

VERKEERSVEILIGHEIDSPAN ROERMOND



VERKEERSVEILIGHEIDSPAN ROERMOND

Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Projectnr	Roe382-0001
Rapportnr	V2
Status	Definitief
Datum	15 januari 2020



	1	INLEIDING	6
	1.1	AANLEIDING	6
	1.2	DOELSTELLING	6
	1.3	OPZET DOCUMENT	7
	2	BELEIDSKADER	8
	2.1	LANDELIJK BELEIDSKADER	8
	2.1.1	STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID: VEILIG VAN DEUR TOT DEUR	8
	2.1.2	DV3 - VISIE DUURZAAM VEILIG WEGVERKEER 2018-2030	10
	2.2	PROVINCIAAL BELEID: 'MAAK VAN EEN NUL EEN PUNT'	11
	2.3	GEMEENTELIJK BELEIDSKADER	11
	3	TRENDS IN VERKEERSVEILIGHEID	12
	4	CIJFERS VERKEERSVEILIGHEID	14
	4.1	OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID	15
	4.2	SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID	16
	5	RESULTATEN QUICK-SCAN	18
	5.1	INFRASTRUCTUUR	18
	5.2	VERKEERSGEDRAG IN ROERMOND	22
	5.2.1	AANDACHTSPUNTEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING	23
	5.2.2	BESTAANDE MAATREGELEN OP HET GEBIED VAN GEDRAGSBEÏNVLOEDING	24
	6	ACTIEPLAN	26
	6.1	INFRASTRUCTUUR	26
	6.2	GEBRUIKER	28
	6.2.1	OVERIGE MAATREGELEN	31
	6.3	ORGANISATIE	32
	7	UITVOERINGSPROGRAMMA	34
	7.1	INFRASTRUCTUUR	34
	7.2	GEBRUIKER	38
	7.2.1	VOORBEREIDING EN REALISATIE	38
	7.2.2	ONDERZOEK	38
	7.2.3	AMBITIE	38
	7.3	ORGANISATIE	39

B1	RESULTATEN SCAN OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID
B2	LOCATIES OBJECTIEVE ONGEVALLEN 2014-2018
B3	Vragenlijst enquête subjectieve verkeersveiligheid
B4	Resultaten enquête subjectieve verkeersveiligheid
B5	Subjectief verkeersonveilige locaties gem. Roermond
B6	Verslag werksessie

1.1 AANLEIDING

Wij hebben de laatste jaren veel geïnvesteerd in infrastructurele projecten en vervanging van het verouderde arsenaal. Er is een steeds grotere vraag gekomen om niet alleen op gebiedsontsluitingswegen en wijkniveau te investeren, maar ook om specifieke straten of onveilige punten te verbeteren. Al jaren komen er vragen binnen om gevaarlijke verkeerssituaties aan te pakken, ook naar aanleiding van ongevallen.

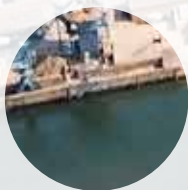
In 2017 hebben wij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld. In het GVVP wordt gesproken over het aanpakken van de probleemwegen. In het verleden zijn hier ook veel klachten over binnengekomen. Gedurende 2018 is de term probleemwegen breder getrokken en kwam regelmatig de aanpak van verkeersonveilige punten en het oplossen van deze punten aan de orde. Deze term is dus breder gemaakt dan alleen de probleemwegen. Daarom is besloten om een verkeersveiligheidsplan op te stellen met hierbij een investeringsplanning voor de komende jaren om de meest gevaarlijke punten aan te pakken.

1.2 DOELSTELLING

De beleidsdoelstelling van de gemeente Roermond is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers. De verkeersveiligheid bestaat enerzijds uit objectieve veiligheid (het werkelijk aantal geregistreerde ongevallen). Anderzijds speelt ook het gevoel van verkeersonveiligheid onder weggebruikers een rol in het beleid, de subjectieve veiligheid. Een onveilig gevoel in het verkeer leidt tot onzeker gedrag in het verkeer, het ontwijken van bepaalde verkeerssituaties of het vermijden van verplaatsingen in zijn algemeenheid. Dit heeft invloed op de bewegingsvrijheid in de stad en op het participeren aan het (maatschappelijk) verkeer. Wij zetten daarom in op de volgende tweeledige doelstelling:

1. Het opnieuw tot stand brengen van een dalende trend in het aantal slachtoffers in het verkeer en het vasthouden van deze dalende trend om daarmee het eindbeeld van "geen slachtoffers" op langere termijn na te streven.
2. Vergroten van het algehele veiligheidsgevoel in het verkeer onder alle weggebruikers binnen de gemeente Roermond.

Om deze doelstellingen te behalen zetten wij ons in op zowel infrastructurele als gedrags-beïnvloedende maatregelen en sterk op samenwerking met de diverse partners en stakeholders om daarmee breed gedragen betrokkenheid en commitment te verkrijgen om samen aan de slag te gaan om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren.



1.3 OPZET DOCUMENT

Hoofdstuk 2	Beschrijft het huidige beleid op het gebied van verkeersveiligheid, zowel op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau.
Hoofdstuk 3:	Verwoordt de trends die spelen op het gebied van verkeersveiligheid.
Hoofdstuk 4:	Gaat in op de uitgevoerde analyses van objectieve ongevalgegevens en de subjectieve verkeersveiligheid. De belangrijkste bevindingen zijn gepresenteerd tijdens een drietal werksessies waarna een prioritering is gemaakt van thema's en aandachtlocaties.
Hoofdstuk 5:	Analyseert de locaties benoemd in hoofdstuk 4 op het gebied van inrichting en de bestaande gedragsbeïnvloedingsmaatregelen.
Hoofdstuk 6:	Beschrijft de te treffen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren op de benoemde aandachtlocaties.
Hoofdstuk 7:	Presenteert een concreet Uitvoeringsprogramma met heldere acties en maatregelen waar de gemeente samen met haar partners mee aan de slag kan om de gestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid te halen.



Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is verweven met het landelijke en provinciaal beleid. Juist deze afstemming tussen de verschillende niveaus en het leren van elkaar is een krachtig middel voor een verkeersveiliger Nederland. Wat is er op nationaal en provinciaal niveau geleerd en bepaald op het gebied van verkeersveiligheid? En hoe kan dit worden mee genomen in het verkeersveiligheidsbeleid voor de gemeente Roermond? In dit hoofdstuk staat een korte samenvatting van het bestaande verkeersveiligheidsbeleid en is een doorkijk gegeven hoe wij hier met het oog op de toekomst mee om moeten gaan.

2.1 LANDELIJK BELEIDSKADER

2.1.1 STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID: VEILIG VAN DEUR TOT DEUR

Om de landelijke trend van de toename van het aantal verkeersslachtoffers te doorbreken is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) vastgesteld. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen deze nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 kent een nul-ambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

De nul-ambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Het SPV 2030 is geen bundeling van maatregelen, het is een visie op een nieuwe aanpak. Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid vergroot. Hierbij wordt ingezet op **vijf kernelementen**:

- Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
- Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
- Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
- Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
- Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg



Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. **Veilige infrastructuur**
2. **Heterogeniteit in het verkeer**
3. **Technologische ontwikkelingen**

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):

4. **Kwetsbare verkeersdeelnemers**
5. **Onervaren verkeersdeelnemers**

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

6. **Rijden onder invloed**
7. **Snelheid in het verkeer**
8. **Afleiding in het verkeer**
9. **Verkeersovertreders**

Om de nul-ambitie te bereiken is het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 uitgerold. Het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) bevat maatregelen van de rijksoverheid voor de jaren 2019-2021. Zo moeten uiterlijk medio 2020 provincies, gemeenten en waterschappen in regionale actieplannen maatregelen vaststellen.



2.1.2 DV3 – VISIE DUURZAAM VEILIG WEGVERKEER 2018-2030

De visie Duurzaam Veilig is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer

voorkomt doden, ernstige verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Centraal staat daarbij 'de menselijke maat': door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen kan het verkeerssysteem op een realistische wijze maximaal veilig worden uitgewerkt.

Duurzaam Veilig 3 betreft een herijking van de visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld, vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland en in 2005 voor het eerst werd geactualiseerd. De derde versie 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' – kortweg DV3 – kent de volgende vernieuwingen:

- De **verkeersveiligheidsprincipes** zijn deels nieuw, deels vernieuwd en bieden – onder voorwaarden – ook ruimte voor maatwerkoplossingen.
- Drie van de vijf principes zijn **ontwerpprincipes**:
 - (1) FUNCTIONALITEIT van wegen
 - (2) (BIO)MECHANICA: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers
 - (3) PSYCHOLOGICA: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
- De andere twee principes zijn **organisatieprincipes**:
 - (4) effectief belegde VERANTWOORDELIJKHEID
 - (5) LEREN en INNOVEREN in het verkeerssysteem
- Bij de ontwerpprincipes vormen de **kwetsbare** vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van **oudere** verkeersdeelnemers explicieter de norm.
- DV3 heeft meer aandacht voor **fietsongevallen** zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer.
- **Verantwoordelijkheid** krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer.
- DV3 bepleit **diepgaande analyse** van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat.
- DV3 werkt **proactief en risicogestuurd** door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

Het doel is om volgens DV3 systematisch te werken aan maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultieme ambitie. Anders gezegd: iedere verkeersdeelnemer – van het schoolgaande kind, de forens en de zakelijke rijder tot de actieve oudere – komt weer veilig thuis!





2.2 PROVINCIAAL BELEID: 'MAAK VAN DE NUL EEN PUNT'

De provincie Limburg is een belangrijke partner in het tot stand brengen van gemeentelijke doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid. Enerzijds als wegbeheerder voor provinciale wegen binnen de gemeentegrenzen, anderzijds als co-financier van diverse gedragscampagnes op gemeentelijk schaalniveau. Vandaar dat wij nadrukkelijk de provincie als partner blijven opzoeken wanneer het om verkeersveiligheid gaat en ons spiegelen aan de provinciale ambities.

Binnen de provincie Limburg is primair het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) belast met het verbeteren van de verkeersveiligheid. De slogan van het ROVL ten aanzien van de ambitie van verkeersveiligheid luidt 'maak van de nul een punt'. Dat wil zeggen op den duur geen ernstige verkeersslachtoffers meer. 'Maak van de nul een punt' is de kapstok waaraan alle activiteiten zijn opgehangen.

Deze ambitie brengt mensen, organisaties en instellingen in beweging, roept discussie op en maakt scherp zichtbaar dat de samenleving in zijn geheel verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid.

In het Mobiliteitsplan Limburg 'Slim op weg naar morgen' (2018) is het veiliger maken van het verkeer dan ook als strategisch doel vastgelegd.

