gemeente roerdalen

# MOBILITEITSPLAN ROERDALEN





# INHOUDSOPGAVE


LEESWIJZER 5
1. AMBITIES (MOBILITEITSVISIE) 7
2. BEHOEFTEN VANUIT DE SAMENLEVING 9
3. GEBIEDSANALYSE 11
3.1 EVALUATIE GVVP 2016 – 2021/GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN 11
3.2 ONGEVALLENANALYSE 11
3.3 VERVOERSMIDDELEN 12
3.3.1 LOPEN 12
3.3.2 FIETSEN 12
3.3.3 LANDBOUW 13
3.3.4 OPENBAAR VERVOER 13
3.3.5 PERSONENAUTO 14
3.3.6 VRACHTVERKEER 14
3.4 PARKEREN 15
3.5 MOBILITEITSTRANSITIE (OVERGANG NAAR ANDER VERVOER) 15
4. ONTWIKKELINGEN 17
5. CONCLUSIE 19
6. MAATREGELEN 21
6.1 VEILIG ROERDALEN 21
6.2 RECREATIEF ROERDALEN 22
6.3 DUURZAAM ROERDALEN 23
7. UITVOERINGSPROGRAMMA 27
BIJLAGEN 29





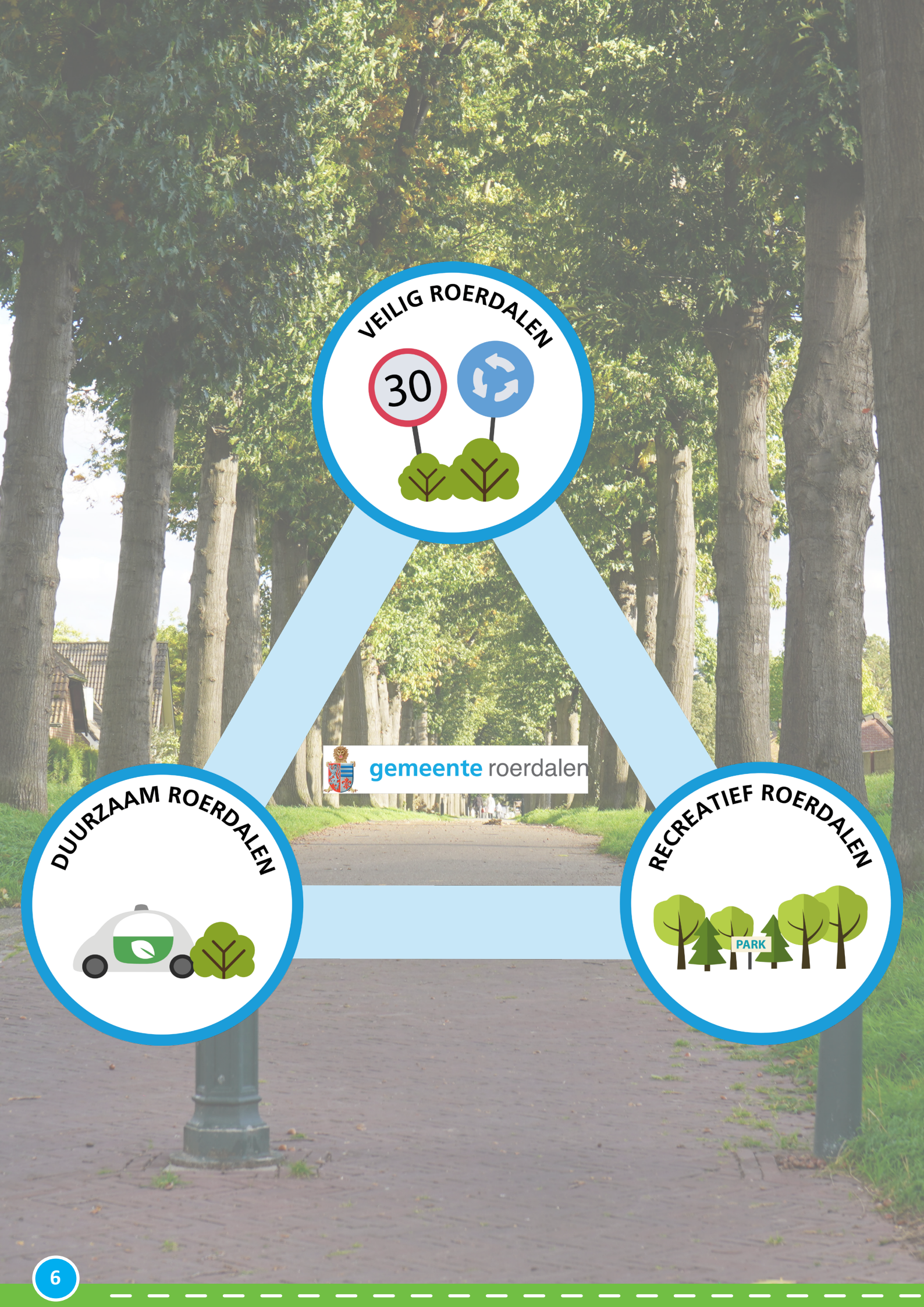
KONINGSBOSCH 10
BRUNSSUM 23
T. ODILIËNBERG 4
OERMOND 10
EINSBERG
ST. ODILIËNBERG 4
ROERMOND 10
KARKEN 3
HEINSBERG 9
VLODROPPERWEG

# LEESWIJZER

Dit Mobiliteitsplan bestaat uit verschillende hoofdstukken. We kijken eerst terug naar de Mobiliteitsvisie met onze ambities. Er zijn een aantal hoofdpunten bij die ambities. Een omschrijving van die hoofdpunten staat in hoofdstuk 1.
Hoofdstuk 2 gaat over de behoeften vanuit de samenleving.

We hebben inwoners en ondernemers gevraagd om mee te denken over het Mobiliteitsplan. Zij konden hun wensen en ideeën laten weten via een vragenlijst. Die vragenlijst is door 350 mensen ingevuld (inwoners en ondernemers). In de bijlage vindt u de resultaten van de vragenlijst. Verder hebben wij alle dorpen en basisscholen bezocht.

Hoofdstuk 3 gaat over de onderzoeken (analyses) van verschillende middelen van vervoer. We hebben al enkele maatregelen uitgevoerd op basis van deze onderzoeken. Verder hebben we allerlei ontwikkelingen in Roerdalen bekeken die invloed hebben op het verkeer in de gemeente. In hoofdstuk 4 vindt u de uitwerking daarvan. In hoofdstuk 5 vindt u de conclusies van de onderzoeken over het verkeer in Roerdalen. Hoofdstuk 6 gaat over de maatregelen die we gaan nemen. En in hoofdstuk 7 vindt u informatie over het programma van de uitvoering.


