones. GOW30 is prima, maar niet alle wegen van Roermond.

Conclusies Verkeersveiligheidsanalyse

- Na de Covid periode is het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden in de gemeente Roermond stijgende.
- 70% van de **verkeersslachtoffers** in de gemeente Roermond zijn **kwetsbare verkeersdeelnemers** zoals voetgangers, fietsers en bromfietsers. De aandacht voor deze doelgroep is ook benoemd door de gemeenteraad en mobiliteitsraad.
- **Dodelijke** slachtoffers zijn veelal **ouder dan 74 jaar**.
- **Piek bij jongeren** (14 t/m 20 jaar) in het aantal **verkeersgewonden**. Dit kan verklaard worden door een voor hen, nieuw vervoersmiddel (bromfiets, scooter, e-bike, fatbike).
- **Verkeersveiligheidsgevoel** in de eigen buurt is **lager**, dit heeft te maken met de **hoge snelheden in woonwijken en bij scholen** in combinatie met bekendheid met de lokale verkeerssituatie.
- **Schoolomgevingen** verdienen extra aandacht.
- Fietsverbindingen verdienen extra aandacht. Zowel meer ruimte op bestaande fietspaden en veiligere kruispunten (kwalitatief) als het realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk (kwantitatief). De opkomst van **nieuwe vervoersmiddelen** versterkt dit.
- Ontwerpen via het **STOMP principe** geeft meer prioriteit aan de voetganger en de fietser. In de gemeente Roermond moet hier meer aandacht voor komen.
- De nieuwe wegcategorie 'Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u' (GOW30) wordt omarmd. Nader onderzoek moet uitwijzen welke wegen in Roermond hiervoor geschikt zijn.

5.

Speerpunten actualisatie Verkeersveiligheidsplan

Speerpunten actualisatie Verkeersveiligheidsplan

Wij streven naar een duurzame, veilige en leefbare stad waarin mobiliteit voor iedereen toegankelijk en veilig is. Er mogen geen doelgroepen zijn die niet kunnen deelnemen aan het verkeer vanwege verkeersonveiligheid. Hierbij hebben we meer aandacht voor fietsers en voetgangers, jongeren en ouderen. Naast de aandacht voor kwetsbare deelnemers, de mobiliteitstransitie (meer focus op actieve mobiliteit), nieuwe vervoerwijzen en nieuwe inzichten (GOW30) is ook verkeersgedrag een duidelijk aandachtspunt.

Dit alles is vertaald naar vier speerpunten die de basis vormen voor de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan:

1. Faciliteren en stimuleren van veilig gedrag in het verkeer
2. 30km/u de nieuwe standaard
3. De fietser en voetganger op 1
4. Focus op autoluwe schoolomgevingen

De projecten die wij komende jaren gaan uitvoeren als onderdeel van deze speerpunten zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Speerpunt 1:

Faciliteren en stimuleren van veilig gedrag in het verkeer

Traditionele oplossingen, zoals aanpassingen aan de infrastructuur en technologische verbeteringen, zijn effectief, maar vaak niet voldoende om de problemen structureel aan te pakken. Daarom is gedragsverandering een krachtig middel dat ook kan bijdragen aan een duurzamer en veiliger verkeerssysteem. Wij zien het gedrag in het verkeer als een fundamentele pijler in ons mobiliteitsbeleid. Een effectieve inzet van gedragsverandering in het verkeer is noodzakelijk voor een veilige, efficiënte en duurzame mobiliteit. Uit de enquête blijkt dat inwoners voornamelijk overlast ervaren van te hard rijdend verkeer (zeker in woonwijken en schoolomgevingen), gebrek aan voorrang voor fietsers en voetgangers en voor fietsers vervelend geparkeerde auto's.

Wat gaan we hiervoor doen?