2.3 GEMEENTELIJK BELEIDSKADER

Roermond kent geen specifiek verkeersveiligheidsbeleid. Het verkeersveilig inrichten van de openbare ruimte is integraal onderdeel van het ontwerpproces. In het MeerjarenUitvoeringsProgramma (MUP) van het GVVP staat al een aantal acties op het gebied van verkeersveiligheid. Allereerst uiteraard het opstellen van een Verkeersveiligheidsplan. Daarnaast ook het opzetten van verkeersveiligheidscampagnes, het maken van een Plan van Aanpak probleemwegen, het opstellen van een afwegingskader klachten en meldingen en het opstellen van wijkmobiliteitsplannen. Het Verkeersveiligheidsplan is hierin overkoepelend en zet de koers uit voor de andere acties en zal leiden tot een aanpassing of aanvulling van het MUP. Daarnaast heeft de gemeente een programma van verkeerseducatie dat zich specifiek richt op middelbaar onderwijs, basisonderwijs en op fietsverlichting.

In ons GVVP staat de mens centraal. We ontmoeten elkaar, we staan in verbinding met elkaar en hieruit komen goede samenwerkingen tot stand. Roermond is een sociale, gastvrije en ondernemende stad in de (Eu)regio voor de inwoners, gasten en ondernemers. Een veilig mobiliteitssysteem en een veilige leefomgeving zijn hiervoor belangrijke randvoorwaarden.



Tot 2013 is het aantal verkeersongevallen elk jaar afgenomen. Helaas is die trend de afgelopen jaren gekeerd en neemt het aantal letsel en dodelijke ongevallen weer gestaag toe. Voorheen lag de focus van verkeersveiligheid voornamelijk op het aanpakken van black spots (locaties met hoog aantal ongevallen). De laatste jaren zijn deze black spots grotendeels aangepakt en is de focus verschoven naar een meer risicogestuurde aanpak. Bij de risicogestuurde aanpak wordt ingezoomd op factoren of trends die een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. De laatste jaren is het verkeersbeeld veranderd door als gevolg van maatschappelijke trends en ontwikkelingen.

Opkomst elektrische fiets:

De E-bike en speed-pedelec geven mensen de mogelijkheid om langere afstanden af te leggen. Het toenemend fietsgebruik heeft enerzijds een positieve invloed op het gebied van vitaliteit en duurzaamheid, maar leidt ook tot meer conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Daarbij komt dat elektrische fietsen zwaarder zijn en sneller gaan dan standaard fietsen waardoor deze lastiger te besturen zijn en de kans op letsel hoger is.

Toenemende mobiliteit ouderen:

Ouderen blijven langer mobiel en leggen zowel op de (elektrische) fiets als in de auto grotere afstanden af. De toenemende mobiliteit onder ouderen is enerzijds een goede ontwikkeling aangezien deze een verband houdt met andere maatschappelijke ontwikkelingen zoals zelfredzaamheid en autonomie. Anderzijds leidt de toenemende mobiliteit tot veiligheidsrisico's.

Afleiding in het verkeer:

Het gebruik van smartphones en navigatiesystemen in het verkeer hebben zowel een positieve als negatieve invloed op het gebied van mobiliteit. Enerzijds zorgen zij voor een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer, wordt het gebruik maken van deelfietsen en -auto's een stuk eenvoudiger, is er minder zoekverkeer vanwege het gebruik van navigatiesystemen en verbetert de doorstroming als gevolg van routeinformatie. De keerzijde van het gebruik in het verkeer is het toenemend aantal prikkels en afleiding tijdens het fietsen en autorijden.



Toenemende ondersteuning van de rijtaken:

Tegenwoordig worden steeds meer voertuigen uitgerust met rij-taak-ondersteunende systemen die concentratie-inspanning van de bestuurde verlagen, gevaarlijke situaties herkennen en hierop anticiperen. De komende tien jaar zal het aantal volledig autonome voertuigen op de openbare weg beperkt blijven, wel is het de verwachting dat de ondersteuning stap voor stap wordt uitgebreid. De toenemende ondersteuning zorgt voor een verandering in interactie tussen verkeersdeelnemers.

Mentaliteit in het verkeer:

Tegenwoordig hebben mensen steeds vaker haast in het verkeer en is men minder verdraagzaam in het geval van opstoppingen. Dit resulteert in het negeren van de snelheidslimiet, parkeren waar dit niet is toegestaan, geen voorrang verlenen enzovoort.

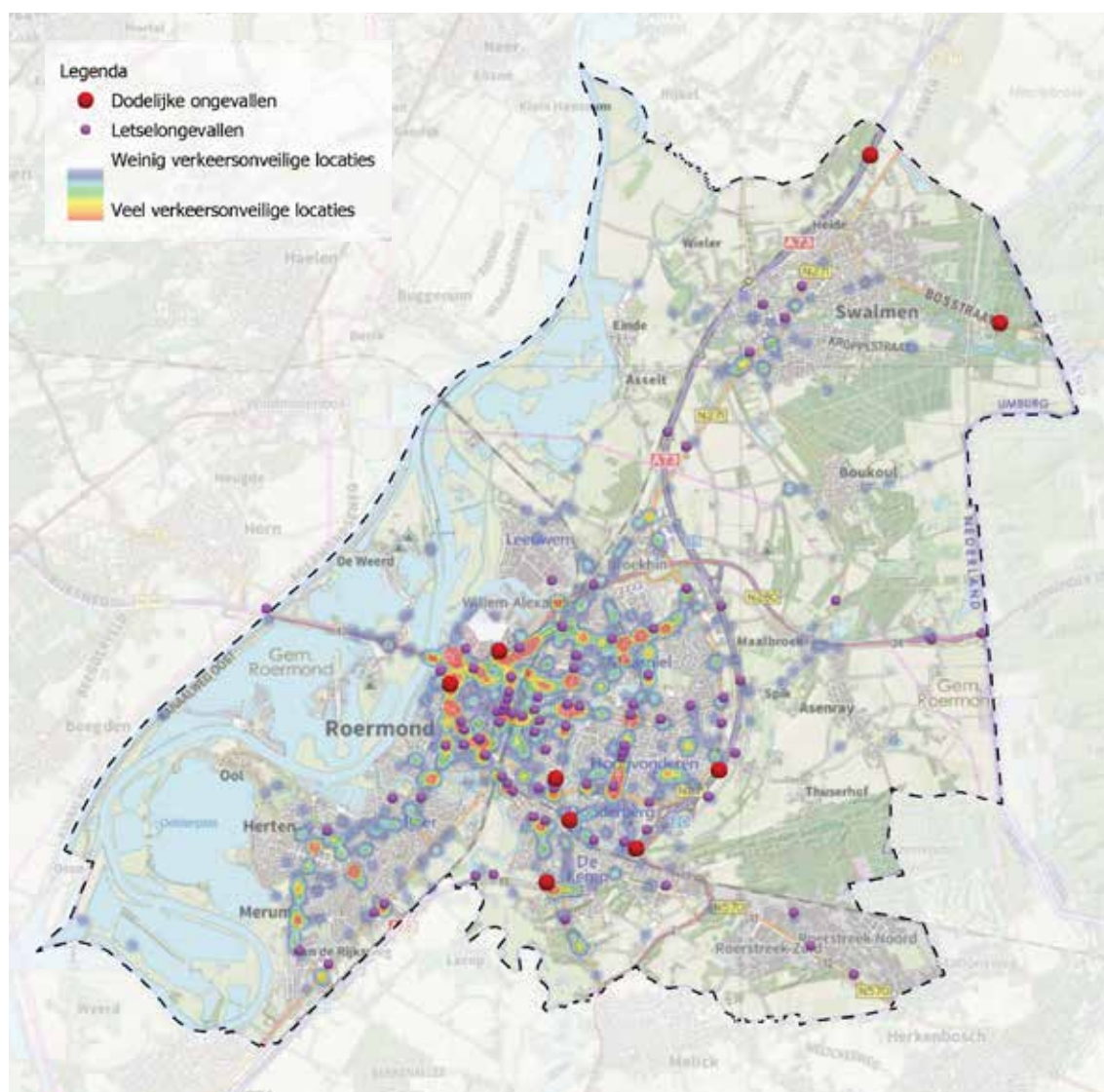
Alcohol, drugs en medicijngebruik in het verkeer:

Alcoholgebruik blijft een groot risico in het verkeer waar continue aandacht voor nodig is. Tegelijkertijd constateren we dat drugsgebruik in het verkeer onder jongeren en jongvolwassenen toeneemt. Ook medicijnen, zij het door onverantwoord gebruik of onwetendheid, kunnen risico's met zich mee brengen.

Verwachtingen richting tussen overheid en burgers:

Onder inwoners heerst de gewoonte om bij waargenomen verkeersonveiligheden de gemeente te contacteren waarbij verwacht wordt dat de gemeente met oplossing(en) komt. De gemeente daarentegen ontvangt graag ideeën over mogelijke acties en/of oplossingen vanuit bewonersgroepen of wijkraden waarbij de gemeente een meer faciliterende rol aanneemt en inspelt op de wensen van de burgers.

Voor de analyse van de verkeersveiligheid is enerzijds gekeken naar de verkeersongevallen die plaats vinden binnen de gemeente (objectief) en anderzijds naar locaties die door bewoners ervaren worden als onveilig (subjectief). Aan de hand van het resultaat van drie werksessies met belanghebbenden is de focus gelegd op de letselongevallen en de verkeersveiligheid van kwetsbaar verkeer zoals fietsers, bromfietzers en voetgangers. De overige thema's die aan bod zijn gekomen tijdens de werksessies zijn: 50km/uur-wegen, probleemwegen, hardrijden, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers. De verschillende thema's vertonen enkele overlap en door de focus te leggen op kwetsbare verkeersdeelnemers pakken wij ook andere thema's aan. De verslagen van de werksessies zijn bijgevoegd in Bijlage B6. In *Figuur 1* zijn de subjectief verkeersonveilige locaties voor kwetsbaar verkeer weergegeven als een heat map in combinatie met de locaties waar slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden in de periode 2014 t/m 2018 (objectieve verkeersveiligheid). In Bijlage B2 is het totaal aan verkeersongevallen binnen de gemeente weergegeven.