VEILIG ROERDALEN
30
gemeente roerdalen
DUURZAAM ROERDALEN
RECREATIEF ROERDALEN
PARK

# 1. AMBITIES (MOBILITEITSVISIE)

Onze samenleving kan niet zonder verkeer. Het is daarom belangrijk om te weten hoe het verkeer er in de toekomst uitziet in Roerdalen. In de Omgevingsvisie 2050 (kijk op de omgeving van 2050) staat het uiteindelijke doel voor de toekomst van Roerdalen. Met de Mobiliteitsvisie willen wij de doelen van de Omgevingsvisie 2050 bereiken. De Mobiliteitsvisie gaat over drie belangrijke ambities:

- ## Veilig Roerdalen
  We willen dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer. Of dat nu te voet, op de fiets, in de auto of in het openbaar vervoer is.

  ### Hoofdpunten
  - Veilige inrichting van de infrastructuur op onze ontsluitende wegen
  - Onze infrastructuur is goed onderhouden met extra aandacht voor voet- en fietspaden
  - Schoolomgevingen en routes naar vrijetijdsaccomodaties zijn veilig ingericht

- ## Recreatief Roerdalen
  Onze eigen inwoners én bezoekers gaan graag op pad in Roerdalen omdat er rust en ruimte is. Wij willen dat toeristische routes goed te bereiken zijn en dat ze veilig zijn.

  ### Hoofdpunten
  - De recreatieve routes zijn veilig en aantrekkelijk om te gebruiken
  - Bezoekers worden gefaciliteerd zodat dit leidt tot een goede toegankelijkheid van de toeristische gebieden

- ## Duurzaam Roerdalen
  Ons verkeer verandert steeds. De uitdaging is om steeds duurzame keuzes te maken die goed zijn voor natuur en milieu. Hiervoor moeten we nog meer maatregelen nemen.

  ### Hoofdpunten
  - Gezamenlijk duurzaam vervoer
  - Duurzaam privévervoer
  - Toekomstige technologie
  - Eigen mobiliteit gemeente Roerdalen
  - Bedrijven blijven goed bereikbaar

  In dit Mobiliteitsplan staan duidelijke oplossingen voor de ambities en hoofdpunten.




ALTIJD VOORDELIG!
MEER DAN 750 PRODUCTEN
ELKE DAG, HET HELE JAAR
DAAR KUN JE OP VERTROUW
PRAAT MEE OVER DE TOEKOMST VAN VERKEER IN ROERDALEN
Mobiliteitsplan Roerdalen
gemeente roerdalen

# 2. BEHOEFTEN VANUIT DE SAMENLEVING

Het Mobiliteitsplan gaat uit van de behoeften van onze inwoners en ondernemers. Welke wensen en ideeën hebben zij? Welke problemen/knelpunten zien zij? Om dat te weten zijn wij op verschillende manieren in contact gekomen met de inwoners en ondernemers. Hieronder leest u er meer over. De resultaten van die contacten vindt u in de bijlage van dit plan.

We spraken inwoners tijdens dorpsbezoeken. Wij vroegen hen: "Wat vindt u van het verkeer in Roerdalen?" De antwoorden gingen vooral over de plaatselijke knelpunten. Het viel op dat de meeste mensen tijdens dat dorpsbezoek aangaven dat bijna alles goed is in de gemeente. Het belangrijkste knelpunt is de verkeersveiligheid op de doorgaande wegen binnen de dorpen.

Eind 2022 hebben ruim 350 inwoners een online vragenlijst ingevuld over verkeer in Roerdalen. Zij konden invullen wat er goed gaat en wat beter kan. Die 350 inwoners mochten ook hun mening geven over de loop- en fietsroutes. In dit rapport staan de uitkomsten van die vragenlijsten per vervoersmiddel. Bij de antwoorden van de vragenlijsten stonden vooral klachten en opmerkingen over de doorgaande wegen.

Wij hebben ook alle basisscholen in Roerdalen bezocht. We hebben kinderen uit de groepen 7 en 8 gevraagd naar hun ervaringen in het verkeer. Waar voelen die kinderen zich veilig en waar kan het beter?

In de participatiewerkgroep (werkgroep van betrokken mensen) hebben verschillende maatschappelijke groeperingen meegedaan zoals de Fietsersbond, LLTB, Cumela, scholen en dorpsraden. Ook zij hebben meegedacht over het Mobiliteitsplan.





# 3. GEBIEDSANALYSE

De behoeften van inwoners en ondernemers uit Roerdalen zijn belangrijk voor de keuzes over vervoer en verkeer. We bekijken ook of de wegen gemaakt zijn volgens de regels van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). De gebiedsanalyse (onderzoeken per gebied) gingen over de verkeersveiligheid, de netwerken van de verschillende vervoersmiddelen en het parkeren. De ambities uit 'recreatief Roerdalen' en 'duurzaam Roerdalen' worden ook onderzocht. Op basis hiervan bepalen we welke projecten nodig zijn voor de ambities van de gemeente Roerdalen.

## 3.1 EVALUATIE GVVP 2016 – 2021/GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

We hebben eerst naar het GVPP van de periode 2016 – 2021 gekeken. Daarna zijn we met de gebiedsanalyse gestart. Bij het uitvoeringsprogramma van dit GVVP stonden 49 maatregelen. Hieronder staat een kort overzicht over de uitvoering van die maatregelen. Het precieze overzicht staat in de bijlage.

- aantal maatregelen dat is voorgesteld: 49
- aantal maatregelen dat is uitgevoerd: 25
- aantal maatregelen in uitvoering in 2023: 2
- aantal maatregelen die nog niet zijn uitgevoerd: 22
- aantal maatregelen dat is doorgeschoven naar de uitvoering van het Mobiliteitsplan: 10

## 3.2 ONGEVALLENANALYSE

Er is de laatste jaren geen duidelijke ontwikkeling te zien wat betreft de ongelukken in Roerdalen. De belangrijkste conclusie is dat het aantal ongelukken niet is gedaald. Het aantal ongelukken in heel Nederland is de laatste jaren zelfs gestegen. Onderzoek van o.a. de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer geeft enkele belangrijke oorzaken aan van die stijging:

- afleiding in het verkeer (smartphone, alcohol en drugs)
- nieuwe typen (elektrische) vervoersmiddelen
- vergrijzing en dus meer verkeer van ouderen

Er zijn te weinig cijfers om hierover een conclusie te trekken voor de gemeente Roerdalen. We gaan ervan uit dat de situatie in Roerdalen hetzelfde is als de situatie in de rest van Nederland.