- We sluiten zoveel mogelijk aan bij gedragscampagnes die het Rijk en Provincie (via o.a. het ROVL) aanbieden. Denk hierbij aan de BOB, MONO en 'Het kan hard gaan' campagnes.
- Voor de uitvoering van deze campagnes of het mee uitdragen hiervan maken we deels gebruik van de expertise van het regionaal programma Midden Limburg Bereikbaar.
- Wij gaan (verder) aan de slag met schoolstraten, Verkeersactieve school, doelgroepenaanpak en Doortrappen.
- Focus op fatbikes en andere nieuwe vervoerwijzen.
- In de woonwijken en de schoolomgevingen werken we samen met de wijk/school/ouders/VVN om de verkeersveiligheid te verhogen. We stimuleren het actief meedoen aan bestaande campagnes en faciliteren initiatieven die van onderaf worden opgezet voor een op maat gemaakte gedragscampagne (afhankelijk van de doelgroep en problematiek), zoals bijvoorbeeld Onze Veilige Straat.
- Structureel meer inzet op handhaving door Stadstoezicht.

**MIDGEN
LIMBURG**
bereikbaar

Speerpunt 2: 30 km/u de nieuwe standaard

We streven naar een veilige, leefbare en duurzame leefomgeving. Dit houdt in dat we inzetten op zoveel mogelijk 30 km/u binnen de bebouwde kom van Roermond. Daarnaast zijn er ook enkele straten in de gemeente waar de maximumsnelheid van 30 km/u al geldt, maar die nog niet als zodanig zijn ingericht.

Goed ingerichte 30 km/u-zones verbeteren niet alleen de verkeersveiligheid, maar moeten ook ertoe leiden dat doorgaand (zwaar) verkeer in de wijken wordt teruggedrongen en wordt afgewikkeld via de wegen die daarvoor meer geschikt zijn. Dit speelt vooral in Maasniel, Leeuwen en Herten / Merum.

Daarnaast zetten wij in op het verbeteren van het verblijfsklimaat op bedrijventerreinen door onder andere in te zetten op een maximumsnelheid van 30 km/u, waar mogelijk.

Wat gaan we hiervoor doen?