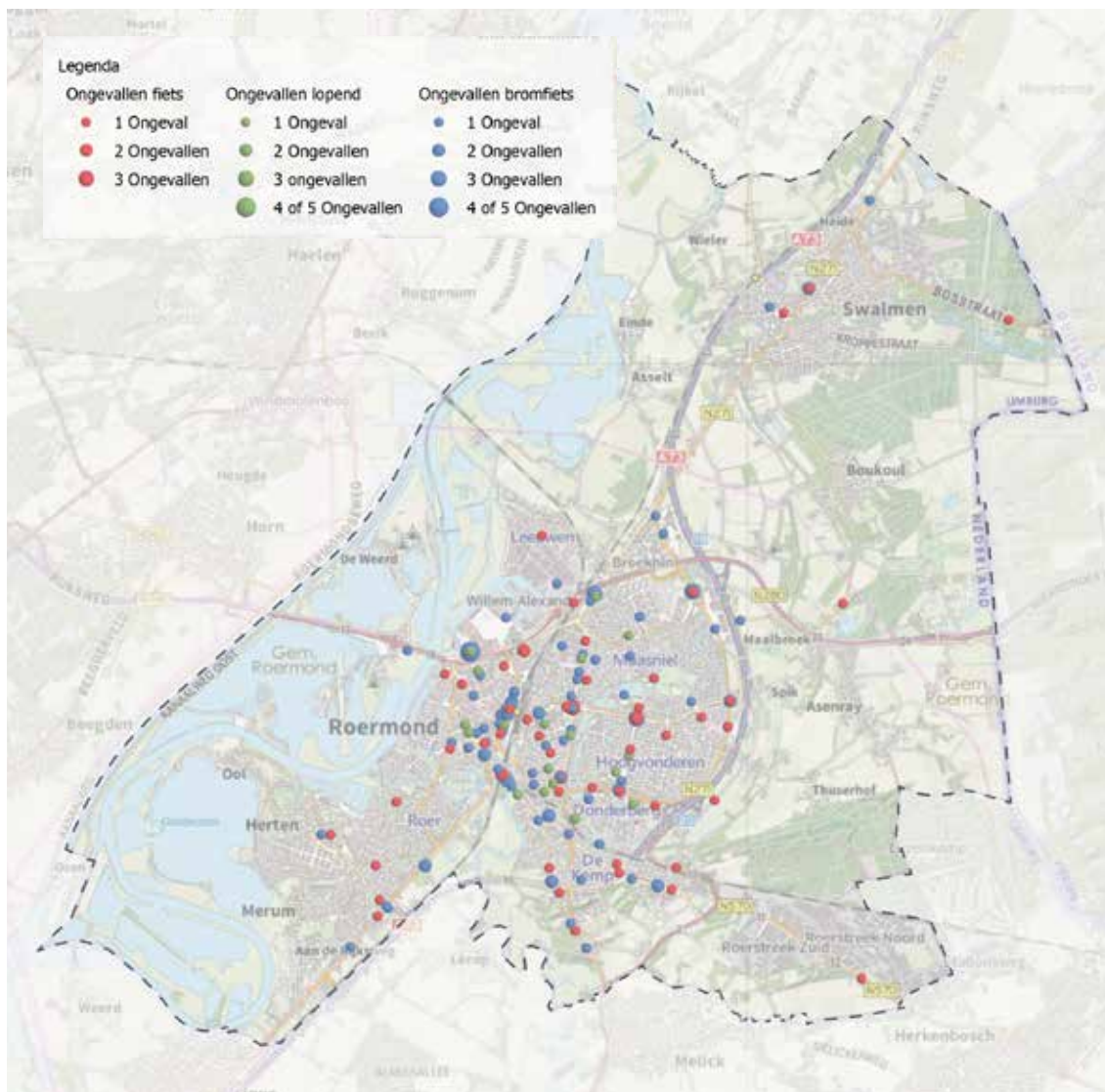
Figuur 1: Vergelijking subjectief onveilige locaties volgens inwoners (heat map¹) met objectieve verkeersslachtoffers (individuele punten) in de periode 1-1-2014 t/m 31-12-2018.

¹ Een heat map is een vorm van data – visualisatie waarbij concentraties van data, in dit geval verkeersongevallen, door middel van kleur worden weergegeven.

4.1 OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersongevallenlocaties

In [Figuur 1](#) zijn alle letselongevallen die plaatsvinden in Roermond weergegeven. De letselongevallen waarbij een kwetsbare verkeersdeelnemer (fiets, bromfiets en/of voetganger) betrokken was is weergegeven in [Figuur 2](#).

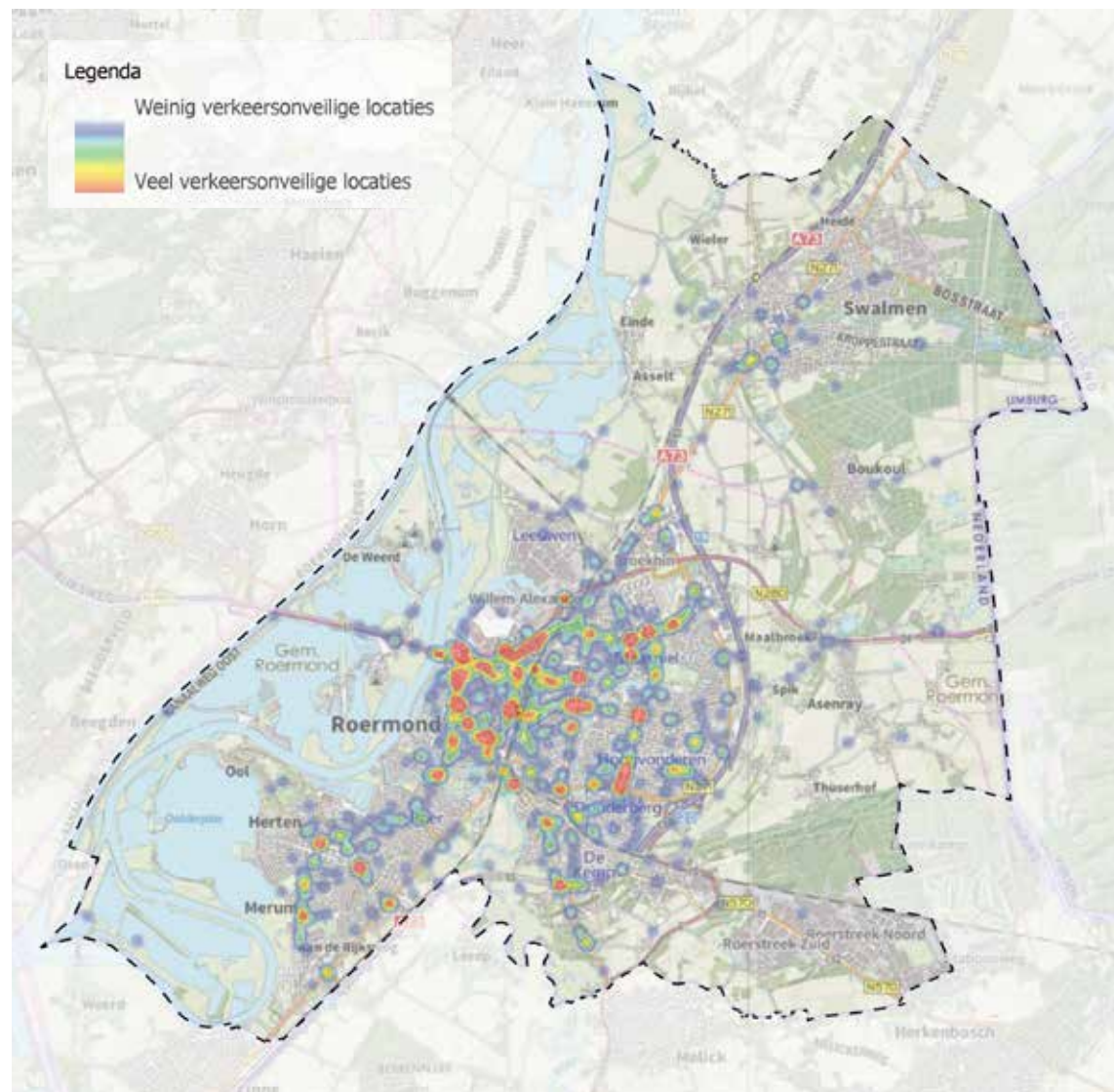


Figuur 2: Locaties (objectieve) letselongevallen kwetsbare verkeersdeelnemers, uitgesplitst per vervoerswijze, in de periode 1-1-2014 t/m 31-12-2018.

De letselongevallen met kwetsbaar verkeer vinden voornamelijk plaats op de locaties die zijn weergegeven in [Tabel 1](#). Van echte blackspots is tegenwoordig niet meer te spreken, maar op deze locaties vinden relatief meer ongevallen plaats dan op andere locaties binnen onze gemeente. Een uitgebreide ongevallenanalyse van onze gemeente is terug te vinden in Bijlage B1.

4.2 SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

Met een enquête zijn bewoners en bezoekers van onze gemeente gevraagd om aan te geven hoe zij denken over de verkeersveiligheid binnen onze gemeente (zie Bijlage B3). Deze resultaten zijn bijgevoegd (Bijlage B4). Daarnaast hebben bewoners en bezoekers locaties aangeduid die zij als verkeersonveilig ervaren, zie [Figuur 3](#).



Figuur 3: Subjectief verkeersonveilige locaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers²

Uit [Figuur 3](#) komen 16 locaties nadrukkelijk naar voren als subjectief verkeersonveilig, zie [Tabel 2](#). In [Tabel 2](#) is per locatie het totaal aantal meldingen weergegeven (alle doelgroepen en vervoerswijzen) in combinatie met het aantal meldingen die specifiek betrekking hebben op kwetsbaar verkeer (voetganger, fietser en bromfietser). De volledige enquêteresultaten zijn te vinden in [Bijlage B5](#).



Objectief onveilige locaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Locatie	Ongevalsinformatie
Rotonde Elmpsterweg – St. Wirosingel	4 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 3x bromfiets, 1x fiets
Rotonde Oranjelaan – St. Wirosingel	3 ongevallen, 1 gewonde, Betrokkenheid: 2x bromfiets, 1x fiets
Wegvak Oranjelaan (t.h.v. ziekenhuis)	2 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 2x bromfiets
Rotonde Oranjelaan – Donderbergweg	5 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 3x bromfiets, 2x fiets
Rotonde Oranjelaan – Bredeweg	6 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 1x bromfiets, 4x fiets, 1x E-bike
Wegvak Minderbroedersingel	3 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 1x bromfiets, 2x voetganger
Willem II singel	5 ongevallen, 1 gewonde, Betrokkenheid: 3x bromfiets, 1x fiets, 1x voetganger
Stationsplein	4 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 5x bromfiets, 1x E-bike, 1x voetganger
Godsweetersingel	4 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 4x bromfiets
Rotonde Mussenberg – Rijksweg	2 ongevallen, 2 gewonden, Betrokkenheid: 2x bromfiets
Kruispunt Maashaven – Buitenop – Looskade	6 ongevallen, 1 gewonde, Betrokkenheid: 7x bromfiets, 1x voetganger
Kapellerlaan	8 ongevallen, 3 gewonden, Betrokkenheid: 4x bromfiets, 2x fietser, 3x voetganger

Tabel 1: Objectief onveilige locaties voor kwetsbare verkeersdeelnemers, van 1-1-2014 t/m 31-12-2018.