In de tabel hieronder staat het aantal ongelukken op de wegen in eigendom en beheer van de gemeente en de wegen van de provincie Limburg maar binnen de gemeente Roerdalen liggen.

| JAAR | ongelukken gemeentelijke wegen | gewonden gemeentelijke wegen | doden gemeentelijke wegen | ongelukken provinciale wegen | gewonden provinciale wegen | doden provinciale wegen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2014 | 72 | 7 | 0 | 17 | 3 | 0 |
| 2015 | 84 | 11 | 0 | 23 | 3 | 0 |
| 2016 | 84 | 8 | 0 | 20 | 4 | 0 |
| 2017 | 69 | 11 | 3 | 31 | 4 | 0 |
| 2018 | 49 | 8 | 0 | 18 | 7 | 1 |
| 2019 | 59 | 5 | 1 | 15 | 1 | 0 |
| 2020 | 48 | 11 | 2 | 13 | 1 | 0 |
| 2021 | 43 | 3 | 0 | 16 | 7 | 0 |
| 2022 | 58 | 6 | 3 | 24 | 3 | 0 |

De meeste verkeersslachtoffers vallen in de leeftijd van 18 tot 24 jaar (beginnende bestuurders van een auto) en onder 65-plussers (kwetsbare mensen op de fiets). In verhouding vallen de meeste gewonden en doden bij ongelukken met (elektrische) fietsen en bromfietsen. Dit laat weer zien hoe kwetsbaar de fietser is.

Uit de ongevallenanalyse (onderzoek van de ongelukken) blijkt dat de meeste ongelukken voorkomen op de provinciale wegen. Een knelpunt is het kruispunt Bernhardlaan – N293. Dit is een provinciale weg; we moeten hierover dus contact opnemen met de provincie Limburg.

Ongelukken met gewonden komen vooral voor op de doorgaande wegen. Deze wegen kwamen ook als knelpunten naar voren bij onze gesprekken en in de vragenlijsten.

## 3.3 VERVOERSMIDDELEN

Om ervoor te zorgen dat iedere deelnemer aan het verkeer zich goed kan verplaatsen, onderzoeken we de knelpunten per vervoersmiddel.

### 3.3.1 LOPEN

We moedigen inwoners aan om te werken aan hun 'positieve gezondheid'. Lopen past daarbij: het is goed voor het milieu en de gezondheid. Binnen de dorpen van Roerdalen zijn bijvoorbeeld de basisschool en supermarkt meestal op loopafstand. Toch nemen mensen vaak de auto voor het gemak en comfort. Het onderhoud van stoepen en voetpaden komt steeds terug bij de knelpunten. Ook moeten we kijken of de stoepen goed bereikbaar zijn voor mindervaliden. Leerlingen van de basisscholen hebben een veilige route van thuis naar school nodig. Als de route veilig is, kunnen ze met de fiets of te voet gaan. We moeten vooral veel aandacht geven aan de omgeving van scholen. Daarom hebben we de basisscholen bezocht.

#### Adviezen

Het advies voor dorpen is om ervoor te zorgen dat het ontwerp van een weg past bij de snelheid (volgens ETW30 - Erftoegangsweg 30 km/uur). Er moet gelet worden op de breedte en het onderhoud van de stoepen. Een tweede advies is om te beginnen met de projecten van schoolomgevingen.

### 3.3.2 FIETSEN

We moedigen mensen ook aan om te fietsen; het is duurzaam en goed voor de gezondheid. Goede fietsroutes zijn belangrijk voor het woon-werkverkeer en toerisme. Ook is fietsen belangrijk voor de sociale contacten: op de fiets beleef je de omgeving intensief en ontmoet je gemakkelijker mensen uit de buurt en het dorp. Ook belangrijk: aanleg en het onderhoud van fietspaden kost veel minder geld. Aanleg en onderhoud van het netwerk van andere vervoersmiddelen is duurder. Voor kortere afstanden is de fiets een aantrekkelijk vervoersmiddel omdat het snel en goedkoop is.

De afstanden tussen de dorpen zijn tussen de 4 en 7 kilometer. Dit is een goede afstand om dagelijks te fietsen. Met een gewone fiets is een afstand tot 7,5 kilometer goed mogelijk, voor de e-bike is dat 15 kilometer. Van de mensen die de vragenlijsten hebben ingevuld, heeft 45% een e-bike. De meeste dorpen in Roerdalen richten zich op Roermond. De afstand tot Roermond is vanuit de meeste dorpen tussen de 10 en 15 kilometer. Dit is voor de gewone fietser een flinke afstand. Met een e-bike is de afstand tussen Roermond en Roerdalen niet te ver.

*Duurzaam veilig - vrijliggende fietspaden langs doorgaande wegen in het buitengebied maken een weg veilig en duurzaam (volgens CROW). In het buitengebied zijn bijna overal vrijliggende fietspaden.*

*Veiligheid - er zijn vooral knelpunten voor fietsers bij de wegen binnen de bebouwde kom. Op deze plekken zijn ook geen fietspaden. Er zijn vooral klachten over het gedrag van autorijders. Die rijden vaak te hard of geven geen voorrang.*

*Recreatie - Roerdalen heeft prachtige fietsroutes en er wordt veel gefietst in de vrije tijd. Voor recreatieve fietsers én wandelaars zijn de omgeving en de (recreatieve) voorzieningen belangrijk. Een aandachtspunt zijn ruzies tussen fietsers en autoverkeer.*

### Adviezen

Het is belangrijk dat het ontwerp van de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom wordt aangepast. Zo is er meer veiligheid in het verkeer voor fietsers. Bij projecten over de infrastructuur van doorgaande wegen in het buitengebied wordt de meeste aandacht gegeven aan de fietsers. We blijven de adviezen 'Duurzaam Veilig' van CROW volgen. De projecten van de Leropperweg in Sint Odiliënberg, de Roermondseweg en de Hoofdstraat in Posterholt zijn al volgens deze adviezen uitgevoerd.

Advies voor de ruzies op de recreatieve routes: eerst proberen om de routes zo veel mogelijk los van elkaar aan te leggen.

## 3.3.3 LANDBOUW

In het buitengebied zijn steeds meer inwoners, boeren, toeristen en mensen die genieten van hun vrije tijd. Dit zorgt voor verschillende soorten van vervoer op de buitenwegen. Ook worden landbouwwagens steeds groter waardoor het minder veilig wordt in het verkeer; vooral voor de kwetsbare deelnemers aan het verkeer zoals voetgangers en fietsers. Dit geldt niet alleen voor het buitengebied maar ook voor de dorpen en de doorgaande 60 km/uur - wegen. Het doel is daarom om geen landbouwwagens door de dorpen te laten rijden. Er zijn maatregelen nodig om deze knelpunten aan te pakken. Hierbij is ook de medewerking van de provincie nodig omdat zij toestemming moeten geven voor het gebruik van de provinciale wegen voor het landbouwverkeer. Het buitengebied moet wel goed bereikbaar blijven voor landbouwverkeer.

