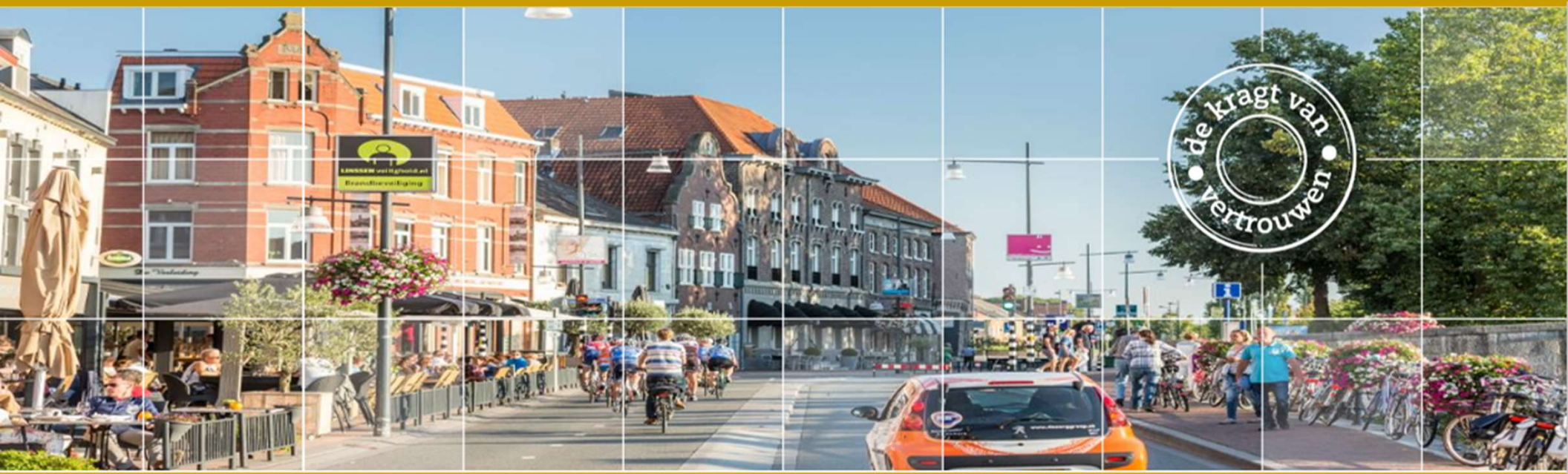


Actualisatie Verkeersveiligheidsplan Roermond

2025 - 2030



kragten



gemeente Roermond

Inhoud

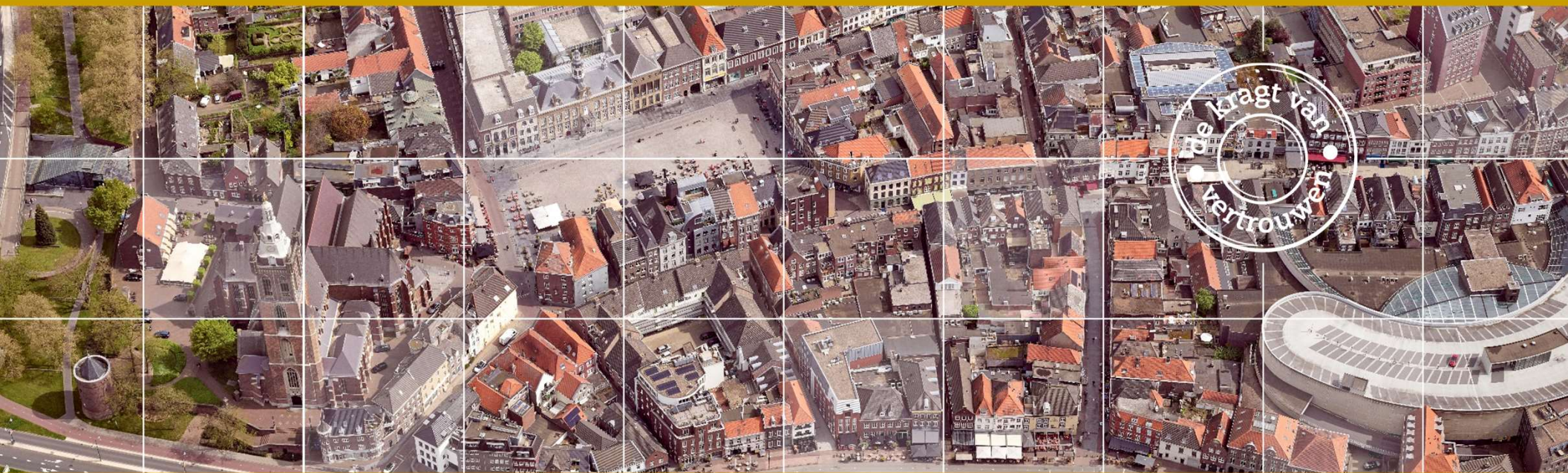
1. Inleiding
2. Trends en ontwikkelingen
3. Terugblik huidig VVP (2020)
4. Verkeerveiligheidsanalyse
5. Hoofdpijnen actualisatie VVP

Bijlagenrapport:

1. Terugblik Huidig Verkeerveiligheidsplan
2. Ongevallenanalyse
3. Enquêteresultaten
4. Uitvoeringsprogramma 2025-2030



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 zorgen. Diverse gemeenten, waaronder Roermond, hebben de minister opgeroepen met regelgeving te komen, al zijn reikwijdte en effectiviteit 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