Subjectief verkeersonveilige locaties

Locatie	Aantal meldingen (totaal onveilig voor kwetsbaar verkeer)	
Schepersweg/Bergstraat/Hoofdstraat	42	38
Kruispunt Mussenberg – Molenweg	25	20
Roermondsestraat/Roerderweg	28	16
Fietsoversteek Minderbroedersingel – Molenstraat	34	27
Kruispunt Maashaven – Buitenop – Looskade	71	38
Venloseweg	70	54
Elmpsterweg	60	43
Kerkeveldlaan	59	23
Charles Ruysstraat	22	14
Donderbergweg (deels recent heringericht)	43	36
Rotonde Donderbergweg – Oranjelaan	39	35
Kruispunt Oranjelaan – Bredeweg	49	43
Stationsplein	52	37

Tabel 1: Subjectief verkeersonveilige locaties

De oorzaak van verkeersongevallen is een samenspel van omgeving, mens en het voertuig. De omgeving vertaalt zich in de fysieke inrichting, de mens brengt een bepaald gedrag met zich mee en het voertuig tekent zich in de techniek/technologie. De belangrijkste oorzaak van ongevallen zit hem in het gedrag van de mens. Als het gaat om verkeersveiligheid, dan gaat het dus vooral over het creëren van een verkeersveilig gedrag. De gedragsbeïnvloeding om te komen tot een verkeersveilig gedrag, wordt gerealiseerd door twee aspecten en deze vormen ook de twee sporen in onze aanpak. De fysieke inrichting en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, handhaving en voorlichting.

5.1 INFRASTRUCTUUR

De basis voor een verkeersveilige situatie is de fysieke inrichting. Sinds 1995 is Duurzaam Veilig hét gedachtegoed om te komen tot een veilige inrichting. Hierbij is vorm, functie en gebruik optimaal op elkaar afgestemd. Vele jaren van onderzoek hebben geleid tot de meest actuele inzichten hoe de infrastructuur vormgegeven moet worden. Afwijken van de Duurzaam Veilig richtlijnen leidt bijna automatisch tot een verkeersonveiligere inrichting. Het is dan ook belangrijk om te achterhalen in hoeverre het beleid en de inrichting van Roermond voldoet aan deze richtlijnen.

De locaties die nadere aandacht vragen op basis van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zijn nader onderzocht, met uitzondering van de Kapellerlaan, het kruispunt Maashaven – Looskade – Buitenop en het Stationsplein. De start van de reconstructie van de Kapellerlaan staat op de planning voor 2020, het kruispunt Maashaven – Looskade – Buitenop is recent aangepast als onderdeel van de werkzaamheden aan de N280 en de aanpak van het Stationsplein is onderdeel van de nieuwe stationsvisie.

Hieronder zijn de bevindingen van het nader onderzoek naar de aandachtlocaties op basis van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid weergegeven.

Algemeen:

- Een groot aantal locaties die objectief of subjectief verkeersonveilig zijn, betreffen de rotondes in onze gemeente. Bij een groot aantal rotondes ligt het beslismoment van de fietser, blijft deze op de rotonde of slaat deze rechtsaf, fysiek gezien nabij het conflictmoment met het gemotoriseerd verkeer waardoor voor de automobilist pas op het laatste moment duidelijk wordt waar de fietser heen gaat. Dit geldt ook voor rotondes die voldoen aan de CROW-richtlijnen.
- De wegen binnen verblijfsgebieden zijn niet altijd conform het principe 'Duurzaam Veilig' ingericht en in een aantal gevallen ontbreken duidelijke poorten bij overgang naar 30zones.

Objectief verkeersonveilige locaties:

Rotonde Elmpterweg – St. Wirosingel:

- Het ontwerp van de rotonde voldoet conform richtlijn.
- De fietsoversteek in twee rijrichtingen over de Elmpterweg vormt een verhoogd risico doordat fietsers voor het gemotoriseerd verkeer uit een onverwachte richting komen waardoor zij over het hoofd gezien worden.

Rotonde Oranjelaan – St. Wirosingel:

- Ontwerp van de rotonde voldoet conform richtlijn.
- De fietsoversteek in twee rijrichtingen over de Oranjelaan vormt een verhoogd risico doordat fietsers voor het gemotoriseerd verkeer uit een onverwachte richting komen waardoor zij over het hoofd gezien worden.

Wegvak Oranjelaan (bij ziekenhuis):

- Breedte van het fietspad is te smal.
- Bij de oversteeklocaties is de middengeleider onvoldoende breed waardoor de gefaseerde oversteek voor fietsers wordt bemoeilijkt.
- De krappe insluiting van de rijbaan door varkensruggen en brede trottoirbanden bemoeilijkt de rijtaak, waardoor de bestuurder minder oog heeft voor het overige verkeer. Dit geldt met name voor de Oranjelaan tussen Kon. Regentesselaan en Monseigneur Driessenstraat.
- Een consistente inrichting van voetgangersoversteeklocaties nabij het ziekenhuis ontbreekt. Op twee locaties is aan de ene zijde van het kruispunt wel een zebrapad en aan de andere zijde van het kruispunt geen zebrapad aangebracht.

Rotonde Oranjelaan – Donderbergweg:

- De diameter van het middeneiland is te klein hetgeen de snelheidsremmende werking van de rotonde beperkt.
- Op de Donderbergweg geldt de fietsoversteek voor twee richtingen, terwijl op de andere aansluiting in één richting bereden fietsoversteeken zijn gesitueerd. Dit leidt tot verwarring bij de automobilist door fietsers uit de niet verwachte richting.
- De ondersteunende bebording voor de fietsoversteek in twee richtingen ontbreekt gedeeltelijk.
- De fietsoversteek over de Kerkeveldlaan is in strijd met de richtlijn op grotere afstand van de rotonde in de voorrang gesitueerd hetgeen resulteert in een veiligheidsrisico door hogere aanrijssnelheden van het gemotoriseerd verkeer.
- Geleidelijke uitbuigingen nabij kruispunten zijn achterhaald. Tegenwoordig zijn krappere bochten als inleiding van een kruispunt gewenst om de snelheid van het verkeer te reduceren.

Rotonde Oranjelaan – Bredeweg:

- Het ontwerp van de rotonde voldoet conform richtlijn.
- Komende vanaf de zuidelijke aansluiting Oranjelaan heeft de rotonde een verhoogde ligging, waardoor de markering van de fiets- en voetgangersoversteekplaats niet goed opvalt.
- Geleidelijke uitbuigingen nabij kruispunten zijn achterhaald. Tegenwoordig zijn krappere bochten als inleiding van een kruispunt gewenst om de naderingsnelheid van het verkeer te reduceren.
- De logica van het fietsnetwerk ontbreekt, zo moeten (schoolgaande) fietsers bij de Lindelaan de Oranjelaan oversteken van het tweerichtingsfietspad naar het éénrichtingsfietspad aan de overzijde van de Oranjelaan. In de praktijk rijden de fietsers vaak tegen de richting door naar de rotonde Oranjelaan – Bredeweg om daar tegen de richting de fietsoversteek te gebruiken.

Wegvak Minderbroedersingel:

- Op de locatie waar het vrijliggend fietspad overgaat naar een suggestiestrook, is sprake van onvoldoende fysieke rugdekking voor het fietsverkeer ten opzichte van het achteropkomend gemotoriseerd verkeer.
- As-markering voldoet niet conform richtlijn.
- Het brede wegprofiel nodigt uit tot hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer en dit conflicteert onder andere met het verlenen van voorrang bij de voetgangersoversteekplaats nabij de brandweerkazerne.
- Nabij de rotonde met de Roersingel – Bisschop Lindanussingel conflicteert de situering van de bushalte met het beëindigen van het vrijliggend fietspad.
- De fietsoversteek bij de Molenstraat is ongunstig gelegen ten opzichte van de nabij gelegen rotonde waarbij de voorrangssituatie voetganger – auto – fietser conflicteert en de juridische ondersteuning ontbreekt.

Kruispunten Willem II singel en Godsweetersingel

- Kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten waarbij het langzaam verkeer apart groen krijgt ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.
- Inrichting kruispunten voldoet conform richtlijn.

Rotonde Mussenberg – Rijksweg:

- De rotonde ligt binnen de bebouwde kom terwijl de vormgeving van de fietsvoorzieningen overeenkomt met de vormgeving van fietsvoorzieningen rond een rotonde buiten de bebouwde kom. Dit resulteert in een groter risico op voorrangsongevallen.
- De fietsoversteek in twee rijrichtingen vormt een verhoogd risico doordat fietsers voor het gemotoriseerd verkeer uit een onverwachte richting komen waardoor zij over het hoofd gezien worden.
- Fietsers uit Linne gaande in de richting van Roermond, blijven aan de westkant fietsen. Bij de rotonde Mussenberg - Rijksweg komen ze vervolgens uit een onverwachte hoek voor automobilisten.

Subjectief verkeersonveilige locaties:

Wegvak Schepersweg – Hoofdstraat – Bergstraat:

- As-markering niet conform de richtlijn.
- Op de Schepersweg ontbreken suggestiestroken/fietsstroken en een voetpad.
- Het doorzicht ter hoogte van de wegversmalling op de Bergstraat, gelegen tussen de Peelbergweg en Oudeborgstraat, is beperkt.
- Deze route wordt nog vaak gebruikt als doorgaande route doordat er te weinig verkeersremmende obstakels zijn toegepast.

Kruispunt Mussenberg – Molenweg:

- De breedte van de opstelruimte tussen de verkeersgeleiders is aan de krappe kant waardoor fietsers minder snel gebruik maken van de middenberm en het oversteken wordt bemoeilijkt.
- De uitritconstructie op de aansluiting Molenweg en Oude Roermondseweg voldoet juridisch gezien niet als uitritconstructie met een risico op voorrangsongevallen tot gevolg.
- De aanrijksnelheid ter hoogte van het kruispunt is hoog doordat het begin en einde van het plateau op een te grote afstand van het kruispunt liggen.
- De fietsoversteek in twee rijrichtingen over de Oude Roermondseweg vormt een verhoogd risico doordat fietsers voor het gemotoriseerd verkeer uit een onverwachte richting komen waardoor zij over het hoofd gezien worden.



Roerderweg (ten westen van Burgemeester Geuljanslaan) - Roermondsestraat:

- Door de passeerbreedte ter hoogte van geparkeerde voertuigen twijfelen bestuurders van motorvoertuigen of zij fietsers wel of niet kunnen inhalen. Het is mogelijk om fietsers in te halen ter hoogte van geparkeerde voertuigen maar dit is niet comfortabel voor fietser en autobestuurder.
- Blokmarkeringen ter accentuering van de gelijkwaardige kruispunten zijn niet correct geplaatst, deze dienen halverwege de boogstralen van de bocht geplaatst te worden zodat deze zichtbaar zijn voor aankomend verkeer.
- Het profiel van de Roermondsestraat nodigt uit tot hardrijden indien geen voertuigen in de parkeerplaatsen op de weg staan geparkeerd.
- De toepassing van gesloten wegverharding is niet conform richtlijn.
- Door de aanwezigheid van wegversmallingen op de Roerderweg dient het gemotoriseerd verkeer te wachten op tegemoetkomend verkeer. Om plaats te maken voor tegemoetkomend verkeer wijkt het gemotoriseerd verkeer uit naar de suggestiestroken aan de zijkant van de weg waardoor zij de doorgang voor fietsers belemmeren.