## 3.3.4 OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer zorgt voor bereikbaarheid (van huizen, werk, recreatieve plekken en scholen). Openbaar vervoer heeft ook een sociaal doel: het zorgt voor contacten en ontmoetingen tussen mensen. En het brengt mensen naar voorzieningen zoals winkels, werkplekken of gezondheidscentra. Door het openbaar vervoer blijven ouderen langer gezond. Het openbaar vervoer moet hierbij passen. Het is een duurzame manier van vervoer.

In vergelijking met andere Nederlandse gemeenten is het openbare vervoer van Roerdalen vrij goed. Er zijn verschillende buslijnen met stopplaatsen in de dorpen. Voor bijna alle inwoners in de dorpen is er een bushalte op 500 meter loopafstand. De bus in Roerdalen rijdt door de meeste dorpen (behalve Melick). Inwoners van het buitengebied moeten eerst gebruik maken van eigen vervoer voordat ze het openbaar vervoer kunnen nemen.

Er zijn directe busverbindingen met het station in Roermond. Deze busverbindingen sluiten ook goed aan bij het andere openbare vervoer van de omgeving, zoals bijvoorbeeld bij verschillende treinen. De buslijnen rijden vanaf 6.30 uur tot ongeveer 23.00 uur. Het aantal keren dat de bussen per uur rijden, verschilt: van vier keer per uur tot één keer per uur in de rustige daluren.

Roerdalen wil meer inwoners gebruik laten maken van het openbaar vervoer. De belangrijkste redenen dat mensen niet of weinig gebruikmaken van het openbaar vervoer: de tijden komen niet goed uit of de bus gaat langzamer dan de auto. De bus stopt bij best veel haltes. Zo bereikt de bus wel meer mensen maar is hij minder snel en niet altijd op tijd. Maar mensen weten vaak niet wat er allemaal mogelijk is.

Vooral ouderen vinden het vaak lastig om het openbaar vervoer te gebruiken. Voor ouderen die het systeem niet kennen, kan het spannend zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Voor inwoners die het openbaar vervoer niet (meer) kunnen gebruiken, zijn er andere mogelijkheden.

De wensbus is bedoeld voor inwoners uit onze gemeente die zichzelf niet kunnen verplaatsen; die niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. Zij hoeven geen Wmo-indicatie (toestemming) te hebben voor de wensbus.
Voor de Omnibuzz (vervoer via de Wmo) heeft u wel een indicatie nodig van de Wmo. Tijdens een keukentafelgesprek wordt gekeken of u hiervoor in aanmerking komt. Denk hierbij aan iemand die slecht ziet of iemand met een rollator of rolstoel.

### Adviezen

Er mag niet minder openbaar vervoer komen. We moeten goed kijken waar de bushaltes zijn. De gemeente blijft hierover in gesprek met de provincie Limburg. Verder moeten inwoners weten welke mogelijkheden er zijn. Dat kan bijvoorbeeld door openbare informatie en acties (campagnes) voor groepen zoals ouderen. Er moet ook onderzoek komen naar andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld vervoer dat je kunt delen (deelvervoer).

## 3.3.5 PERSONENAUTO

Door de grootte van de gemeente- met dorpen die op afstand van elkaar liggen- , is de personenauto een belangrijk vervoermiddel voor de langere afstanden. We willen meer mogelijkheden bieden voor fietsers en het openbaar vervoer. Toch zijn inwoners vaak afhankelijk van de auto bij langere afstanden. Dit vraagt om een netwerk van wegen met goede verbindingen. Die wegen moeten veilig blijven en mogen geen overlast geven voor de mensen die er wonen.

De knelpunten liggen vooral op de 30 km/uur - wegen binnen de bebouwde kom. Mensen vinden deze wegen onveilig. De cijfers laten ook zien dat hier meer ongelukken gebeuren. De inwoners van de vragenlijsten noemen de 30 km/uur - wegen ook vaak een knelpunt. Het gaat daarbij om klachten over te hard rijden, over geen voorrang krijgen en situaties met weinig overzicht.

### Adviezen

De knelpunten worden vooral veroorzaakt door het ontwerp/de inrichting van de wegen. Daarom moeten de doorgaande wegen worden aangepast aan de snelheid van 30 km/uur.

## 3.3.6 VRACHTVERKEER

In Roerdalen liggen een aantal terreinen met bedrijven: daar rijdt dus vrachtverkeer. Ook in het buitengebied rijden vrachtwagens die voorraden brengen naar de landbouwbedrijven. De belangrijkste routes voor het vrachtverkeer liggen tussen de bedrijventerreinen en de snelweg A73. Het meeste vrachtverkeer rijdt via de provinciale wegen die om de dorpen heen lopen. De onderzoeken laten een aantal plekken zien die in aanmerking komen voor aanpassingen. Een voorbeeld hiervan is de Schaapsweg in Sint Odiliënberg. Hier rijden de vrachtwagens door het dorp. Inwoners hebben hier overlast van. Een nieuw ontwerp (herinrichting) kan de veiligheid verbeteren. Het vrachtverkeer dat er rijdt moet zich aanpassen aan het andere verkeer. Het is niet nodig om wegen rondom het dorp (randwegen) aan te leggen als oplossing voor dit probleem.

De bedrijven spelen hierbij ook een rol. We gaan met deze bedrijven in gesprek om te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat geen onnodig vrachtverkeer door de dorpen rijdt.



### Adviezen

Bij het nieuwe ontwerp van doorgaande wegen in de dorpen rekening houden met vrachtverkeer. Maar dit is niet het belangrijkste onderwerp bij de nieuwe inrichting van wegen.

## 3.4 PARKEREN

In de dorpen is niet altijd genoeg ruimte om voor het huis te parkeren. De meeste inwoners willen de afstand naar een parkeerplaats niet lopen. Het gevolg hiervan is foutparkeren op de stoep. Daar hebben voetgangers last van. Ook is er vaak te weinig parkeerruimte bij toeristische plekken.

### Adviezen

Er is meer controle nodig op foutparkeren zodat er minder parkeeroverlast is. Er moet onderzocht worden of er bij toeristische plekken genoeg parkeerruimte is. Als het nodig is, moet daar meer parkeerruimte komen. Verder kan onderzocht worden hoe er minder geparkeerd kan worden in de verschillende buurten. Denk hierbij aan deelvervoer. Of we vragen mensen om vaker het openbaar vervoer te nemen of vaker te lopen of te fietsen.