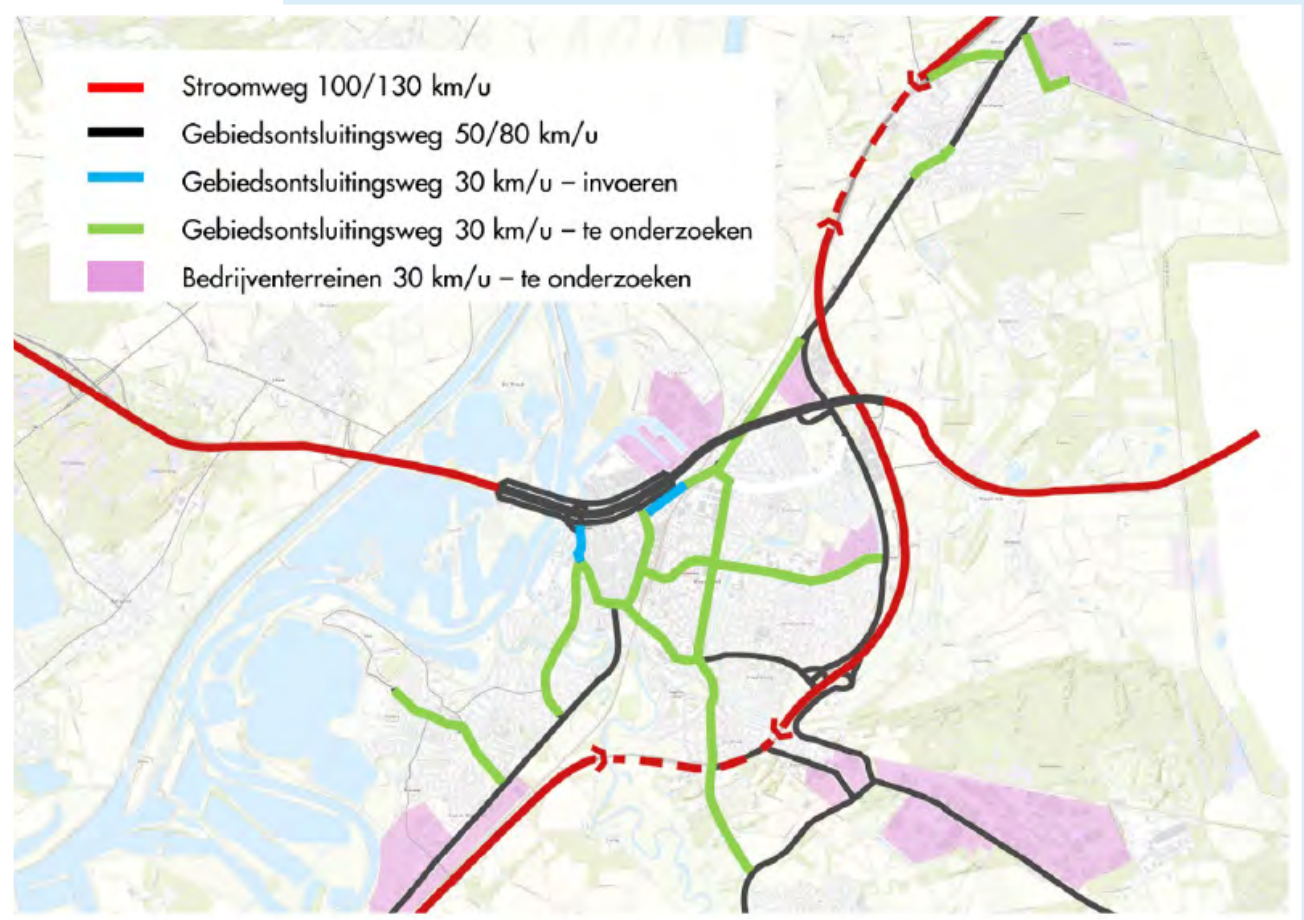
- Wij zorgen dat de bestaande 30 km/u wegen in de gemeente verder worden verbeterd, volgens de richtlijnen, met nadruk op de wegen met een van oudsher ontsluitende functie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Kerkeveldlaan, Elmpsterweg en het noordelijke deel van de Donderbergweg.
- De maximumsnelheid op de Roerkade en Venloseweg (tot aan de brug) brengen wij terug naar 30 km/u.
- Wij onderzoeken of een (gefaseerde) verlaging van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u op een aantal gebiedsontsluitende wegen binnen de bebouwde kom mogelijk is.
- Aanvullend op het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u gaan wij ook aan de slag met:
 - Verlagen maximumsnelheid op het zuidelijk deel van de Maastrichterweg van 70 km/u naar 50 km/u.
 - Uitbreiden van woonerven in Roermond, waar mogelijk.

Te onderzoeken wegvakken GOW30

In nevenstaande afbeelding staat weergegeven op welke wegen en bedrijventerreinen wij onderzoek gaan verrichten naar het verlagen van de maximumsnelheid.

Op de Venloseweg (tot aan de brug) en Roerkade gaan wij de maximumsnelheid al verlagen naar 30 km/u.

Op een aantal andere 50 km/u wegen gaan wij onderzoeken of verlaging naar 30 km/u haalbaar is.



Speerpunt 3:

De fietser en voetganger op 1

De gemeente Roermond kiest bewust voor de fietser en voetganger als prioriteit in mobiliteitsbeleid. Dit sluit naadloos aan bij de menselijke schaal en maat van onze gemeente en het streven naar een veilige, toegankelijke, inclusieve en leefbare omgeving. Door middel van een motie en amendement heeft de raad gevraagd om aandacht te geven aan verkeersveilige fiets- en looproutes en kansrijke fietsstraten.

Hieronder vallen ook essentiële verbindingen zoals school-thuisroutes en verbindingen tussen de wijken en de binnenstad.

De infrastructuur moet toegankelijk zijn voor elke gebruiker, zodat die zich zelfstandig kan voortbewegen (lopen, rollen, fietsen) zonder hulp van derden. Iedereen binnen onze gemeente moet zich prettig en vrij voelen en durven te verblijven en bewegen in de openbare ruimte.