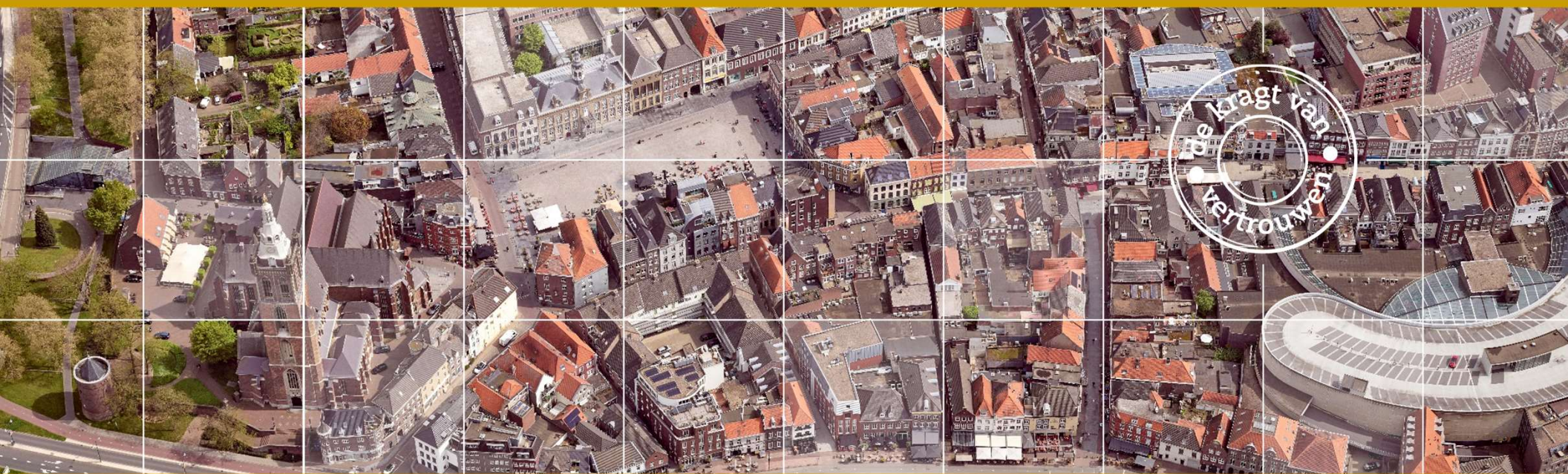
Het nieuwe verkeersveiligheidsplan geeft (opnieuw) richting aan de verkeersveiligheid in Roermond door middel van een aantal speerpunten. Deze zijn gebaseerd op landelijke en lokale ontwikkelingen en het resultaat van uitgevoerde analyses binnen de gemeente Roermond.

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.

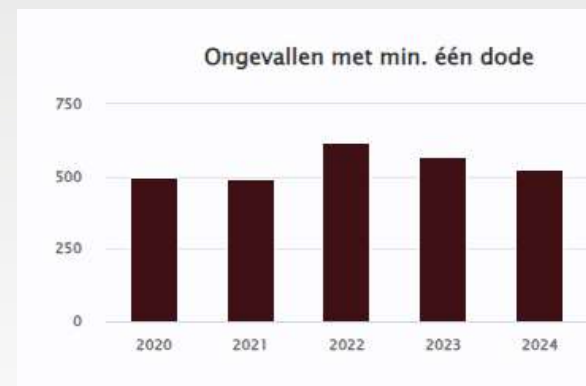
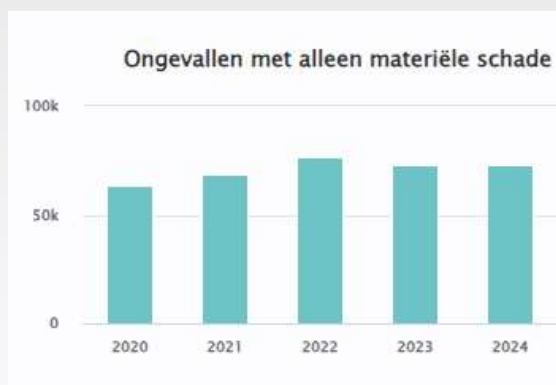
Daarnaast is aandacht besteed aan een koppeling met andere beleidsvelden en uitvoeringsprogramma's waaraan verkeersveiligheid een bijdrage levert.