Roerdalen heeft geen nota Parkeernormen. Deze nota zorgt voor minder discussies bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Als het niet mogelijk is om het aantal parkeerplaatsen volgens die normen te maken, kan een mobiliteitsfonds worden opgericht. Wanneer een ontwikkelaar niet genoeg parkeerplaatsen plaatst, moet hij per parkeerplaats geld betalen aan dat mobiliteitsfonds. Hij koopt daarmee die parkeerplaatsen af. Dat geld kan de gemeente gebruiken om de parkeerproblemen te verminderen (extra parkeerplaatsen, deelvervoer, mensen vaker laten fietsen).

## 3.5 MOBILITEITSTRANSITIE (OVERGANG NAAR ANDER VERVOER)

In Nederland gaan steeds meer mensen lopen en fietsen. Mensen gebruiken de auto minder. En er zijn steeds meer mensen zonder auto. Veel mensen stappen over op elektrisch vervoer en deelvervoer. En mensen maken vaker gebruik van hubs (plaatsen waar je van het ene vervoersmiddel kunt overstappen op een ander vervoersmiddel). Ook in Roerdalen verandert het vervoer. Roerdalen geeft veel aandacht aan het fietsnetwerk. De gemeente gebruikt zelf een elektrische auto en enkele elektrische fietsen. Dat de mobiliteitstransitie in Roerdalen minder snel gaat dan in grote steden is begrijpelijk. Toch kan dit beter.

### Adviezen

Er zijn voorbeelden en projecten waarvan Roerdalen kan leren. Zo kan de gemeente meer doen voor de overgang naar ander vervoer. Hier kan de samenwerking met Midden-Limburg Bereikbaar bij helpen.





# 4. ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk staan de nieuwe ontwikkelingen in Roerdalen die invloed hebben op de verkeersstromen (hoe en waar het verkeer rijdt).

## Gebouw met verschillende functies in Vlodrop

De bouw van een school, kinderdagverblijf en een sportzaal. Hier is een goede en veilige omgeving nodig. Het doel is om hier aparte verkeersstromen te maken.

## Bedrijven Vlodrop

Het bedrijf Vekoma bouwt een tweede bedrijf aan de rand van Vlodrop. Daardoor rijden de meeste vrachtwagens niet meer door het dorp. Verder is er speciale aandacht voor de veiligheid van fietsers. Er komt een nieuw ontwerp voor het kruispunt Angsterweg/Weg achter het Koebroek.

## Ontwikkelingen bedrijventerrein Roerstreek Oost, Herkenbosch

We moeten vooral letten op de ontwikkeling van het vroegere terrein van D. van Dam. Op deze plek wil men een nieuw distributie-/verdeelcentrum bouwen (waar producten van bedrijven en winkels liggen opgeslagen). Met deze nieuwbouw wordt ook meer verkeer verwacht. Medewerkers, bezoekers en vrachtauto's voor het vervoer van de producten zorgen voor meer verkeer. Het bedrijf dat het nieuwe centrum gaat bouwen, gaat met de gemeente in gesprek over veilig verkeer. Ze bespreken routes waar het verkeer veilig en goed kan doorrijden. Ze bekijken ook waar het beter kan.

## Belevingspark de Meinweg

Belevingspark de Meinweg in Herkenbosch/Vlodrop is een gebied in de buurt van Duitsland. Er komen altijd veel mensen naar dit gebied. Tijdens weekenden en feestdagen is het verkeer er vaak onveilig. Samen met de provincie Limburg kijken we naar oplossingen.

## Plan voor het centrum van Herkenbosch

In het centrum van Herkenbosch worden nieuwe woningen gebouwd. Deze woningen moeten passen bij de wegen die er nu zijn. Er zijn oplossingen nodig voor het parkeren en voor de ontsluitingswegen naar de doorgaande wegen.



# 5. CONCLUSIE

In de vorige hoofdstukken staat informatie over de behoeften van de samenleving. Deze behoeften hebben we vergeleken met de feiten uit de gebiedsanalyse (onderzoeken per gebied). Samen met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ontstaat een goed beeld van de situatie in Roerdalen. De gemeente Roerdalen heeft een goede basis op het gebied van verkeer. Toch zijn er een paar punten waar we op moeten letten en een paar knelpunten.

De belangrijkste knelpunten zijn de doorgaande wegen in de dorpen. De behoeften van de samenleving en de onderzoeken laten zien dat de doorgaande wegen onveilig zijn voor verschillende groepen mensen en vervoersmiddelen. Dat komt omdat deze wegen niet passen bij het gedrag dat wij wensen. Deze wegen moeten dus worden aangepast. Openbare acties en informatie - campagnes - om het gedrag te veranderen kunnen helpen.

Buiten de bebouwde kom moeten een paar fietspaden met elkaar worden verbonden. Dan ontstaat een compleet en veilig netwerk van fietspaden. Op enkele routes moeten vrijliggende fietspaden worden aangelegd.
De gemeente Roerdalen is nog niet echt begonnen met de overgang naar ander vervoer (mobiliteitstransitie). De mobiliteitstransitie is ook belangrijk voor de duurzaamheid van het verkeer die wij als opdracht hebben. Natuurlijk is het goed als de gemeente zelf ook duurzaam is.

Nu kunnen we beginnen met de maatregelen die nodig zijn voor de ambities van de Mobiliteitsvisie. Hierover gaat het volgende hoofdstuk.




Attentie
WhatsApp
Buurt
Preventie

# 6. MAATREGELEN

Dit hoofdstuk gaat over de maatregelen die nodig zijn voor onze ambities.

## 6.1 VEILIG ROERDALEN

Ons doel is om de wegen in Roerdalen veiliger te maken, vooral voor fietsers en voetgangers. Het is belangrijk om bij het ontwerp van wegen meer rekening te houden met fietsers en voetgangers.

### Beter onderhoud van stoepen

Het is belangrijk dat iedereen de stoepen goed kan bereiken. Ze moeten goed onderhouden zijn. Door de aanleg van glasvezel zijn de stoepen in 2022 en 2023 bijna niet onderhouden. Vanaf 2024 worden de stoepen weer beter onderhouden. Hiervoor is extra geld beschikbaar. De stoepen bij maatschappelijke en medische gebouwen en winkels worden als eerste onderhouden. Deze kunnen niet wachten tot 2024.