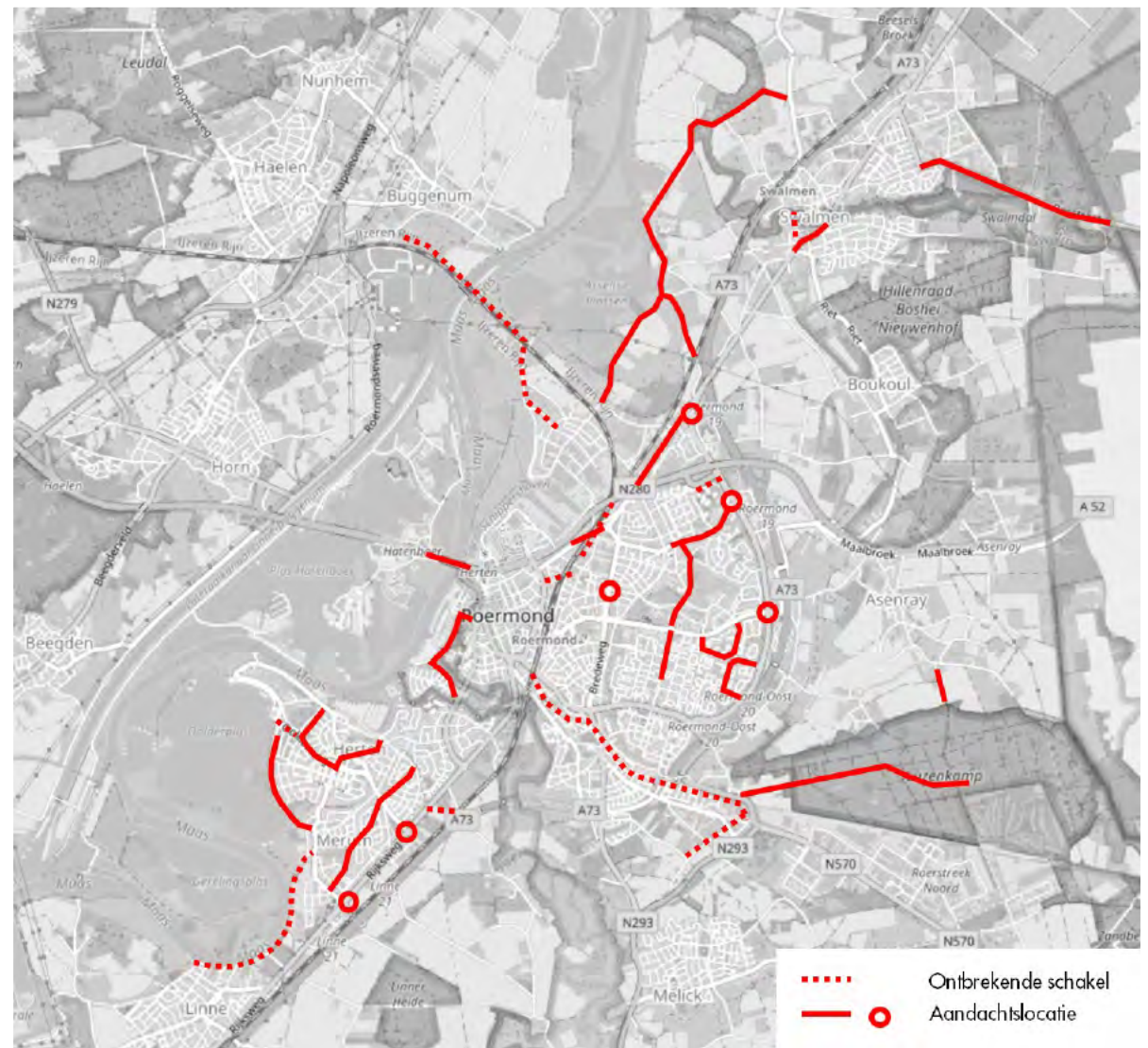
Wat gaan we hiervoor doen?