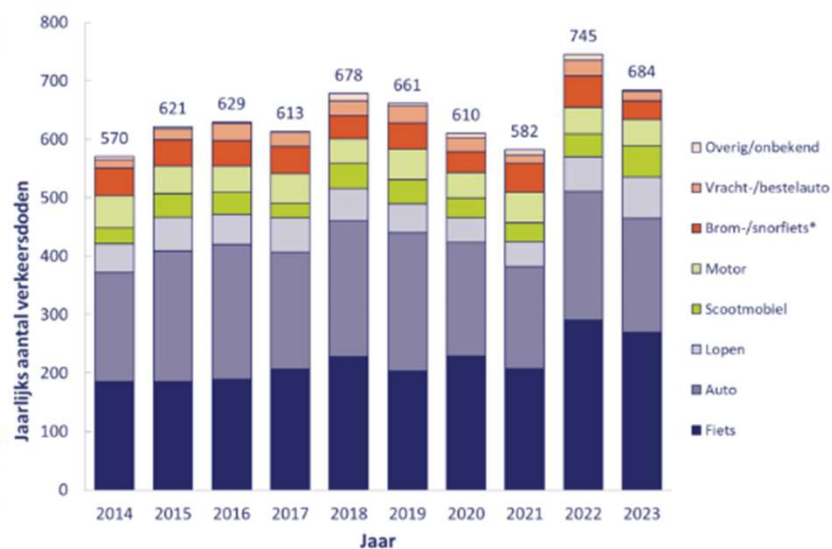
2. Trends en ontwikkelingen



Na de Covid-jaren neemt het aantal ongevallen landelijk toe



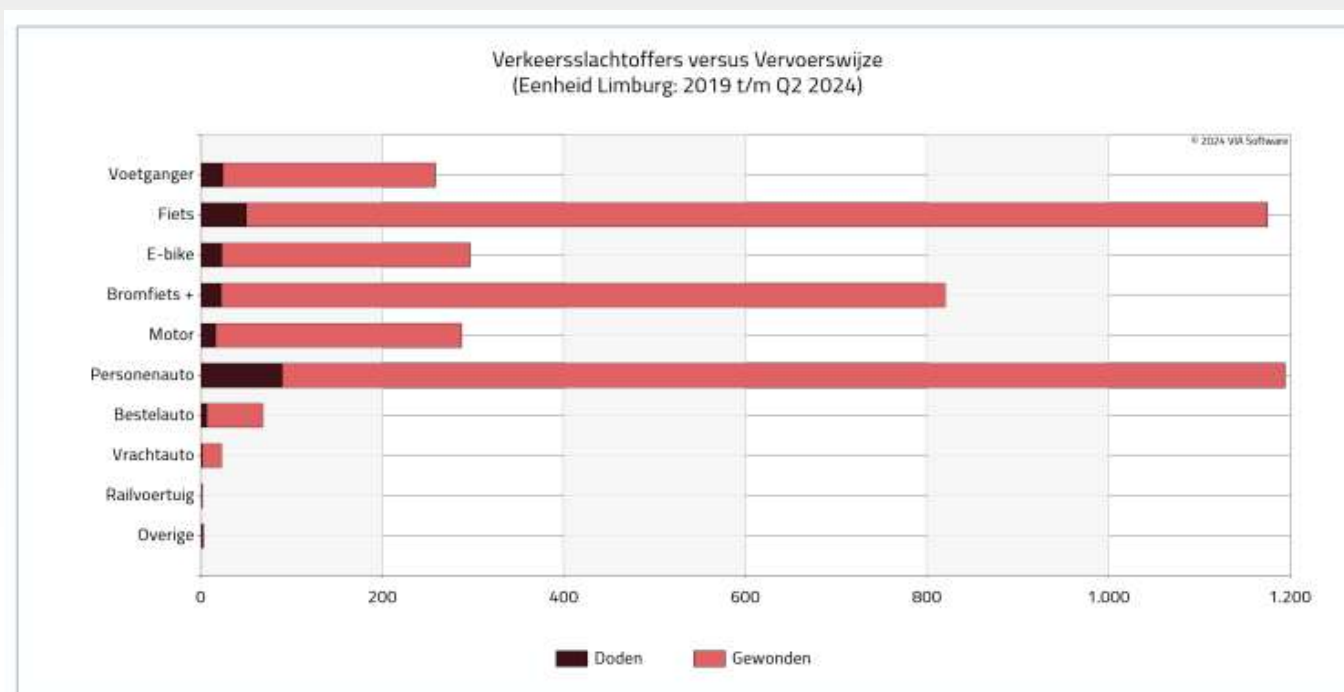
Bron: Politie - BLIQ rapportage eenheid Limburg



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



Provinciebreed veel slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers: (elektrische) fietsen en bromfietsen



Bron: Politie - BLIQ rapportage eenheid Limburg

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.

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



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	

Bron: Politie - BLIQ rapportage eenheid Limburg

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

Landelijke trends en ontwikkelingen

- Introductie van het 'STOMP' ontwerpprincipie 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.
- Het uitbreiden van het areaal 30 km/u wegen. 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.

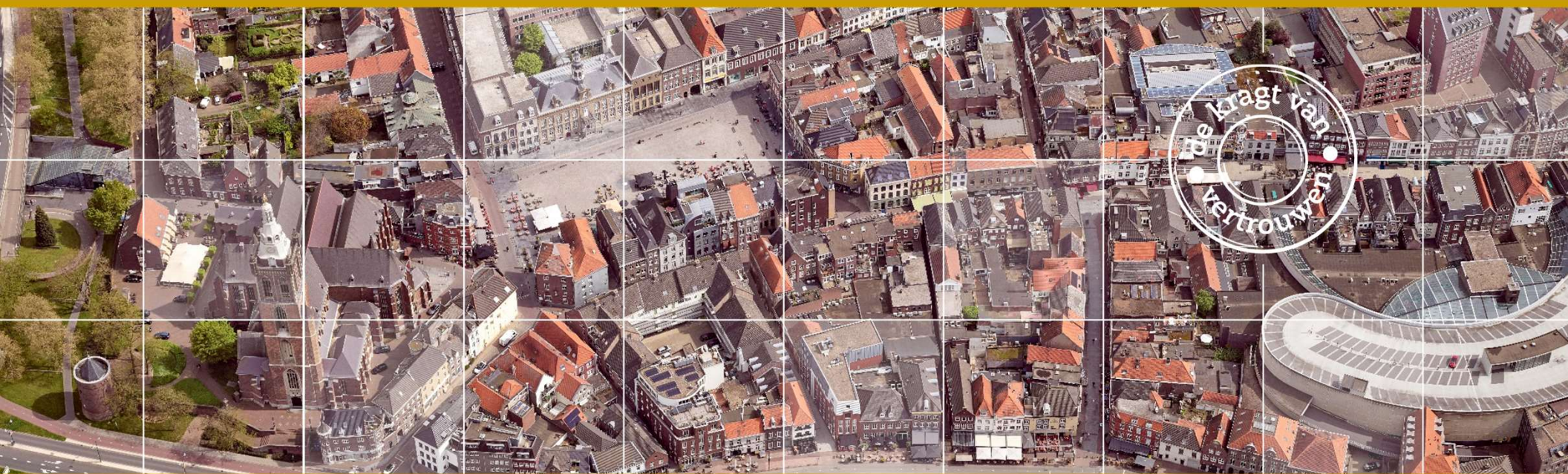


STOMP-principe



Nieuwe wegcategory GOW 30

3. Terugblik huidig VVP (2020)



Terugblik huidig Verkeersveiligheidsplan

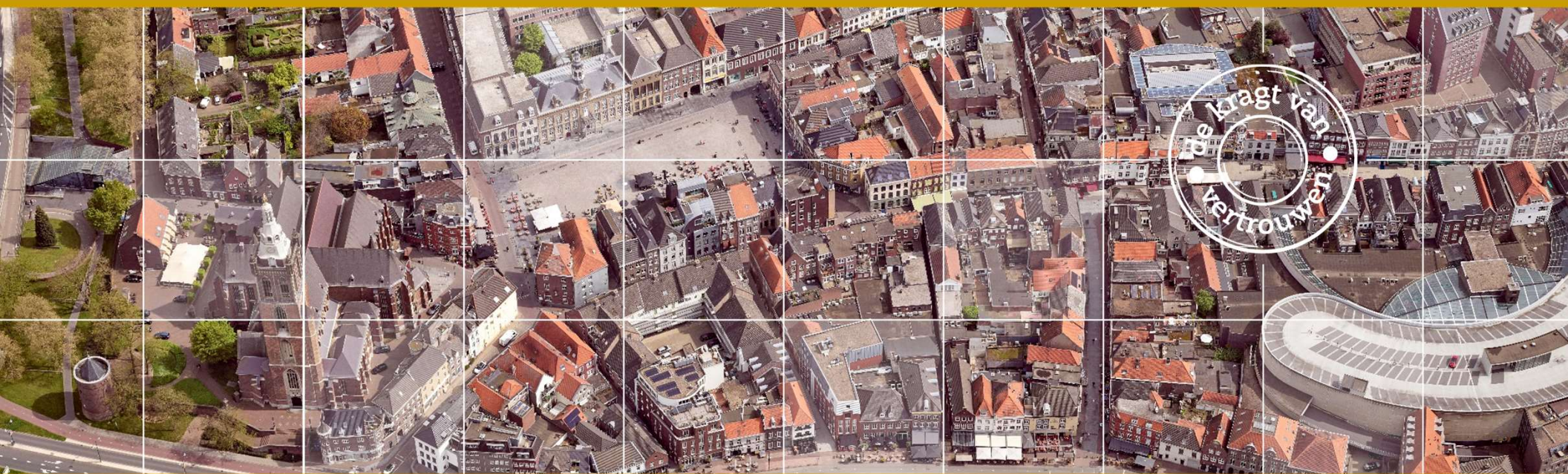
Het Verkeersveiligheidsplan bevatte een uitvoeringsprogramma waarvan het grootste gedeelte van de maatregelen is uitgevoerd of is gepland.