### Nieuw ontwerp van doorgaande wegen binnen de bebouwde kom (volgens Duurzaam Veilig Wegverkeer en ETW30 - Erftoegangsweg 30)

Een groot probleem is de veiligheid op de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom. De doorgaande wegen binnen de bebouwde kom zijn vaak 30 km-wegen. Maar het ontwerp van die doorgaande wegen past niet bij een 30 km-weg. In Montfort zijn nog een paar 50 km/uur-wegen. Daar moet de maximumsnelheid lager worden en moeten de wegen ook worden aangepast. Het ontwerp van de weg zorgt ervoor dat de mensen zich niet aan de lagere snelheid houden. Daarom is het belangrijk dat deze wegen worden aangepast; het moeten 30 kilometer-wegen worden volgens de ideeën van Duurzaam Veilig Wegverkeer. Het gaat om de volgende wegen:

| | |
|---|---|
| Schaapsweg | Sint Odiliënberg |
| - Dorpsstraat, Groenstraat | Melick |
| - John F. Kennedysingel | Melick |
| - Markt, Grootestraat, Kerkstraat | Vlodrop |
| - Angsterweg/Weg achter het Koebroek | Vlodrop |
| - Hoofdstraat | Posterholt |
| - Waarderweg, Huysbongerdweg, Stationsweg | Montfort |

Sommige gedeelten van wegen zijn al aangepast, zoals een gedeelte van de Hoofdstraat en Roermondseweg in Posterholt.

### Rotonde Posterholt

Op deze rotonde komen verschillende doorgaande wegen bij elkaar. Deze rotonde moet worden aangepast en veiliger gemaakt worden. Er moet bij het ontwerp van de rotonde vooral meer aandacht en ruimte komen voor de fietser.

### Veilig ontwerp van gebieden rondom scholen

Onze kinderen moeten veilig naar school kunnen gaan. Gevaarlijke situaties ontstaan vaak rondom scholen. Daarom moet de omgeving van scholen veilig zijn. De zes scholen en hun omgeving staan allemaal in het programma van de uitvoering.

### Veilige fietspaden

In Roerdalen liggen de meeste fietspaden al vrij van de weg. Wij willen dat fietsers overal veilig kunnen fietsen. Daarom willen we de volgende punten nog aanpakken:

- Heidestraat, Sint Odiliënberg
- Holsterweg, Posterholt/VLodrop

### Controleren foutparkeren op stoepen

In de dorpskernen klagen inwoners over het parkeren op de stoep. Hier gaan we beter handhaven; de stoepen moeten bereikbaar blijven voor voetgangers, mensen in een rolstoel en mensen met een rollator of kinderwagen.

### Nota Parkeernormen
Om de gemeente te helpen bij het oplossen van parkeerproblemen hebben we een Nota Parkeernormen nodig. Met deze nota is het bij nieuwe plannen makkelijker om een beeld te krijgen van de parkeerproblemen.

### Gedrag-campagnes tegen te hoge snelheid
Veel problemen in Roerdalen hebben te maken met snelheid zoals de vragenlijsten en onderzoeken laten zien. Op sommige wegen kun je gemakkelijk snel rijden. Maar snel rijden heeft vooral met gedrag te maken, je kunt ervoor kiezen om langzamer te rijden. Het is daarom belangrijk dat mensen hun gedrag leren kennen, bijvoorbeeld met de aanpak Veilig Op Weg van de gemeente Horst aan de Maas.

### Gedrag-campagnes tegen afleiding in het verkeer (smartphone, alcohol en drugs)
Ongelukken gebeuren vaak omdat de weggebruiker is afgeleid. Landelijke acties zijn niet voldoende. In onze regio kan hiervoor een precieze oplossing worden ontwikkeld, misschien samen met Noord-Limburg waar nu een oplossing wordt bedacht.

### Maatregelen uit het GVVP 2016 – 2021 (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan)
Sommige projecten uit het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2016 - 2021 zijn nog niet uitgevoerd. Bij dit Mobiliteitsplan is gekeken welke projecten aansluiten bij de Mobiliteitsvisie. En er is gekeken welke knelpunten er nog zijn. De volgende projecten worden uitgevoerd in het nieuwe Mobiliteitsplan:

- versterking 30 km-gebied doorgaande wegen: Reutje — Sint Odiliënberg
- versterking 30 km-gebied doorgaande wegen: Europalaan-oost — Herkenbosch
- Vlodropperweg aanpassen van 50 naar 30 km/uur — Posterholt
- nieuw ontwerp en parkeren Achter de Hoven-Julianastraat-Sportlaan — Montfort
- Rothenbacherweg verkeersveiliger maken voor fietsers — Vlodrop

## 6.2 RECREATIEF ROERDALEN
Roerdalen is een toeristische gemeente. Toeristische gebieden moeten steeds goed bereikbaar zijn. Ook moet er genoeg parkeerruimte zijn en moeten de routes veilig zijn.

### Parkeeronderzoek toeristische gebieden
Roerdalen trekt veel toeristen. Er zijn vooral veel toeristen op de Meinweg. Er is een plan nodig voor de toeristische gebieden waarin duidelijk staat hoeveel extra parkeerplekken er nodig zijn en waar die moeten komen.

### Toeristisch overstappunt Roerdalen (TOP)
Er zijn veel mogelijkheden in Midden-Limburg voor inwoners en toeristen om te fietsen, te wandelen of paard te rijden. Bezoekers moeten niet allemaal tegelijk komen. Als het niet te druk is, kan iedereen genieten en Midden-Limburg ontdekken.
Toeristische Overstappunten (TOP's) zorgen ervoor dat het niet te druk wordt met bezoekers. Routebureau Noord- en Midden-Limburg is bezig met het maken van zo'n TOP-netwerk, samen met zes gemeenten in Midden-Limburg (Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert).

Een TOP is goed te bereiken met de auto en heeft genoeg ruimte om te parkeren. Er is horeca bij of in de buurt van de TOP. Daarom is een TOP een goed startpunt voor iedereen die van wandelen en fietsen houdt. De TOP kan het begin zijn van een route naar andere activiteiten.

De ambitie van de gemeente Roerdalen is om de eerste TOP in 2024 klaar te hebben. Wanneer het nodig is, hebben we de tweede TOP klaar in 2025.

### Recreatief verkeer en groot verkeer samen veilig op de weg

Een aandachtspunt zijn de wegen waar recreatief en gewoon verkeer elkaar kruisen. Zij gebruiken vaak dezelfde routes. Het is belangrijk dat beide groepen elkaar veilig kunnen passeren. Waar het mogelijk is, houden we het recreatieve en gewone verkeer apart van elkaar; dit doen we door ze verschillende routes te laten rijden of door vrijliggende fietspaden. Wanneer dat niet mogelijk is, wordt de weg aangepast zodat beide groepen de weg op een veilige manier kunnen gebruiken. Volgens de onderzoeken moeten de volgende wegen/paden worden aangepast.

- fietspad Donckerstraat — Posterholt
- Heidestraat — Sint Odiliënberg
- Holsterweg — Posterholt/Vlodrop

### Maatregelen vanuit het GVVP 2016 – 2021 (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan)

Er moet nog een maatregel op gebied van recreatie worden uitgevoerd uit het programma van het GVVP 2016 – 2021.