Venloseweg:

- Onvoldoende wegbreedte voor het passeermoment fiets + auto + fiets.
- De fietsvoorzieningen zijn niet conform richtlijn aangezien de breedte van de suggestiestroken te smal is. Het simpelweg verbreden van de suggestiestroken is onvoldoende omdat de auto automatisch op de suggestiestrook gaat rijden bij tegenliggers waardoor de fietsers alsnog in het nauw komt.

Elmpterweg:

- Het wegbeeld met een brede geasfalteerde rijbaan met suggestiestroken sluit niet aan bij een woonstraat, waardoor 30km/uur hier geen geloofwaardige snelheid is.
- Op de kruispunten ontbreekt blokmarkering.

Donderbergweg - Kerkeveldlaan (uitgezonderd het reeds aangepaste deel van de Donderbergweg):

Het overgrote deel van de klachten heeft betrekking op het reeds aangepaste deel van de Donderbergweg. Verkeerskundig gezien voldoet de inrichting van het nieuwe deel, het zijn de gebruikers die moeten wennen aan de nieuwe inrichting. Vandaar dat we hier de maatregelen benoemen voor het nog niet gereconstrueerde deel.

- Het open wegbeeld (voornamelijk Kerkeveldlaan), de lange rechtstanden, de asfaltverharding en de beperkte aanwezigheid van snelheidsremmers passen niet bij een woonstraat.
- Op de kruispunten ontbreekt blokmarkering
- Fietsers die de Donderbergweg oprijden vanuit de Oranjelaan worden vanaf het vrijliggend fietspad de rijbaan opgeleid. Bij de overgang van fietspad naar de rijbaan wordt de fietser onvoldoende beschermd tegen het achteropkomend gemotoriseerd verkeer (met hogere snelheid).

Charles Ruysstraat

- Op de kruispunten ontbreekt blokmarkering.
- Snelheidsremmende maatregelen ontbreken.



5.2 VERKEERSGEDRAG IN ROERMOND

Bij verkeersveiligheid speelt gedrag een ontzettend grote rol. Dit zagen we al terug in de resultaten van de vragenlijst: subjectieve en objectieve verkeersveiligheid komen lang niet altijd overeen. Daarom moet er voor een aantal situaties gekeken worden naar een aanpak met behulp van gedragsmaatregelen.

Gedragsinzichten moeten niet alleen worden meegenomen in educatie en campagnes: ook bij herinrichtingen is het nodig om vanuit een gedragsbril naar de situatie te kijken. Komt de inrichting overeen met het gewenste gedrag? Hoe stuurt de omgeving het gedrag? Door deze vragen mee te nemen zullen campagnes op den duur ook veel minder nodig zijn: als de omgeving altijd aansluit op het gewenste gedrag zullen mensen vanzelf het gewenste gedrag gaan vertonen.

De paradox tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid is tevens een punt waarmee rekening gehouden moet worden. Wanneer een situatie objectief veilig is, komt dit meestal doordat het subjectief onveilig is. Mensen voelen zich onveilig en gaan daardoor extra opletten. Wanneer ze zich veilig voelen, en de situatie dus subjectief veilig is, gaan mensen meer ontspannen en dus minder opletten. Daardoor wordt de situatie objectief onveilig. Deze paradox zal altijd blijven bestaan. Het is daarom zaak dat wij een visie ontwikkelen op hoe er bijvoorbeeld wordt omgegaan met klachten van inwoners wanneer zij zich onveilig voelen, terwijl de situatie juist veilig is.

Hoe werkt gedrag?

Gedrag is voor 95% onbewust. Hierbij zijn vier zaken van belang: kennis en mogelijkheid, weerstand, motivatie en omgeving.

Kennis en mogelijkheid

De randvoorwaarde voor gedragsverandering is dat mensen in staat zijn om het gedrag te vertonen. Zijn er nog praktische barrières? Hebben ze wel voldoende kennis om het gedrag te kunnen vertonen?

Weerstand

Autorijden met de handrem erop, dat werkt niet. Zo werkt ook weerstand bij gedrag. Mensen gaan niet veranderen als ze in de weerstand zitten. Dit kan psychologische weerstand zijn, maar ook praktische weerstand. Een voorbeeld van (psychologische) weerstand is bijvoorbeeld een straatverkoper: wanneer iemand op straat iets aan je wil verkopen, schiet je gelijk in de weerstand. Je wilt zelf kiezen wanneer je iets koopt, en niet lastig worden gevallen door opdringerige verkopers.

Motieven

Nadat weerstand is weggenomen, kunnen we bekijken hoe we mensen kunnen motiveren tot ander gedrag. Wat spreekt hen aan? Vaak spelen ook onbewuste motieven een rol, zoals bij de groep willen horen.

Omgeving

Niet te vergeten is de invloed van de omgeving. Mensen worden voor een groot deel gestuurd door hoe de omgeving eruit ziet. Stimuleert deze het gewenste gedrag, of maakt de omgeving het juist lastiger?



5.2.1 AANDACHTSPUNTEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING

De bewoners en bezoekers van onze gemeente hebben opmerkingen geplaatst bij de locaties die nadere aandacht vragen als onderdeel van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Deze opmerkingen staan samengevat in Bijlage B4.

Uit de enquête is gebleken dat mensen vooral moeite hebben met te hard rijden in 30 km/h zones. Deze zones zijn veelal nog ingericht als 50 km/h zones, omdat dit vroeger de limiet was. De limiet is inmiddels veranderd, maar de inrichting is nog hetzelfde. Het gedrag wordt gestuurd door de omgeving, maar de omgeving sluit niet aan op het gewenste gedrag.

Ook schooleducatie is een belangrijk aandachtspunt als het gaat om verkeersveiligheid. Als kinderen al vroeg de juiste kennis krijgen, is de kans groter dat zij zich later ook veilig gedragen. Voor gemeente Roermond is educatie daarom een belangrijk onderdeel.

Een actueel thema is afleiding in het verkeer. Er zijn steeds meer campagnes die zich hierop richten. Ook wij besteden aandacht aan dit onderwerp.

5.2.2 BESTAANDE MAATREGELEN OP HET GEBIED VAN GEDRAGSBEÏNVLOEDING

Educatie

Wij zetten jaarlijks de volgende educatieve maatregelen in:

- | | |
|---|---|
| • | <i>Actie de scholen zijn weer begonnen</i> |
| • | <i>ANWB Streetwise 10 scholen per jaar</i> |
| • | <i>Verkeersexamen theorie en praktijk alle basisscholen</i> |
| • | <i>Ontwerpwedstrijd smart op de fiets (posteractie) 5 scholen</i> |
| • | <i>Reflectionday (via RMO)</i> |
| • | <i>Paolo de Zebratemmer (kleuters)</i> |
| • | <i>Verkeerstuin Maasbree</i> |
| • | <i>Verkeersquiz (via RMO)</i> |
| • | <i>Verkeersquiz (speciaal onderwijs) (via RMO)</i> |
| • | <i>Opfriscursus voor ouderen</i> |
| • | <i>Veilige schoolomgeving VVN</i> |
| • | <i>Inzet promoteam VVN</i> |
| • | <i>Verkeersbrigadiers</i> |

Jammer genoeg zijn voor de meeste van deze maatregelen geen effectmetingen gedaan. We weten dus (nog) niet of ze effectief zijn.

Veilig Verkeer Nederland (VNN) is bezig om voor steeds meer maatregelen een effectmeting te doen. Wij houden de landelijke informatie van VNN over deze onderwerpen goed in de gaten en aan de hand hiervan bepalen wij of wel of niet moet worden doorgegaan met bepaalde acties.

Acties op eigen initiatief gaan wij evalueren met een gedragswetenschapper. We bekijken dan, indien dit gemeten kan worden, wat het effect is op gedrag en of de juiste snaren worden geraakt.

Voor het Streetwise-programma van de ANWB is wel een effectmeting uitgevoerd (door RoyalHaskoningDHV in 2015). Dit programma blijkt significant bij te dragen aan de verkeersveiligheid en blijven wij daarom zeker inzetten.

LVL (Limburgs VerkeersveiligheidsLabel)

Op dit moment zijn alle basisscholen in Roermond in bezit van een Limburgs Verkeersveiligheidslabel, omdat verkeerseducatie structureel is opgenomen in hun lesprogramma. Hiervoor ontvangen onze scholen een subsidie. Dit stimuleert scholen om verkeerseducatie goed aan te pakken.



VEBO en VEVO Netwerk:

In het VEBO (VerkeersEducatie in het BasisOnderwijs/Voortgezet Onderwijs) netwerk komen alle stakeholders (ouders, scholen, gemeente, VVN, politie) bijeen om kennis met elkaar te delen en nieuwe initiatieven met elkaar af te stemmen. Dit stimuleert elkaar om educatieve maatregelen door te ontwikkelen.

Handhaving

Uit de vragenlijst blijkt dat het sentiment is dat er nauwelijks wordt gehandhaafd in onze gemeente. 'Alles wordt gedoogd'. Als onze inwoners en bezoekers dit gevoel hebben, is de kans ook groot dat zij zich niet aan de regels houden. Ze worden ten slotte toch niet gepakt.

Het lastige is dat er in 30 km/h zones ook niet kan worden gehandhaafd als de weginrichting niet klopt met de snelheidslimiet. Gedragsbeïnvloeding door handhaving is in deze zones dan ook niet mogelijk. Hiervoor is een andere aanpak nodig en gerichte gedragsinterventies bieden hiervoor een oplossing.

Gedragsbeïnvloeding kan een groot deel van de mensen aanzetten tot het gewenste gedrag, maar de echte 'asorijders' zijn alleen te beïnvloeden met handhaving. Handhaving moet daarom (waar mogelijk) worden ingezet om de ernstige overtreders aan te pakken.

Campagnes

Wij sluiten ons aan bij landelijke campagnes zoals MONO en fietsverlichtingscampagnes. Wij voeren nog geen campagnes uit op eigen initiatief.

Gedragsinterventies

Wij hebben nog geen ervaring met gedragsinterventies. Dit plan biedt een eerste aanzet om te gaan experimenteren met gedragsinterventies.

Wat is een gedragsinterventie?

Vaak wordt er bij gedragsbeïnvloeding gedacht aan educatie en campagnes. Gedragsbeïnvloeding gaat echter nog veel verder dan dat. Soms is het juist beter om niet teveel te richten op bewuste educatie en communicatie, met name omdat gedrag voor 95% onbewust tot stand komt. Daarom sturen veel gedragsinterventies gedrag op een automatische en onbewuste manier. Hierbij kan gedacht worden aan sturing door middel van belijning of grondcommunicatie, priming (zoals de Dick Bruna borden), en voorbeelden zoals de flitspaal die mensen belooft als ze de juiste snelheid rijden door geld te doneren aan een goed doel.

Gedragsinterventies zijn altijd op maat voor de situatie. Kopiëren en plakken werkt niet bij een gedragsinterventie, omdat er in iedere situatie en bij iedere doelgroep weer andere drijfveren een rol spelen.