Een aantal maatregelen is op dit moment nog in uitvoering of zijn opgenomen in de uitvoeringsplanning. De resultaten hiervan zijn daarom nog niet zichtbaar in de analyses. Daarnaast zijn er enkele aanvullende maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren in de gemeente Roermond.

Verdere informatie is terug te vinden in bijlage 1.



4. Verkeersveiligheidsanalyse



Verkeersveiligheidsanalyse: objectief

De verkeersveiligheid in de gemeente Roermond is in beeld gebracht via een ongevallenanalyse (objectief) en een participatietraject waarbij we de subjectieve veiligheid in beeld hebben gebracht.

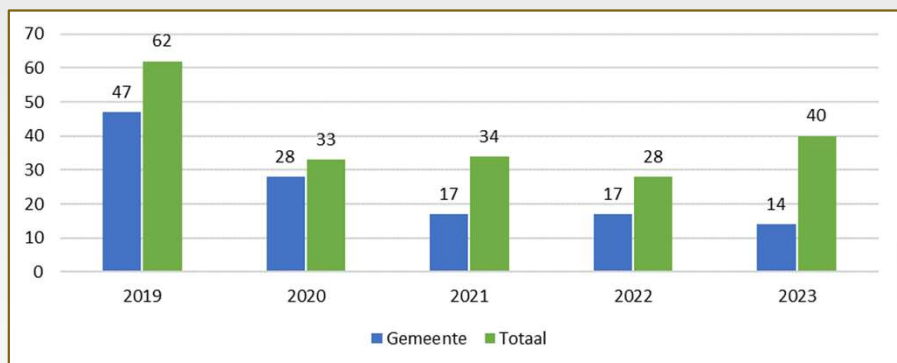
Objectieve verkeersveiligheid

De volledige ongevallenanalyse is als bijlage 2 toegevoegd. Hieronder een korte samenvatting van deze analyse

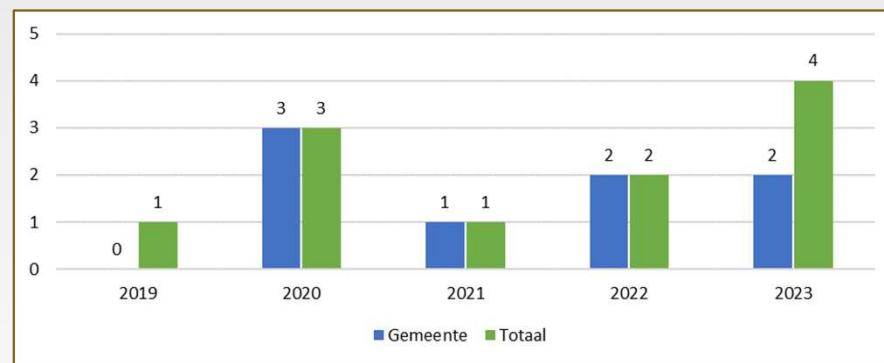
- Bij jongeren (14 t/m 20 jaar) is een duidelijke piek in het aantal verkeersslachtoffers zichtbaar. Dit kan verklaard worden door een, voor hen, nieuw vervoersmiddel (bromfiets, scooter, e-bike, fatbike).
- Dodelijke slachtoffers zijn veelal ouder dan 74 jaar. Dit is een kwetsbare doelgroep en kan verklaard 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.

Totaal aantal verkeersslachtoffers in Roermond



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



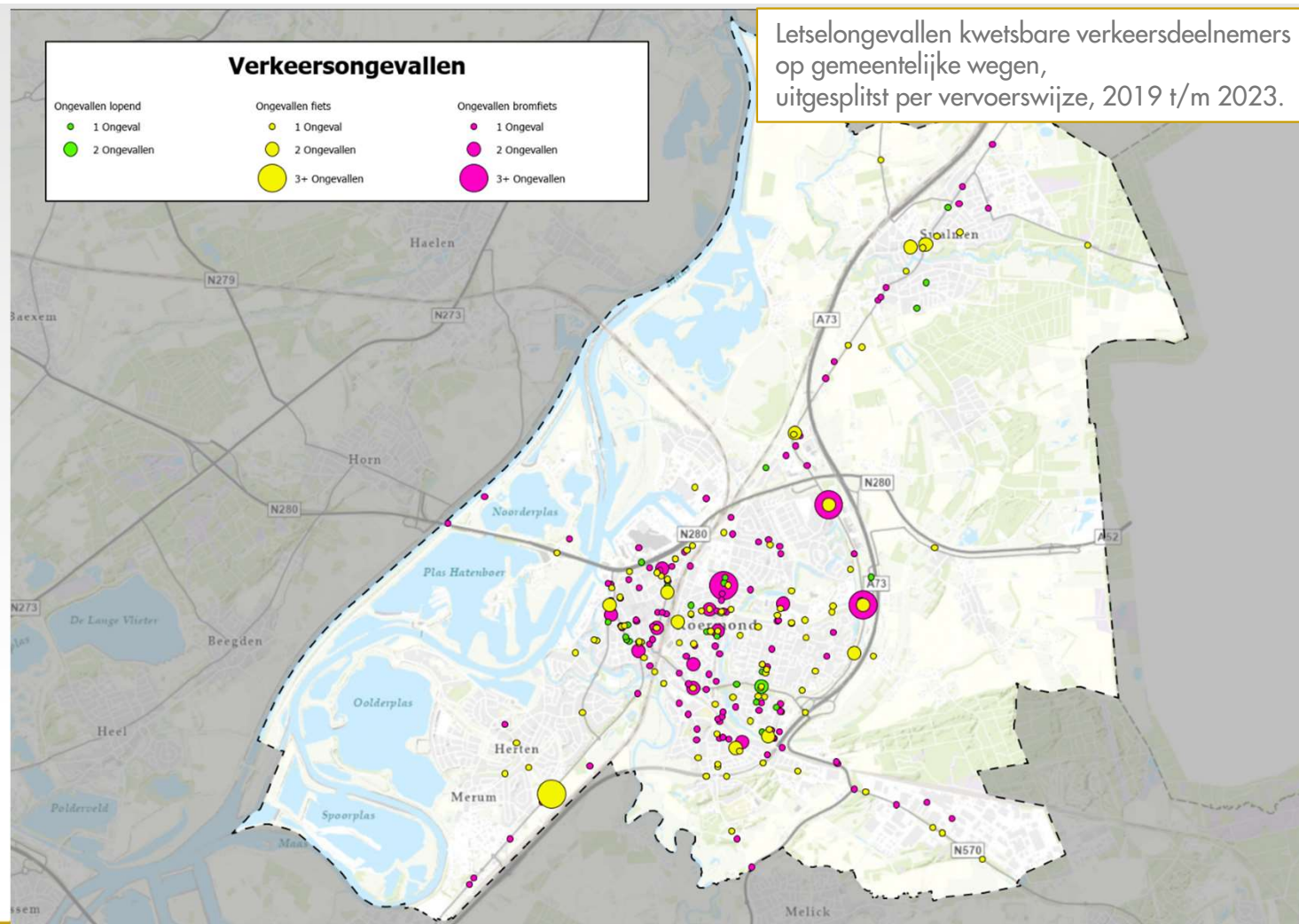
Verkeersdoden 2019 -2023 onderverdeeld naar wegbeheerder (bron: ViaStat)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verkeersgewonden	33	21	25	53	39	62	33	34	28	40
Verkeersdoden	1	1	0	4	4	1	3	1	2	4
TOTAAL	34	22	25	57	43	63	36	35	30	44