- Overleg met de provincie over knelpunten/vaststellen van een goed netwerk van wegen voor het landbouwverkeer.

## 6.3 DUURZAAM ROERDALEN

Minder uitstoot is het doel van duurzaam verkeer. Dit kan op een aantal manieren:

- doordat mensen minder reizen
- door te reizen zonder uitstoot

Hier heeft de gemeente weinig invloed op. Toch zijn er een aantal mogelijkheden.

### Reclame maken voor openbaar vervoer

Informatie geven aan inwoners of groepen zoals ouderen. Inwoners kunnen gevraagd worden om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer (zie bv. https://kommeesamenoppad.nl/ ).

### Onderzoek naar mogelijkheden deelvervoer

We moeten ook kijken naar andere oplossingen. Een van die oplossingen is deelvervoer, het samen delen van vervoer. Er komt eerst onderzoek om te kijken hoe dat het beste kan.

### Werknemers van de gemeente duurzaam verplaatsen met een elektrische auto, e-bike of fiets

Het is belangrijk dat medewerkers van de gemeente het goede voorbeeld geven. Daarom moeten we zelf duurzame, elektrische vervoermiddelen hebben. We hebben nu één elektrische auto en een paar elektrische fietsen. Dit moeten er misschien meer worden. Vervolgens moeten we werknemers vragen om deze vaker te gebruiken.

### Logistiek makelaar inzetten voor slimmer en duurzamer transport van goederen

Het is belangrijk dat goederen efficiënt en duurzaam worden vervoerd. Een logistiek makelaar helpt bij het verplaatsen van goederen bij grote vervoersbedrijven en kleine bedrijven met bedrijfsbusjes. De logistiek makelaar van Midden-Limburg Bereikbaar gaat de gemeente Roerdalen helpen.

### Het programma 'Doortrappen'

We willen zoveel mogelijk mensen gezond houden. Fietsen helpt hierbij. Bij het programma Doortrappen ligt de nadruk op ouderen om hen langer en veiliger op de fiets te houden.



## Mobiliteitsfonds

Ontwikkelaars die niet genoeg parkeerplaatsen kunnen maken, betalen geld aan een fonds. De gemeente moet met dit geld binnen 10 jaar parkeerplaatsen aanleggen. Maar meer parkeerplaatsen aanleggen is vaak niet mogelijk en zorgt ook niet voor overgang naar ander vervoer. Daarom stellen we voor om een mobiliteitsfonds op te richten. Het geld uit dat fonds kan gebruikt worden als aanmoediging voor de mobiliteitstransitie, de overgang naar ander vervoer. Bijvoorbeeld voor het betalen van campagnes, laadpalen of deelvervoer.

## Beleid voor laadpunten

In de toekomst komen er meer elektrische auto's. Om het elektrisch rijden zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het nodig dat mensen goede laadpunten hebben. Er moet goed worden bekeken op welke centrale plekken in of bij de wijk de auto kan worden opgeladen. De elektrische auto is een rijdende accu en wordt dus belangrijk voor het stroomnetwerk van de toekomst. Het is belangrijk om het opwekken van stroom te combineren met het laden van stroom.
Naast elektrisch rijden zijn er in de toekomst ook nog andere brandstoffen. We moeten onze ogen en oren openhouden zodat we gebruik kunnen maken van die nieuwe mogelijkheden.


Lerop
gem. Roerdalen
Welkom !
ZONE
30
Lerop
gem. Roerdalen
Welkom !
ZONE
30

# 7. UITVOERINGSPROGRAMMA

Het Mobiliteitsplan voeren we uit met een jaarlijks uitvoeringsprogramma. We zorgen ervoor dat de planning van de uitvoering past bij de planningen van beheer, bij andere projecten en bij onze regionale partners. Elk jaar bekijken en evalueren wij de uitvoering van dit programma. En waar het nodig is, passen we de uitvoering aan. We houden bij de normale berekening van de kosten (de begrotingscyclus) rekening met het geld dat er elk jaar nodig is voor het uitvoeringsprogramma.

In het uitvoeringsprogramma staan de projecten die worden uitgevoerd. Per project staat hoeveel geld ervoor nodig is. In het uitvoeringsprogramma dat elk jaar wordt gemaakt, staat precies waar het geld aan wordt uitgegeven.

Het uitvoeringsprogramma staat in de bijlage.

Bij de genoemde kosten en het geld daarvoor gaan we uit van het volgende:
- tot nu toe hoorde geld voor verkeer bij nieuwe ontwerpen (reconstructies) en onderhoud van wegen;
- de genoemde bedragen zijn nodig voor het verkeer;
- deze bedragen worden opgeteld bij het geld voor wegen, het riool en 'overige' in het Beheer-en beleidsplan van de gemeente;
- alle verkeersprojecten worden zoveel mogelijk samen uitgevoerd met andere projecten voor nieuw ontwerp (reconstructie) of onderhoud;
- werk met werk maken is het motto. Het Beheer- en beleidsplan geldt tot en met 2026. We hebben samen met de beheerders die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van wegen en riolering naar de jaren 2027 en 2028 gekeken. De beheerders hebben aangegeven dat een aantal projecten in die periode samen met het onderhoud kunnen worden uitgevoerd.