In dit hoofdstuk staat kort en bondig beschrijven welke acties wij ondernemen om de verkeersveiligheid in Roermond de komende jaren te verbeteren met onderscheid naar infra, gebruik en organisatie.

6.1 INFRASTRUCTUUR

Voor de kwetsbare verkeersdeelnemers is over onze gehele gemeente aandacht nodig voor het standaardiseren van de inrichting van fietsvoorzieningen rond rotondes en veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers.

Bij de rotondes gaat de voorkeur uit naar toepassing van fietsoversteken in één richting. Fietsoversteken in twee richtingen bij rotondes gaan we, waar mogelijk, verhoogd aanleggen en ondersteunen met attentie-verhogende bebording 'fietsers in twee rijrichtingen'.

Bij voetgangersoversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen gaan wij voor het toepassen van een gefaseerde oversteekvoorziening met duidelijke bebording en markering evenals goede verlichting. Bij drukke oversteeklocaties op erftoegangswegen, bijvoorbeeld nabij scholen, passen wij voetgangersoversteekplaatsen toe die wij voorzien van blauw witte kokers om de aandacht op de oversteeklocaties te verbeteren. Ook op deze locaties hebben wij aandacht voor de verlichting, bebording en markering.

Ook maken wij soms gebruik van een speciale markering bij scholen. Dit werkt attentie-verhogend, maar voor automobilisten die vaker in het gebied komen treedt gewenning op en zal het effect afnemen. Onze ambitie is het realiseren van smalle straten met klinkers rondom scholen zodat er minder autoverkeer door de straat gaat en er minder hard gereden wordt. In de praktijk gaat het meestal om maatwerk in verband met de beperkte beschikbare openbare ruimte.

Voor de objectieve en subjectieve ongevallocaties gaan we waar mogelijk aan de slag met de volgende maatregelen:

Algemeen:

- Bij herinrichting van de wijk: toegang tot wijk verbeteren door het aanbrengen van portalen met 30km/uur, inritconstructies en kruispuntplateaus in de wijk.

Rotonde Elmpsterweg – St. Wirosingel:

- Fietsoversteek in twee richtingen duidelijk aangeven door het toepassen van voorrangsborden, borden ter attentie fietsers in twee rijrichtingen, markering en een verhoogde ligging.

Rotonde Oranjelaan – St. Wirosingel:

- Fietsoversteek in twee richtingen duidelijk aangeven door het toepassen van voorrangsborden, borden ter attentie fietsers in twee rijrichtingen, markering en een verhoogde ligging.

Wegvak Oranjelaan (bij ziekenhuis):

Volgens planning gaat in 2021 de Oranjelaan op de schop. Hierbij stemmen we af met de projectleider onder welke voorwaarden we de oversteekvoorziening voor fietsers kunnen verbeteren. Voorgestelde maatregelen zijn:

- Het fietspad verbreden tot tenminste 2,25 meter voor het verbeteren van het fietscomfort en stimulering van het fietsgebruik.
- Verbreden middengeleiders bij oversteeklocaties fietsverkeer zodat fietsers veilig en comfortabel een gefaseerde oversteek kunnen maken.

Rotonde Oranjelaan – Bredeweg:

- Plaatsen van attentie-verhogende bebording bij de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, zodat het gemotoriseerd verkeer hierop beter anticipeert.
- Bij de aansluiting Lindelaan de fietsvoorzieningen aanpassen om een directe en logische fietsoversteek te creëren.

Rotonde Oranjelaan – Donderbergweg:

- Het vergroten van het middeneiland om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren.
- Plaatsen van duidelijke bebording en verhoogd aanleggen van de zuidelijke fietsoversteek over de Donderbergweg om bestuurders te attenderen op fietsers in twee richtingen.
- Noordelijke fietsoversteek op de Kerkeveldlaan verhoogd aanleggen, in de voorrang houden en ondersteunen met bebording ter attentie van naderen in twee richtingen bereden fietsoversteek.

Wegvak Minderbroedersingel:

In 2022 is de reconstructie van de Minderbroedersingel gepland. Hierbij stemmen we af met de projectleider onder welke voorwaarden we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Voorgestelde maatregelen zijn:

- Herinrichting openbare ruimte, van perceelgrens tot perceelgrens, met toepassing van vrijliggende fietspaden.
- Bij de fietsoversteek, ter hoogte van de Molenweg, krijgen fietsers voorrang op het gemotoriseerd verkeer, net zoals de voetgangers. De fietsoversteek voorzien van attentie-verhogende maatregelen zoals een verhoogde ligging en bebording die attendeert op fietsers in twee rijrichtingen.

Rotonde Mussenberg – Rijksweg:

- Fietsoversteek in twee richtingen over de Maastrichterweg verhoogd aanleggen en duidelijk aangeven door het toepassen borden en markering ter attentie fietsers in twee rijrichtingen.
- Het verlengen van de noordelijke middengeleider maakt ruimte om ook het zebrapad enkele meters naar het noorden te verplaatsen. In de vrijgekomen ruimte tussen zebrapad en fietspad een verhoogde middengeleider aanleggen om het diagonaal oversteken van fietsers, komende uit het noordoosten en gaande richting Herten, te voorkomen.
- Fietsverbinding vanaf Linne verbeteren als onderdeel van de snelfietsroute noord-zuid.

Wegvak Schepersweg – Hoofdstraat – Bergstraat:

Volgens planning gaan wij in 2026 aan de slag met de Schepersweg – Hoofdstraat – Bergstraat als onderdeel van de renovatie Herten en Merum. Binnen dit project stemmen we af onder welke voorwaarden we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. De voorgestelde maatregelen zijn:

- Aanbrengen dubbele as-markering en kantmarkering over de gehele lengte van de Schepersweg.
- Aanleggen van suggestiestroken/fietsstroken en voetpad over de gehele lengte van de Schepersweg.

Kruispunt Mussenberg – Molenweg

- De uitritconstructie op de aansluiting Molenweg en Oude Roermondseweg aanpassen.
- Het verkleinen van de afstand tussen de drempelaluds en het kruisingsvlak.

Roerderweg - Roermondsestraat:

Over enkele jaren gaan wij de Roerderweg reconstrueren als onderdeel van het project Renovatie Roer Zuid. Tevens nemen wij dan het optimaliseren van de inrichting van de Roermondsestraat mee. In het kader van dit project besteden wij aandacht aan:

- Aanbrengen van as-verspringingen door fysieke obstakels (bijvoorbeeld groenvak), deze verlagen de snelheid ook wanneer er geen geparkeerde voertuigen staan.
- De passeerbreedte ter hoogte van obstakels versmallen waardoor er geen twijfel ontstaat onder automobilisten of zij de fietser wel of niet kunnen inhalen.
- Kruispuntplateaus of as-verspringingen aanbrengen om de snelheid te verlagen.
- Het aanbrengen van een klinkerbestrating sluit beter aan bij de uitstraling van een woonstraat en maakt hardrijden minder comfortabel.

Venloseweg:

- Herinrichting openbare ruimte of instellen éénrichtingssysteem (stad uit) conform de opgave in het GVP om meer ruimte voor de fietser te creëren. Alternatieven zijn het begeleiden van fietsers naar de Slachthuisstraat of het verplaatsen van parkeervoorzieningen langs de Venloseweg naar een andere locatie.

Elmpterweg:

- Verkleinen van het 30km/uur-gebied tot Niellerveld.
- Het aanbrengen van een klinkerbestrating sluit beter aan bij de uitstraling van een woonstraat en maakt hardrijden minder comfortabel.
- Kruispuntplateaus aanbrengen om de snelheid te verlagen.
- Versmallen van de rijbaan, zodat deze beter aansluit op de inrichting als woonstraat.

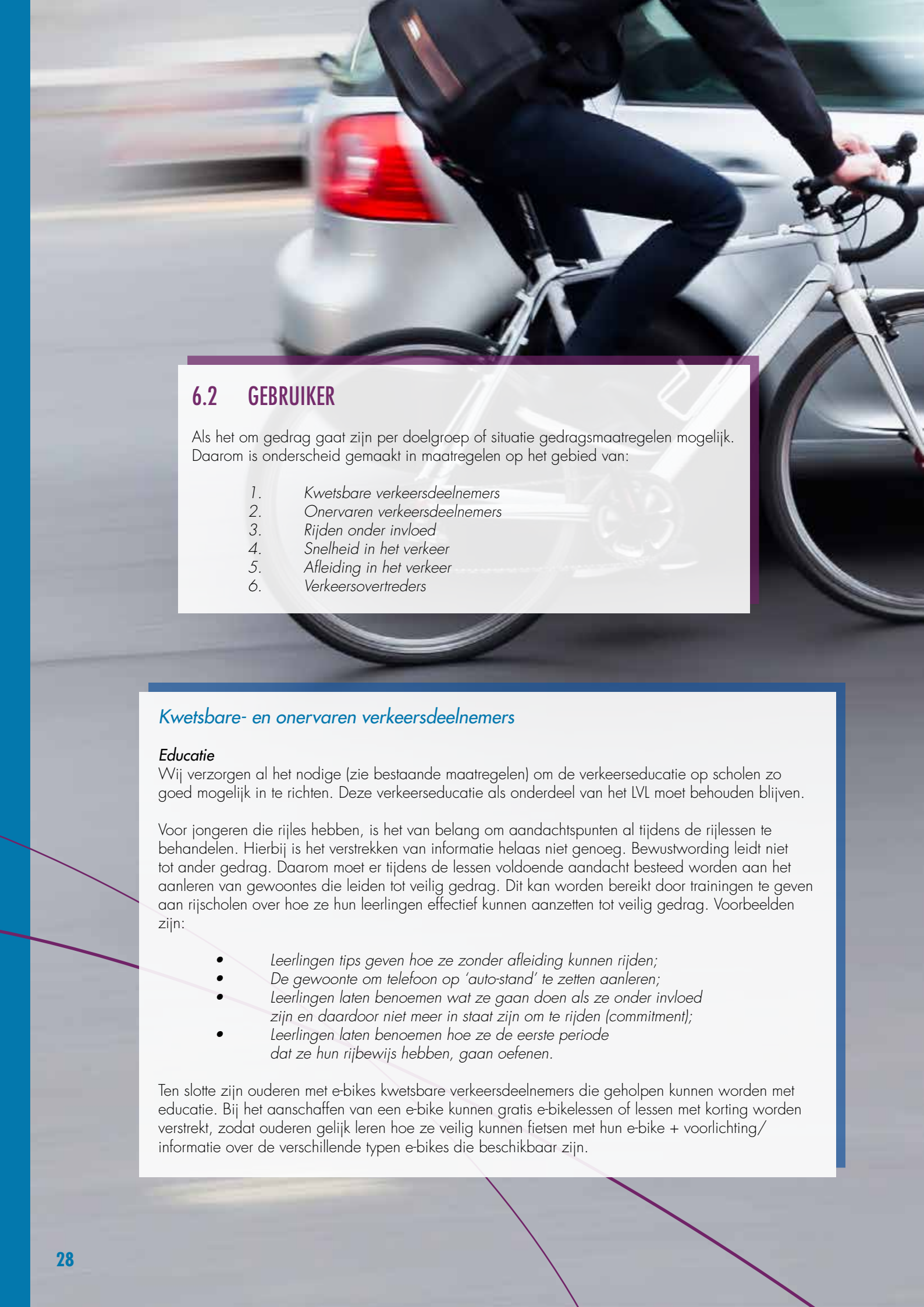
Charles Ruysstraat:

- Introduceren toolkit zodat bewoners zelf aan de slag kunnen met het thema verkeersveiligheid.
- Kruispuntplateau aanbrengen om de snelheid te verlagen.