Verkeersonveilige locaties voetgangers en (brom)fietsers

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

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



Verkeersveiligheidsanalyse: subjectief

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

Subjectieve verkeersveiligheid

Op de online enquête hebben 695 mensen gereageerd. Hieronder enkele punten afkomstig uit de resultaten.

- 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

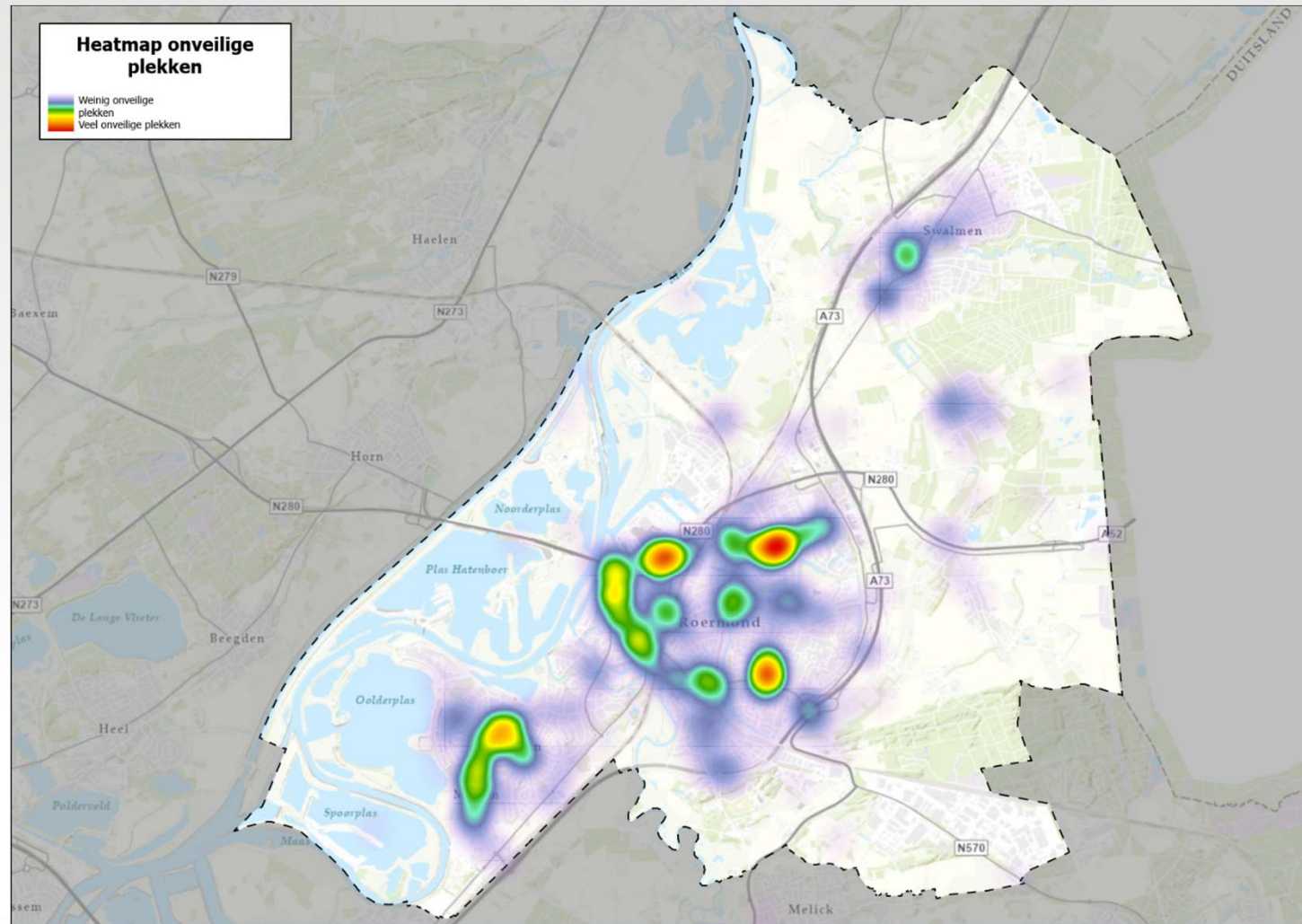
De volledige resultaten van de online enquête zijn als bijlage 3 toegevoegd.