- We streven t/m 2030 naar 5-10% groei van het aandeel lopen en fietsen in het totaal van verplaatsingen in de gemeente Roermond (zie ook Programma Duurzaamheid).
- Bij nieuwe herinrichtingen zetten we de fietser en voetganger op 1 in het ontwerpproces ('STOMP').
- We verbeteren de verkeersveiligheid op de 'hotspots' voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals een aantal rotondes in de gemeente.
- We creëren meer ruimte voor de fietser en voetganger door:
 - de aanleg of verbetering van vrijliggende fietspaden, fietsstroken en trottoirs (afhankelijk van de weginrichting en beschikbare ruimte).
 - de realisatie van ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding over de Maas, Linne-Merum, binnenstedelijke IJzeren Rijn). Daardoor wordt langzaam verkeer een hoogwaardig, aantrekkelijk en verkeersveilig alternatief geboden.
- We verbeteren fietsoversteekplaatsen op locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat.
- Toegankelijke en inclusieve infra, zodat alle doelgroepen veilig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.
- We geven de fietser een veiligere plek in het verkeer door de aanleg van fietsstroken/ vrijliggende fietspaden, rekening houdend met het (mede)gebruik door elektrische fietsen.
- We verbeteren de infrastructuur voor fietsers en voetgangers op bedrijventerreinen en rond toeristische hotspots zoals de Maasplassen.
- Wij volgen de landelijke trends en nieuwe wetgeving omtrent de maximumsnelheden, plaats op de weg en vervoersmiddelen, zoals de fatbike.
- Daarnaast dragen we landelijke campagnes actief mee uit zoals de BOB campagne en 'De scholen zijn weer begonnen'.
- We onderzoeken op welke fietsroutes de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verbeterd kan worden (Uitwerking motie 23M27 Veilig op de fiets).
- We onderzoeken de mogelijke toepassing van fietsstraten op routes naar scholen (Uitwerking amendement Fietsstraat (24A08).
- We onderzoeken de inpassing van veilige en toegankelijke wandelroutes (ommetjes voor voetgangers).

Ontbrekende schakels + aandachtlocaties

Nevenstaande locaties vragen aandacht vanwege de verkeersonveiligheid voor fietsers. Op deze locaties zijn nog geen fietspaden aanwezig of dienen de fietsvoorzieningen te worden verbeterd.

Daarnaast is een aantal ontbrekende schakels opgenomen. Het gaat hier om hoogwaardige, aantrekkelijke en verkeersveilige verbindingen die een alternatief vormen voor bestaande verbindingen langs drukke wegen. Realisatie zou een verdere stimulans van het fietsgebruik betekenen. Dit vormt op hoofdlijnen een eerste uitwerking van de motie 'Veilig op de fiets' (23M27).



Speerpunt 4:

Focus op autoluwe schoolomgevingen

Wij streven naar veilige, kindvriendelijke schoolomgevingen waar de verkeersdruk minimaal is. Door autoverkeer te beperken en prioriteit te geven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, creëren we een omgeving waarin kinderen zich vrij en veilig kunnen bewegen. Werken aan verkeersluwe schoolomgevingen kan door middel van infrastructurele maatregelen maar ook door gedragsprojecten.

Wat gaan we hiervoor doen?

- We gaan in samenwerking met de scholen en VVN enkele pilots uitvoeren om autoverkeer te verminderen in schoolomgevingen (de 'schoolstraat'). We evalueren de resultaten en bepalen wat het beste werkt voor de gemeente Roermond of voor de betreffende schoolomgeving.
 - We zijn gestart met een schoolstraat-pilot bij BS De Stapsteen in Herten en vervolgen dit bij andere scholen.
 - Overige prioritaire schoolomgevingen: Aan de Roer, Hubertus, Steenen Brug, Neel, school + moskee Kemp / Kitskensberg, Synergieschool (i.s.m. VVN).
 - We stimuleren scholen om actief mee te doen met (veelal bestaande) campagnes en het verkeerseducatieprogramma 'De verkeersactieve school'.
- Langzaam verkeer rondom schoolomgevingen gaan we zoveel mogelijk scheiden van gemotoriseerd verkeer.
- Op drukke schoolroutes zijn auto's te gast, waar mogelijk ondersteund door middel van een fietsstraat.
- We leggen bij pilots en andere maatregelen nadrukkelijk een koppeling met VIOS (Veiligheid In en Om School).
- We stimuleren beweegvriendelijke schoolomgevingen en willen de bereikbaarheid van speel- en beweegvoorzieningen stimuleren, liefst te voet of per fiets.