Donderbergweg - Kerkeveldlaan (uitgezonderd het reeds aangepaste deel van de Donderbergweg):

Het zuidelijke deel van de Donderbergweg is recent gereconstrueerd. De onderstaande maatregelen zijn van toepassing op het overige deel van de Donderbergweg en de Kerkeveldlaan.

- Doorzetten inrichting van Donderbergweg over de hele Donderbergweg en dit profiel ook doorzetten op Kerkeveldlaan.
- Kruispuntplateaus aanbrengen om de snelheid te verlagen.
- Aanbrengen attentieverhogende bebording 'fietser op rijbaan' ter hoogte van de wegversmalling nabij de Oranjelaan.



6.2 GEBRUIKER

Als het om gedrag gaat zijn per doelgroep of situatie gedragsmaatregelen mogelijk. Daarom is onderscheid gemaakt in maatregelen op het gebied van:

1. Kwetsbare verkeersdeelnemers
2. Onervaren verkeersdeelnemers
3. Rijden onder invloed
4. Snelheid in het verkeer
5. Afleiding in het verkeer
6. Verkeersovertreders

Kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers

Educatie

Wij verzorgen al het nodige (zie bestaande maatregelen) om de verkeerseducatie op scholen zo goed mogelijk in te richten. Deze verkeerseducatie als onderdeel van het LVL moet behouden blijven.

Voor jongeren die rijles hebben, is het van belang om aandachtspunten al tijdens de rijlessen te behandelen. Hierbij is het verstrekken van informatie helaas niet genoeg. Bewustwording leidt niet tot ander gedrag. Daarom moet er tijdens de lessen voldoende aandacht besteed worden aan het aanleren van gewoontes die leiden tot veilig gedrag. Dit kan worden bereikt door trainingen te geven aan rij scholen over hoe ze hun leerlingen effectief kunnen aanzetten tot veilig gedrag. Voorbeelden zijn:

- *Leerlingen tips geven hoe ze zonder afleiding kunnen rijden;*
- *De gewoonte om telefoon op 'auto-stand' te zetten aanleren;*
- *Leerlingen laten benoemen wat ze gaan doen als ze onder invloed zijn en daardoor niet meer in staat zijn om te rijden (commitment);*
- *Leerlingen laten benoemen hoe ze de eerste periode dat ze hun rijbewijs hebben, gaan oefenen.*

Ten slotte zijn ouderen met e-bikes kwetsbare verkeersdeelnemers die geholpen kunnen worden met educatie. Bij het aanschaffen van een e-bike kunnen gratis e-bikelessen of lessen met korting worden verstrekt, zodat ouderen gelijk leren hoe ze veilig kunnen fietsen met hun e-bike + voorlichting/informatie over de verschillende typen e-bikes die beschikbaar zijn.



6

Rijden onder invloed en afleiding in het verkeer

Rijden onder invloed kan gezien worden als een soort afleiding in het verkeer: mensen zijn afgeleid door het gebruik van bepaalde middelen, of dit nu drugs, medicijnen of smartphones zijn.

We willen dat iedereen die deelneemt aan het verkeer er 100 procent bij is. Door te voorkomen dat mensen in de auto stappen terwijl ze onder invloed zijn en te voorkomen dat mensen hun smartphone gebruiken achter het stuur, bereiken we dit doel.

Educatie

Rijden onder invloed en afleiding in het verkeer zijn twee ontzettend ingewikkelde gedragingen. Dit gaan we niet zomaar tegen door een campagne. Er speelt namelijk ook een sociaal proces: wanneer leeftijdsgenoten bepaald gedrag vertonen, wordt dit de sociale norm. De sociale norm is erg lastig om te veranderen. Daarom is het van belang om al op school aandacht te besteden aan de thema's, en hierbij duidelijk te maken dat het juist niet normaal is om onder invloed te rijden en de smartphone te gebruiken in het verkeer. Vaak gaat educatie over dit soort onderwerpen in op bewustwording over de risico's en over wat je niet moet doen, maar dat is hierbij niet effectief. Er moet juist worden ingezet op het neerzetten van een nieuwe norm en het bieden van handelingsperspectief: wat moet je wél doen.

Communicatie

Bij middelengebruik in het verkeer spelen ontelbare factoren een rol. De BOB-campagne is een erg goed initiatief om dit te voorkomen. Wij sluiten daarom aan op de BOB-campagne en starten geen nieuwe initiatieven rondom rijden onder invloed. De BOB-campagne is inmiddels in zo'n ver stadium dat herinneringen aan het BOB-concept door middel van communicatie langs de weg al voldoende zijn.

De MONO-campagne is ook een erg sterke campagne met een goede onderbouwing vanuit gedragswetenschappelijk oogpunt. Wij sluiten dan ook aan op deze campagne om afleiding in het verkeer te voorkomen. Tevens gaan wij een campagne ontwikkelen die gericht is op onze gemeente, waarin onder andere ambassadeurs uit Roermond vertellen waarom het zo belangrijk is om MONO te rijden. Dit vullen wij aan met acties door promotieteams. Dit deel is bij MONO belangrijk omdat deze campagne nog niet zo lang bestaat.

Snelheid in het verkeer en verkeersovertreders

Snelheid in het verkeer is één van de belangrijkste punten die we moeten aanpakken om de verkeersveiligheid in Roermond te verbeteren. Omdat het aantal snelheidsklachten groot is gaan we het aantal snelheidsmeters (SIM meters) verdubbelen. Op deze manier kunnen we sneller reageren op vragen vanuit bewoners.

Vaak wordt er als eerste gedacht aan bewustwording bij het aanpakken van hard rijden, maar deze aanpak heeft geen effect op gedrag. Hard rijden is namelijk gedrag dat bijna geheel onbewust tot stand komt. Voor ernstige overtredingen geldt dit niet, maar deze groep is weer niet vatbaar voor gedragsbeïnvloeding en zal dus gehandhaafd moeten worden.

Welke aanpak geschikt is om onbewust hard rijden te beïnvloeden, is het inzetten van toolboxes en het herinrichten van de probleemlocaties. Overtreders moeten worden aangepakt met handhaving.

30 km/u toolboxes voor woonwijken

Een onderdeel van de aanpak voor te hard rijden is de 30 km/h toolbox. De toolbox is bedoeld om milde overtredingen te verminderen. Bewoners kunnen de toolbox aanvragen en zo zelf actie ondernemen tegen te hard rijden in hun straat. De toolbox geeft bewoners een gevoel van participatie en zorgt ervoor dat weerstand vermindert. Bovendien heeft het tegelijkertijd wel degelijk een effect op hard rijden.

In deze toolbox komen bijvoorbeeld de volgende zaken aan bod:

- *Inspelen op het gevoel van 'te gast zijn'. Wanneer je ergens te gast bent, gedraag je je ten slotte netjes. Door een gevoel te geven bij wie er in een straat wonen, zorg je ervoor dat mensen meer het idee krijgen dat ze te gast zijn. Dit wordt gedaan door langs de weg sandwichborden/mupi's te plaatsen met foto's en namen van de bewoners die bedanken dat er de juiste snelheid wordt gereden. Wat hierbij ook bijdraagt, is dat hierdoor het gevoel van anonimiteit vermindert. Door foto's te plaatsen van buurtbewoners, voelen mensen zich meer bekeken en zullen ze sociaal wenselijker gedrag vertonen. Ten slotte zorgt het bedankje ervoor dat mensen de juiste snelheid willen rijden en dat er geen weerstand ontstaat tegen 'regeltjes', maar dat mensen vanuit een intrinsieke motivatie hun snelheid minderen.*
- *Het toepassen van 'priming' bijvoorbeeld door schildpadden op het wegdek aan te brengen,*
- *Dick Bruna-borden, etcetera.*
- *Ten slotte is de breedte van de weg vaak een oorzaak van te hard rijden. Door de weg optisch minder breed te laten lijken, gaan we dit effect tegen.*
- *Maatregelen die hieraan bijdragen zijn het aanbrengen van fiets(suggestie)stroken, parkeerplaatsen te creëren langs de weg of door schilderingen aan de zijkanten van de weg aan te brengen.*

De toolbox bevat bijvoorbeeld de volgende zaken:

- *Posters die mensen op hun raam kunnen hangen waarop ze hun namen kunnen schrijven en de passanten bedanken dat ze zich aan de snelheid houden*
- *Instructies voor het organiseren van een buurtactie*
- *Sandwichborden met een communicatieboodschap.*

Wij gaan hiervoor een communicatieconcept ontwikkelen zodat er een algemene 'campagne-paraplu' is waar de toolboxes en onze communicatie zelf onder vallen.

Herinrichtingen bekijken vanuit gedragsperspectief

Wanneer 30 km/u zones opnieuw worden ingericht, is het van belang om hierbij een gedragswetenschapper te betrekken. De gedragswetenschapper kan adviseren over de juiste inrichting voor het gewenste gedrag. Hierbij is het doel om de omgeving zo in te richten, dat het gewenste gedrag vanzelf gaat.

Handhaving

Wij gaan regelmatig handhaving inzetten, zodat men het gevoel krijgt dat er aandacht is voor verkeersveiligheid. Wij zetten handhaving in op plekken waar veel overtredingen plaatsvinden of op plekken die veel mensen zien als verkeersonveilig.

De inzet van handhaving zal de ernstige overtreeders, die niet te beïnvloeden zijn met gedragsmaatregelen, aanpakken. Daarnaast vermindert het weerstand onder onze bewoners omdat ze zien dat de gemeente actie onderneemt op het gebied van verkeersveiligheid.

Handhaving kan door de politie worden gedaan, maar ook door ons of door de buurtbewoners zelf. Er is bijvoorbeeld het initiatief 'Te gast in...' waarbij buurtbewoners betrokken worden om anderen erop te attenderen dat ze rustig moeten rijden. Dit heeft een tweeledig effect: er wordt langzamer gereden en de buurt voelt zich betrokken.

6.2.1 OVERIGE MAATREGELEN

Promotie fietsgebruik

Wanneer fietsroutes weinig conflictmomenten hebben met gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld snelfietsroutes), bevordert dit de veiligheid. Door meer van deze routes te creëren en daarnaast mensen te stimuleren om over deze routes te fietsen, zorgen we al met al voor een veiligere verkeerssituatie.

