



VOORSTEL AAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Actualisatie Verkeersveiligheidsplan

Zaaknummer: 135465-2023

Datum: 22 april 2025

Inleiding

Dit voorstel gaat over het geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Roermond. Het vorige Verkeersveiligheidsplan is in februari 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Het Uitvoeringsprogramma in dit plan had een planhorizon van circa vijf jaar, waarmee het merendeel van de projecten uit dit plan zijn uitgevoerd. Daarmee is verkeersveiligheid niet 'af'. Immers, ondanks de genomen maatregelen laten de cijfers voor Roermond de laatste jaren een licht stijgende trend zien in het aantal verkeersslachtoffers. Ook blijven stakeholders en individuele bewoners aandacht vragen voor verkeersveiligheid in hun straat of buurt.

In combinatie met een landelijke verschuiving in focus en aanpak van verkeersonveiligheid (onder andere meer aandacht voor actieve mobiliteit) is het nodig te blijven investeren in verkeersveiligheid om de trend te keren. Daarom is een nieuw Verkeersveiligheidsplan opgesteld dat voor de komende jaren aangeeft op welke speerpunten de gemeente Roermond beleidsmatig inzet en hoe zich dat vertaalt naar een concreet uitvoeringsprogramma.

Voorstel

Aan uw Raad wordt voorgesteld:

- 1 het geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan vast te stellen, onder voorbehoud van financiering waarbij de meerjarige financiële impact van het Verkeersveiligheidsplan meegenomen wordt binnen de politiek-bestuurlijke afwegingen in het reguliere proces van de kadernota en begroting.

Argumenten

1.1 Veel projecten uit het Verkeersveiligheidsplan 2020 zijn al uitgevoerd of zijn in voorbereiding

Daarmee is het plan uit 2020 zo goed als afgerond en is het nodig een nieuwe lijn uit te zetten voor de komende jaren, resulterend in een nieuw Uitvoeringsprogramma.

1.2 De ongevallencijfers laten de laatste jaren een licht stijgende lijn zien, met name onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.

Willen we die trend keren zullen we dus moeten blijven investeren in de verkeersveiligheid en is er extra inzet en slagkracht nodig.

1.3 *Vanuit de Roermondse samenleving blijft de roep om verbetering van de verkeersveiligheid onverminderd groot.*

Ondanks investeringen vanuit het Verkeersveiligheidsplan 2020 zijn vanuit de Roermondse samenleving nieuwe geluiden en signalen ontvangen over de verkeersonveiligheid die vragen om aanvullende infrastructurele maatregelen of gedragsinterventies. De in het kader van de actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan opgehaalde input (enquête en gesprekken met stakeholders) toont aan dat verbeteren van de verkeersveiligheid nodig blijft.

1.4 *Nieuwe trends en ontwikkelingen vragen om aangepast beleid en speerpunten*

- verkeersveiligheid wordt landelijk meer preventief benaderd in plaats van reactief. Met een risicogestuurde aanpak kijk je op basis van wegkenmerken waar de kans op een ongeval het grootst is en daar ga je maatregelen treffen. Er wordt dus niet langer alleen gereageerd op ongevallen en meldingen.
- de diversiteit aan vervoerwijzen groeit. Dit gaat gepaard met een toename aan snelheids- en massaverschillen op wegen en fietspaden en leidt tot toenemende verkeersonveiligheid onder met name fietsers en voetgangers. De fatbike is daarvan het meest sprekende voorbeeld. Ook al is niet alles op korte termijn en op gemeentelijk niveau infrastructureel op te lossen, het is wel goed ons bewust te zijn van de gevaren en om regelgeving van hogerhand actief mee uit te dragen. Ook al is de reikwijdte en effectiviteit van de regelgeving landelijk nog onderwerp van discussie.
- het landelijk pleidooi voor uitbreiding van het areaal 30km wegen. Met name op wegen met een zekere verkeersfunctie in een verblijfsgebied waar nog een maximum snelheid geldt van 50 km/u kan veiligheidswinst en een betere leefomgeving worden bereikt wanneer de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 km/u. Diverse grote steden in Nederland hebben dit inmiddels geïntroduceerd.
Daarmee wordt een nieuwe wegcategorie toegevoegd: een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u (GOW30). We gaan verder onderzoeken welke wegen hiervoor geschikt zijn, rekening houdend met een aantal weg- en omgevingskenmerken.