Subjectief verkeersonveilige locaties

De volgende locaties ervaart men als verkeersonveilig:

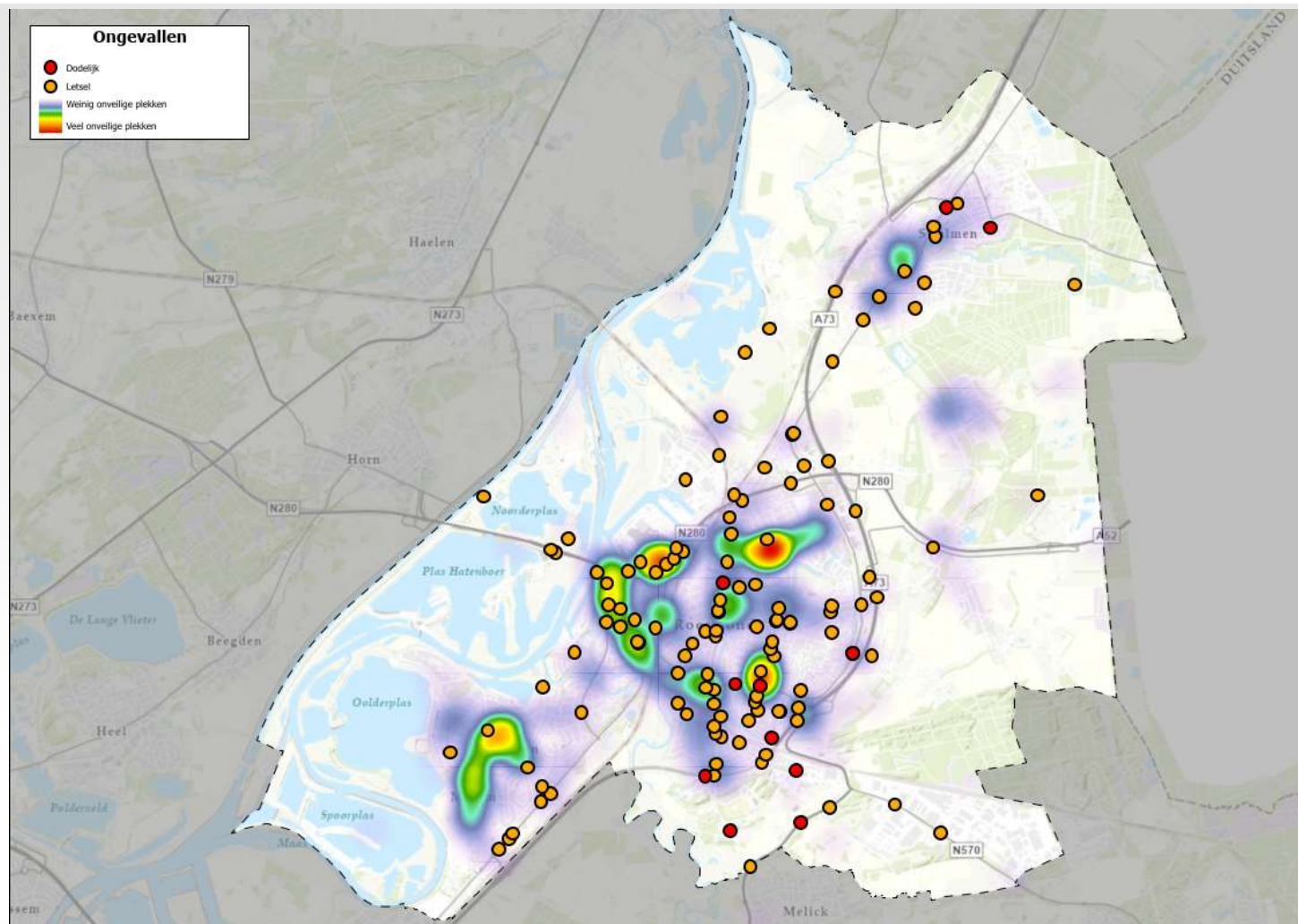
- Singelring, vooral kruispunt Wilhelminasingel – N280 (illegaal oversteken door voetgangers)
- Bergstraat – Hoofdstraat
- Kruispunt Molenweg – Oude Roermondseweg
- Omgeving winkelcentrum Herten
- Zuidelijk deel Donderbergweg
- Kruispunt Julianalaan – Raadhuisstraat
- Kruispunt Elmpterweg – Kerkeveldlaan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



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

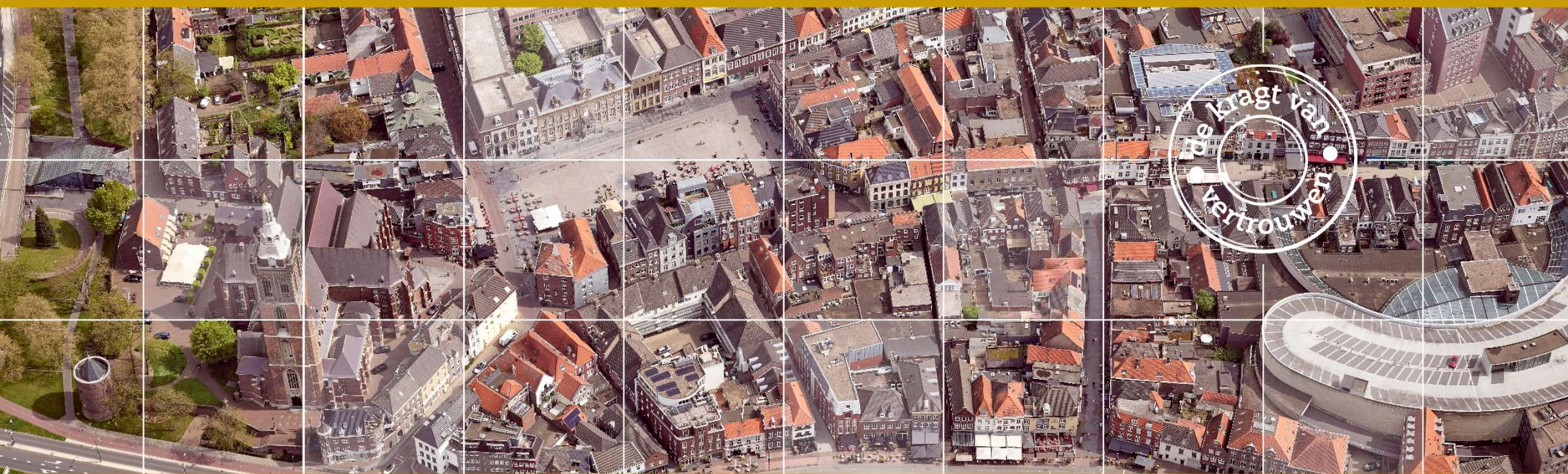
Met de gemeenteraad is een Beeldvormende bijeenkomst georganiseerd op 29 mei 2024. Ook is een bijeenkomst georganiseerd met de Mobiliteitsraad op 20 juni 2024. Samengevat zijn de onderstaande punten genoemd:

- 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 werden veel 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

- Aantal **verkeersdoden** op gemeentelijke wegen **gestegen** in periode 2019–2023 ten opzichte van 2014–2018, maar totaal aantal verkeersslachtoffers is gedaald.
- 70% van de **verkeersongevallen** slachtoffers 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 veelal **ouder dan 74 jaar**.
- **Piek** bij **jongeren** (14 t/m 20 jaar) in het aantal **verkeersslachtoffers**. 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 woonwijken en scholen**.
- **Schoolomgevingen** verdienen extra aandacht.
- **Fietsverbindingen** dienen geëvalueerd te worden met opkomst **nieuwe vervoersmiddelen** en toenemende aandacht voor **schoolomgevingen**.
- Ontwerpen via het **STOMP principe** geeft meer ruimte aan de voetganger en de fietser. In de gemeente Roermond mag hier meer aandacht voor zijn.
- We willen ons oriënteren op de nieuwe **GOW30** categorisering, en onderzoeken welke wegen in Roermond geschikt zijn.

5. Hoofdlijnen actualisatie Verkeersveiligheidsplan



Hoofdlijnen 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. 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 tezamen is vertaald naar een viertal speerpunten die de basis vormen voor de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan:

1. 30km/u de nieuwe standaard
2. De fietser en voetganger op 1
3. Focus op autoluwe schoolomgevingen
4. Gemeente Roermond faciliteert en ondersteunt veilig gedrag in het verkeer

De projecten die wij komende jaren gaan uitvoeren als onderdeel van deze speerpunten zijn te raadplegen in het uitvoeringsprogramma, zie bijlage 4.

Speerpunt 1: 30 km/u de nieuwe standaard

We streven naar een veilige, leefbare en duurzame leefomgeving. De invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op bijna alle wegen binnen de bebouwde kom in Roermond is dan een logische stap, passend in een landelijke trend. 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 geldt, maar die nog niet als zodanig zijn ingericht. Hier gaan we mee aan de slag.

Wat gaan we hiervoor doen?

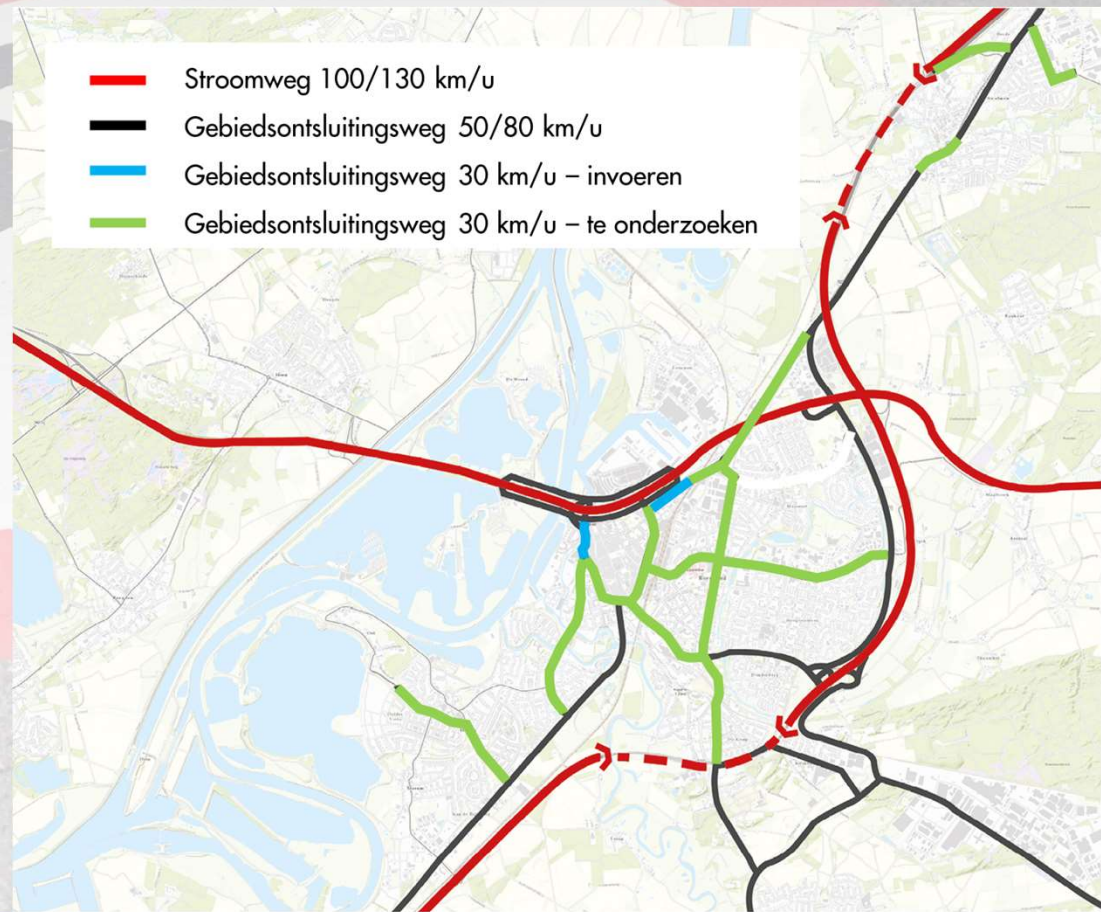
- Wij zorgen dat de bestaande 30 km/u wegen in de gemeente verder worden verbeterd, volgens de richtlijnen, met nadruk op de wegen met een van oudsher ontsluitende functie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Kerkeveldlaan, Elmpsterweg en het noordelijke deel van de Donderbergweg.
- De maximumsnelheid op de Roerkade en Venloseweg 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 wij onderzoek gaan verrichten naar het verlagen van de maximumsnelheid.

Op de Venloseweg (tot 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 en dit leggen wij nog ter goedkeuring voor.