Fietspromotie is echter niet iets dat je zomaar even doet. Het behoeft een grootschalige aanpak met een lange termijn insteek. Er moet bijvoorbeeld worden gepraat met werkgevers en met scholen om de gehele mobiliteitsketen in beeld te brengen. Vervolgens kunnen we kijken hoe we deze keten anders kunnen inrichten om inwoners van Roermond meer te laten fietsen.

Om fietsen te stimuleren, is het nodig dat de volgende acties worden ondernomen:

- Onderzoek doen onder inwoners naar de behoeften: waar moeten fietspaden komen, wat hebben ze nodig om meer te fietsen?
- Aanleg van prettige fietsroutes die afgescheiden zijn van autoverkeer
- Een meerjarige campagne ontwikkelen voor fietsstimulering. Meerjarig omdat mensen op de fiets krijgen een kwestie is van lange adem. Met één campagne bereik je dit doel niet.

6.3 ORGANISATIE

Mobiliteitsraad

Wij gaan een mobiliteitsraad oprichten en deze mobiliteitsraad bestaat uit vertegenwoordigers van belangengroeperingen die actief in de openbare ruimte bezig zijn, denk hierbij onder andere aan VVN, Fietzersbond, vervoersmaatschappij Arriva.

Deze mobiliteitsraad komt twee keer per jaar bijeen en gaan wij op regelmatige basis betrekken om de ingeslagen weg in het kader van het verkeersveiligheidsplan te toetsen. Dit geldt ook voor de maatregelen die uit het verkeersveiligheidsplan volgen. De mobiliteitsraad fungeert als klankbord (niet sturend) om meer richting te geven aan de nadere uitwerking van het verkeersveiligheidsplan.

De komst van een nieuwe VVN delegatie in Roermond biedt mogelijkheden om meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid en daarmee bewoners uit de weerstand te krijgen.

Communicatie inwoners

Wij nemen iedere klacht van de burger serieus. Toch blijkt uit het resultaat van de enquête dat bij onze inwoners het gevoel leeft dat klachten niet serieus worden genomen. Daarom gaan wij een nieuwe aanpak hanteren als het gaat om communicatie met bewoners over klachten rondom snelheid in het verkeer.

1. Wij nemen de klacht in behandeling door samen met de inwoners te kijken hoe wij een oplossing kunnen bieden. Door een toelichting te geven over de rol en situatie van de gemeente (bijvoorbeeld: we hebben geen budget voor een herinrichting, maar we kunnen wel een toolkit inzetten) creëren wij meer begrip bij de bewoners.
2. Wij noteren vanaf nu de gemeten V85-snelheid en nemen deze op in een lijst met wegen met snelheidsmetingen (die ook wordt teruggekoppeld aan de melder), waarbij wij een rangorde hanteren op basis van het verschil tussen de maximumsnelheid en V85-snelheid. De wegen met de grootste snelheidsoverschrijdingen staan als eerste op de nominatie voor eventuele maatregelen.
3. Op locaties die niet naar voren komen als probleemweg op het gebied van snelheidsovertredingen komen wij de inwoners tegemoet door het aanbieden van een toolbox.





6

Actieplan

7

UITVOERINGSPROGRAMMA

7.1 INFRASTRUCTUUR

In de planning is onderscheid gemaakt tussen geprogrammeerde projecten voor 2020 en er is een conceptplanning opgesteld voor de projecten vanaf 2021. De projecten die volgen uit het verkeersveiligheidsplan zijn **dik gedrukt**. De planning van de projecten vanaf 2021 stemmen wij integraal af binnen de gemeente.

	2020	2021	2022	2023	2024+
Aanschaf vier SIM-meters					
Aanschaf zes verkeersmaatregelen					
Bergstraat - Hoofdstraat: herinrichten					
Bosstraat: versmallen					
Charles Ruysstraat: verkeersremmende maatregelen					
Donderbergweg: herinrichten					
Elmpteweg - St. Wirosingel: beschermen kwetsbare doelgroepen					
Elmpteweg: Herinrichten					
Fietsvoorzieningen bij rotonde: standaardiseren					
Heidebaan: markering en sluis					
Heinsbergerweg - Kitskensdal: kruispunt aanpassen					
Kapellerlaan en Pr. Bernhardstraat: herinrichten					
Kerkeveldlaan: herinrichten					
Koninginnelaan — Olieslagersstraat: middengeleider op fietsoversteek					
Minderbroedersingel: herinrichten					
Mussenberg - Molenweg: uitritconstructies en drempeltaluds					
Mussenberg - Rijksweg: beschermen kwetsbare doelgroepen					
Oranjelaan: herinrichten					
Oranjelaan - Bredeweg: beschermen kwetsbare doelgroepen					
Oranjelaan - Donderbergweg: beschermen kwetsbare doelgroepen					
Oranjelaan - St. Wirosingel: beschermen kwetsbare doelgroepen					
Portalen 30 zones					
Roerderweg: herinrichten					
Roermondsestraat: herinrichten					
Schepersweg: voorzieningen langzaam verkeer, aanleg voetpad					
Schuitenbergh - Maria Gardestraat: kruispuntreconstructie					
Slachthuisstraat: herinrichten					
Stationsomgeving: herzien fietsstructuur					
Venloseweg: herinrichten					
Voetgangersoversteekplaatsen: standaardiseren					



Voor de infrastructurele projecten die volgen uit het opgestelde verkeersveiligheidsplan hebben wij de te betrekken stakeholders in kaart gebracht. Daarnaast is bepaald aan welke punten van het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) de infrastructurele projecten voldoen.

	Stakeholders								Thema's uit het SPV 2030									
	Gemeente Roermond	Bedrijfsleven	Dorp - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Mobiliteitsraad (fietsersbond, wn)	Arriva	ROVL	Provincie Limburg	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertreders
Bergstraat - Hoofdstraat																		
Charles Ruysstraat																		
Donderbergweg																		
Elmpteweg - St. Wirosingel																		
Elmpteweg																		
Fietsvoorzieningen bij rotondes																		
Kerkeveldlaan																		
Mussenberg - Molenweg																		
Mussenberg - Rijksweg																		
Oranjelaan																		
Oranjelaan - Bredeweg																		
Oranjelaan - Donderbergweg																		
Oranjelaan - St. Wirosingel																		
Roerderweg																		
Roermondsestraat																		
Schepersweg																		
Stationsomgeving																		
Venloseweg																		
Voetgangersoversteekplaatsen																		



Voor de infrastructurele projecten die geen onderdeel zijn van reeds voorziene projecten is een kostenraming opgesteld. Deze kostenraming geeft een indicatie van de totale kosten (incl. directe, indirecte, engineeringkosten en onzekerheidsmarge).

Project	Kosten
Charles Ruysstraat	€ 50.000,00
Elmpteweg - St. Wirosingel	€ 50.000,00
Elmpteweg	€ 478.000,00
Donderbergweg	€ 730.000,00
Kerkeveldlaan	€ 1.015.000,00
Mussenberg - Molenweg	€ 50.000,00
Mussenberg - Rijksweg	€ 19.000,00
Oranjelaan - Bredeweg	€ 115.000,00
Oranjelaan - Donderbergweg	€ 760.000,00
Oranjelaan - St. Wirosingel	€ 70.000,00



7.2 GEBRUIKER

7.2.1 VOORBEREIDING EN REALISATIE

De onderstaande gedragsbeïnvloedingsmaatregelen zijn klaar om voorbereid of uitgevoerd te worden. Met een aantal maatregelen zijn we al gestart. Voor de uitvoering van deze maatregelen zijn financiële middelen gereserveerd.

- Educatief programma voor het onderwijs
- Landelijke BOB – campagne
- Landelijke MONO – campagne
- Inzet handhaving, met focus op ernstige overtreeders

7.2.2 ONDERZOEK

De onderstaande maatregelen werken wij de komende jaren nader uit om het verkeer op een juiste wijze te beïnvloeden om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Toolbox 30 km/u, inclusief stappenplan over de in te zetten wijze en locaties
- MONO-campagne gericht op Roermond
- Afstemming met rijsschoolhouders over beïnvloeding rijgedrag jonge bestuurders
- E-bikecursussen in overleg met fietswinkels mobiliteitsraad

7.2.3 AMBITIE

De ambitie om het fietsgebruik te promoten werken wij nader uit door op basis van nader vervolgonderzoek de juiste campagnes te ontwikkelen en uit te voeren.

	Stakeholders								Thema's uit het SPV 2030									
	Gemeente Roermond	Bedrijfsleven	Dorp - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Mobiliteitsraad (fietsersbond, wn)	Arriva	ROVL	Provincie Limburg	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertreders
Voorbereiding en realisatie																		
Educatief programma onderwijs																		
Landelijke BOB-campagne																		
Landelijke MONO-campagne																		
Inzet handhaving																		
Onderzoek																		
Toolbox 30zone																		
MONO-campagne Roermond																		
Beïnvloeding jonge bestuurders																		
E-bike cursus																		

7.3 ORGANISATIE

De navolgende maatregelen zijn erop gericht om de bewoner van een beter onderbouwde reactie te voorzien op klachten/meldingen ten aanzien van verkeersveiligheid en het structureel borgen van verkeersveiligheid in onze organisatie:

- Opstellen protocol en werkmethode behandeling klachten over verkeersveiligheid met aandacht voor de ondersteuning door wijk/buurtorganisaties.
- Betrekken gedragspsycholoog bij de voorbereiding van grootschalige reconstructies.
- Leveren van ondersteuning aan het opzetten van een VVN Roermond.
- Betrekken Mobiliteitsraad als klankbord voor het richting geven aan het verkeersveiligheidsbeleid.

	Stakeholders									Thema's uit het SPV 2030								
	Gemeente Roermond	Bedrijfsleven	Dorp - en wijkraden	Scholen	Handhaving	Mobiliteitsraad (fietsersbond, vnn)	Arriva	ROVL	Provincie Limburg	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technische ontwikkeling	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Onervaren verkeersdeelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid in het verkeer	Afleiding in het verkeer	Verkeersovertridders
Protocol klachtenafhandeling																		
Betrekken gedragspsycholoog																		
Opzetten VVN Roermond																		
Betrekken Mobiliteitsraad																		

BIJLAGEN

B1 RESULTATEN SCAN OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B2 LOCATIES OBJECTIEVE ONGEVALLEN 2014-2018

B3 VRAGENLIJST ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B4 RESULTATEN ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B5 SUBJECTIEF VERKEERSONVEILIGE LOCATIES GEM. ROERMOND

B6 VERSLAG WERKSESSIE

B1

RESULTATEN SCAN OBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B2

LOCATIES OBJECTIEVE ONGEVALLLEN 2014-2018

B3

VRAGENLIJST ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B4

RESULTATEN ENQUÊTE SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID

B5

SUBJECTIEF VERKEERSONVEILIGE LOCATIES GEM. ROERMOND

B6

VERSLAG WERKSESSIE



gemeente **Roermond**