# BIJLAGEN

## De bijlagen bevat het volgende:

1. Uitvoeringsprogramma Roerdalen

# Uitvoeringsprogramma Roerdalen 2024-2028

| Nr. | Maatregelen | Locatie | Opgenomen in beheersprogramma | Bedrag | | Opmerking | Prioriteit | Jaar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Veilig Roerdalen** | | | Investering | Explotatie | | | |
| | **Doorgaande wegen Herinrichtgen conform Duurzaam Veilig en ETW30:** | | | | | | | |
| 1 | *Schaapsweg (onderzoek/voorbereiding aanpassing en uitvoering aanpassing)* | Sint Odiliënberg | | € 500.000,00 | | Verkeerskundige oplossing op rijbaan | hoog | 2024 |
| 2 | Versterking 30km-zonering doorgaande straten: Reutje | Sint Odiliënberg | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | € 175.000,00 | | | midden | 2025 |
| 3 | *Dorpstraat/Groenstraat* | Melick | Reconstructie Dorpstraat/Groenstraat | nvt | | Reconstructie Dorpstraat/Groenstraat, subsidie investeringsimpuls | | 2023-2024 |
| 4 | *John F. Kennedysingel* | Melick | | € 450.000,00 | | | midden | 2028 |
| 5 | Versterking 30km-zonering doorgaande straten: Europalaan-oost | Herkenbosch | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | € 300.000,00 | | | hoog | 2026 |
| 6 | *Markt/Grootestraat/Kerkstraat* | Vlodrop | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | nvt | | Reconstructie Markt Vlodrop / onderhoud Kerkstraat en Grootestraat | | 2023 |
| 7 | *Angsterweg/Weg achter Het Koebroek* | Vlodrop | | € 550.000,00 | | In het kader van de ontwikkelingen Vekoma en MFA Vlodrop | midden | 2025 |
| 8 | *Hoofdstraat* | Posterholt | regulier beheer en onderhoud | € 150.000,00 | | | midden | 2024 |
| 9 | *Vlodropperweg omvormen van 50 naar 30 km/uur* | Posterholt | | € 200.000,00 | | | midden | 2027 |
| 10 | *Rotonde* | Posterholt | | € 200.000,00 | | | midden | 2027 |
| 11 | *Waarderweg (binnen de bebouwde kom)* | Montfort | | € - | | 125000,-, betalen uit ruimte fietspad Rothenbacherweg | hoog | 2024 |
| 12 | Waarderderweg bubeko omvormen van 80 naar 60 km/uur i.r.t. ontsluiting LOG | Sint Odiliënberg / Montfort | | € 150.000,00 | | | hoog | 2025 |
| 13 | *Huysbongerdweg (binnen de bebouwde kom)* | Montfort | | € 150.000,00 | | | midden | 2025 |
| 14 | *Stationsweg (binnen de bebouwde kom)* | Montfort | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | € - | | 125000,-, betalen uit ruimte fietspad Rothenbacherweg | midden | 2024 |
| 15 | Reconstructie en parkeren Achter de Hoven-Julianastraat-Sportlaan | Montfort | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | € - | | 250000,-, betalen uit ruimte fietspad Rothenbacherweg | hoog | 2024 |
| | **Ontbrekende schakels fietsnetwerk voorzien van veilige voorzieningen** | | | | | | | |
| 16 | *Rothenbacherweg vrijliggend fietspad* | Vlodrop | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | nvt | | Reeds in begroting (930.000,-), andere aanpak 430.000,- resterend budget (500.000,-) wordt ingezet voor andere projecten | hoog | 2024 |
| | **Schoolzones veilig inrichten** | | | | | | | |
| 17 | De Achtbaan | Melick | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 18 | De Berensprong | Herkenbosch | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 19 | Sint Martinus | vlodrop | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 20 | De Draaiende Wieken | Posterholt | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 21 | De Hovenier | Montfort | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 22 | t Kempke | Sint Odiliënberg | | | € 5.000,00 | €1000/jaar voor kleine verkeerskundige maatregelen | hoog | 2025-2028 |
| 23 | Handhaven parkeerverbod en trottoir | Gemeentebreed | | | pm | | midden | 2025-2028 |
| 24 | Opstellen Nota Parkeernormen | Gemeentebreed | | | € 10.000,00 | | midden | 2025-2028 |
| 25 | Gedragscampagnes tegen te hoge snelheid | Gemeentebreed | | | € 20.000,00 | of samen met de regio | midden | 2025-2028 |
| 26 | Gedragscampagnes afleiding in het verkeer | Gemeentebreed | | | € 20.000,00 | of samen met de regio | midden | 2025-2028 |
| | **Provinciale wegen binnen de gemeente (N293, N274 en N570)** | | | | | | | |
| 27 | Veilige fietsoversteek N274, Annadaasldijk - Akerstraat | Posterholt | | € 200.000,00 | | samen met de Provincie Limburg | hoog | 2025 |
| 28 | Snelheids verlaging gedeelte N570 ter hoogte Rothenbach van 80 naar 60 km/uur | Vlodrop | | € - | | vanuit de Provincie Limburg | midden | 2028 |
| 29 | Snelheids verlaging gedeelte N570 ter hoogte tuincentra van 80 naar 60 km/uur | Vlodrop/Herkenbosch | | € - | | vanuit de Provincie Limburg | midden | 2028 |
| | **SUBTOTAAL:** | | | € 3.025.000,00 | € 80.000,00 | | | |
| | **Recreatief Roerdalen** | | | | | | | |
| | **Wegen waar recreatief en groot verkeer samenkomen moeten deze twee stromen samen veilig op de weg** | | | | | | | |
| 30 | fietspad Donckerstraat (buiten de bebouwde kom) | Posterholt | Beheerbeleidsplan Wegen 2022-2026 | € 250.000,00 | | | midden | 2028 |
| 31 | Heidestraat | Sint Odiliënberg | | € 150.000,00 | | | midden | 2028 |
| 32 | Holsterweg | Posterholt/Vlodrop | | € 150.000,00 | | | midden | 2028 |
| 33 | Overleg met provincie over knelpunten / vaststellen kwaliteitsnet landbouwverkeer | Gemeentebreed | | nvt | | functioneel kader provinciale infrastructuur | hoog | |
| 34 | Parkeeronderzoek toeristische gebieden | Gemeentebreed | | | € 20.000,00 | | laag | 2025-2028 |
| | **SUBTOTAAL:** | | | € 550.000,00 | € 20.000,00 | | | |
| | **Duurzaam Roerdalen** | | | | | | | |
| 35 | Campagne ouderen in het openbaar vervoer | Gemeentebreed | | | pm | | | |
| 36 | Onderzoek naar mogelijkheden deelvervoer | Gemeentebreed | | | € 10.000,00 | | laag | |
| 37 | Werknemers gemeente verplaatsen duurzaam middels elektrische auto - langere afstanden/fiets - kortere afstanden | Gemeentebreed | | | pm | | | |
| 38 | Logistiekmakelaar inzetten voor slimmer en duurzamer transport goederen | Gemeentebreed | regio | | € 12.897,20 | €2579,44/jaarlijkse bijdrage aan Midden Limburg Bereikbaar | laag | 2025-2028 |
| 39 | Aansluiten bij doortrappen campagne | Gemeentebreed | regio | | € 13.750,00 | €2750,00/jaarlijkse bijdrage aan Midden Limburg Bereikbaar | laag | 2025-2028 |
| 40 | Parkeerfonds omvormen naar mobiliteitsfonds | Gemeentebreed | | | pm | | | |
| 41 | Ontwikkelen beleid laadinfra | Gemeentebreed | regio | | € 6.947,15 | €1389,43/jaarlijkse bijdrage aan Midden Limburg Bereikbaar | laag | 2025-2028 |
| | **SUBTOTAAL:** | | | € - | € 43.594,35 | | | |
| | **TOTAAL:** | | | € 3.575.000,00 | € 143.594,35 | | | 2024-2028 |

de kragt van vertrouwen

**Herten**
Schoolstraat 8
6049 BN Herten

Postbus 14
6040 AA Roermond

**'s-Hertogenbosch**
Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

kragten

gemeente roerdalen