6.

Uitvoeringsprogramma

Resterende projecten Verkeersveiligheidsplan 2020

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Fietsoversteken rotonde Oranjelaan - Sint Wirosingel						
Venloseweg brug (fietsers)						
Roerderweg en Roermondsestraat	wordt meegenomen in wijkrenovatie 3 wijken Zuid					
Bergstraat - Hoofdstraat - Merumerkerkweg	wordt meegenomen in wijkrenovatie 3 wijken Zuid					
Resterende wegvakken Donderbergweg						

Nieuwe projecten uit Verkeersveiligheidsplan 2025

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Schoolstraten bij basisscholen						
Verbeteren fietsvoorzieningen Rijksweg Zuid Swalmen (ism vervanging verkeerslichten)						
Aanleg middengeleiders Charles Ruijsstraat-Bredeweg + plateaus Charles Ruijsstraat						
Zuidelijk deel Maastrichterweg van 70 km/u naar 50 km/u						
Venloseweg & Roerkade naar 30 km/u						
Kerkeveldlaan (Oranjelaan - Jagerstraat)						
Elmpteweg, incl fietsoversteek rotonde Elmpteweg - Sint Wirosingel						
Offerkamp - Oolderweg en Groene Kruisstraat - Oolderweg						
Bredeweg, aanpassen inritconstructies						
Oranjelaan - Jagerstraat - Florasingel						
Oranjelaan - Olympialaan - Florasingel						
Reconstructie Bredeweg, zuidelijk deel						
Rotonde Broekhin Noord - Sint Wirosingel						
Kerkeveldlaan (Jagerstraat - Elmpteweg)						
Wegvak Broekhin-Noord						

Meeliften bij geplande verkeersprojecten

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029
Reconstructie Heinsbergerweg Noord					
Reconstructie Schepersweg					
Rotonde Maastrichterweg / Mussenberg verbeteren fietsoversteek					
Reconstructie Minderbroedersingel					
Verkeersmaatregelen veiligheid en bereikbaarheid Niet Stedelijke Maasplassen					
Reconstructie Oude Keulsebaan (oa aanleg voetpad) irt aanleg parkeerterrein Speeltuin Kitskensberg					
Fietspad de Weerd en suggesstiestroken Kanaaldijk Oost					
Binnenstedelijke IJzeren Rijn: aanleg fiets- en voetpad					

Meeliften met lopende wijkrenovaties & ruimtelijke ontwikkelingen

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Wijkrenovatie Swalmen zuid						
Philipsterrein						
Roerdelta en Melickerveld						
Wijkrenovatie Sterrenberg						
Wijkrenovatie 3 wijken Zuid						

Meeliften met geplande maatregelen vanuit Wegbeheer

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Asfaltvervangng Riet (Boukoul)						
Bakkerstraat						
Asfaltvervangng Mussenberg						
Asfaltvervangng Koninginnelaan						
Bosstraat						

Gedragsmaatregelen / campagnes

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Asfaltvervangng Riet (Boukoul)						
MONO, BOB, ROVL						
t kan hard gaan						
Doortrappen (via Midden Limburg Bereikbaar)						
Posifiets ea (via Midden Limburg Bereikbaar)						
Campagne per wijk (Veilige Straat) of school, icm schoolstraten						

Verkeersonderzoeken

Maatregel / locatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Verdiepend onderzoek invoering 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen 50 km/u (GOW30)						
Generieke maatregelen rotondes						
Keulsebaan - Randweg, Industrieweg						
Wegen in het buitengebied (60km)						
Onderzoek fietsverbindingen: verbeteren verkeersveiligheid en evt nieuwe schakels (Motie 23M27 Veilig op de fiets)						
Onderzoek fietsstraten: welke routes en (ontsluitings)wegen zijn kansrijk? Amendement 24A08 Fietsstraten						
Onderzoek voetgangersoversteek N280 - Mijnheerkensweg						
Onderzoek verkeersveiligheid en parkeren Niet Stedelijke Maasplassen						
Onderzoek Mussenberg-Molenweg						
Optimaliseren en uniformeren 30km zones						



gemeente **Roermond**