Speerpunt 2: 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:

- Bij nieuwe herinrichtingen zetten we de fietser en voetganger op 1 in het ontwerpproces.

- We verbeteren de verkeersveiligheid van de 'hotspots' voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Zoals de rotondes in de gemeente.
- We maken ons sterk voor de realisatie van ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding over de Maas, Linne-Merum, binnenstedelijke IJzeren Rijn).
- We creëren meer ruimte voor de fietser en voetganger door de aanleg van vrijliggende fietspaden, fietsstroken en trottoirs (afhankelijk van de weginrichting en beschikbare ruimte).
- 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.

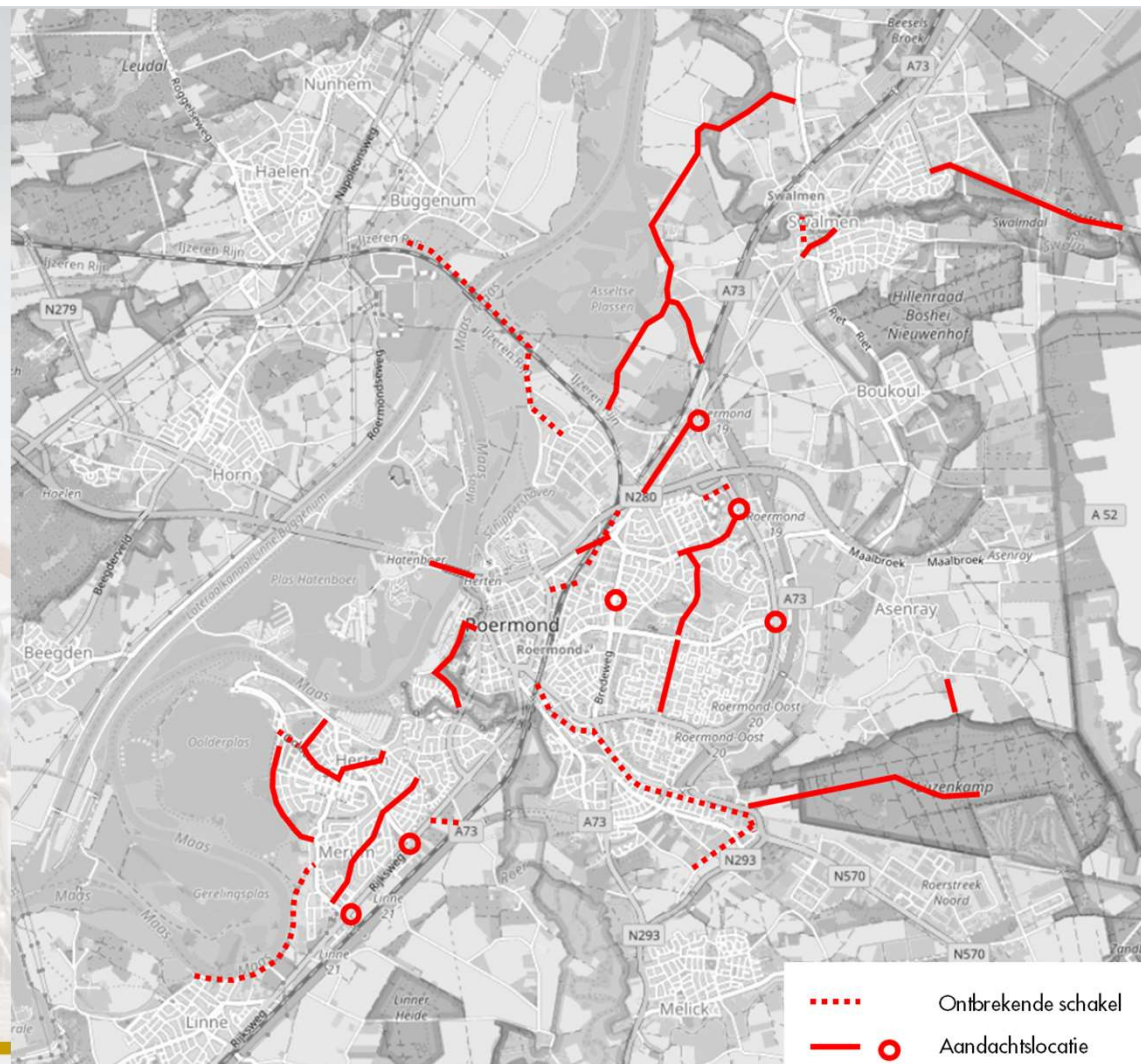
Speerpunt 2: De fietser en voetganger op 1

- Wij volgen de landelijke regelgeving (en campagnes) omtrent de maximumsnelheden, plaats op de weg en vervoersmiddelen zoals de fatbike.
- We onderzoeken welke straten binnen de gemeente redelijkerwijs kunnen worden heringericht tot fietsstraat.
- We onderzoeken op welke overige fietsroutes de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verbeterd kunnen worden.
- Onderzoek doen naar de niet stedelijke Maasplassen om een aantrekkelijke omgeving te bieden voor fietsers en voetgangers.
- Onderzoek naar de mogelijke toepassing van fietsstraten op routes naar scholen (Uitwerking amendement Fietsstraat (24A08).
- Inpassen van veilige en toegankelijke wandelroutes (ommetjes voor voetgangers)

Ontbrekende schakels + aandachtlocaties fiets en voetgangers

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

Daarnaast dragen de ontbrekende schakels bij aan het verbinden van wijk en het fietsgebruik. Dit vormt een eerste uitwerking van de motie 'Veilig op de fiets' (23M27).



Speerpunt 3: 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 (i.s.m. VVN)
- We onderzoeken de mogelijkheden om ook bij andere scholen een dergelijke pilot te starten
- We stimuleren scholen om actief mee te doen met (veelal bestaande) campagnes om te voet of met de fiets naar school te gaan
- Langzaam verkeer rondom schoolomgevingen gaan we zoveel mogelijk scheiden van gemotoriseerd verkeer.
- Op drukke schoolroutes zijn auto's te gast, vormgeeflijk 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.

Speerpunt 4: Gemeente Roermond faciliteert en ondersteunt veilig gedrag in het verkeer

Traditionele oplossingen, zoals infrastructuuruitbreidingen 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 gebruik van de expertise van het regionaal programma Midden Limburg Bereikbaar.
- Wij gaan 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).

**MIDGEN
LIMBURG
bereikbaar**