1.5 *De beleidslijn uit het geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan is samen te vatten in vier speerpunten:*

- Faciliteren en stimuleren van veilig gedrag in het verkeer
- 30km/u de nieuwe standaard
- De fietser en voetganger op 1 (zie ook Programma Duurzaamheid)
- Focus op autoluwe schoolomgevingen

Verbeteren van de verkeersveiligheid is één van de manieren om lopen en fietsen te stimuleren. In het nieuwe Verkeersveiligheidsplan wordt meer belang toegekend aan fietsen en lopen door:

- 'STOMP' als uitgangspunt te laten gelden bij ontwerp en inrichting van openbare ruimte en infrastructuur leidend te laten zijn. Daarbij wordt achtereenvolgens belang toegekend aan Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privé auto;
- in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan een aanzet te geven tot te verbeteren fietsvoorzieningen volgens motie 23M27 (Veilig op de fiets);
- in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan alvast te verwijzen naar amendement 24A08 (Fietsstraten) waarvoor vervolgonderzoek noodzakelijk is en waarvoor via het amendement € 30.000,- onderzoeksmiddelen ter beschikking is gesteld.

Voor de volledige uitwerking van de vier speerpunten en het bijbehorend uitvoeringsprogramma wordt verwezen naar het hoofdrapport dat als bijlage 1 bij dit voorstel is gevoegd. Bijlage 2 bij dit voorstel betreft het bijlagenrapport met daarin achtereenvolgens bijlage 2.1 (terugblik Verkeersveiligheidsplan 2020), bijlage 2.2 (ongevallenanalyse) en bijlage 2.3 (enquêteresultaten) die samen de basis hebben gevormd voor de speerpunten en het uitvoeringsprogramma.

Kantttekeningen en risico's

1.1 *Zonder aanvullende middelen zijn structureel te weinig middelen beschikbaar om de verkeersveiligheid in Roermond te verbeteren.*

Op dit moment is jaarlijks € 150.000,- aan structurele uitvoeringsmiddelen beschikbaar voor de realisatie van verkeersveiligheidsmaatregelen. Dat is te weinig om wezenlijk bij te dragen aan de verkeersveiligheid en de trend in het aantal verkeersslachtoffers te keren. Gelet op generieke kostenstijgingen kan voor de structureel beschikbare € 150.000,- (post 'kleine verkeersmaatregelen') steeds minder worden uitgevoerd voor verbetering van de verkeersveiligheid. Er zijn dus voor de komende jaren extra middelen noodzakelijk om voldoende slagkracht voor uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen te behouden en waar mogelijk te vergroten.

Zonder extra middelen kan slechts gedeeltelijk uitvoering worden gegeven aan de voorgestelde maatregelen in het uitvoeringsprogramma, terwijl de input om te komen tot het Verkeersveiligheidsplan laat zien dat aanzienlijke inzet nodig is om de komende jaren de verkeersveiligheid te verbeteren. Om een indruk te geven: voor de beschikbare € 150.000,- kunnen jaarlijks grofweg circa twee verkeersmaatregelen worden uitgevoerd.

1.2 *We kunnen niet het maximale subsidiebedrag aanvragen bij het Rijk*

De structureel beschikbare middelen zijn ook te laag om tot en met 2028 maximaal aanspraak te maken op Rijkssubsidie vanuit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid waar voor Roermond € 698.000,- beschikbaar is (uitvoering uiterlijk 31-12-2028). De regeling is gebaseerd op 50% cofinanciering. Willen we dus het maximaal te subsidiëren bedrag van het Rijk ontvangen zullen we daar ook € 698.000,- tegenover moeten zetten. Met de huidige beschikbare middelen kunnen we voor de komende drie jaar slechts € 450.000,- subsidie aanvragen.

1.3 *De gewenste aanvullende financiële middelen worden meegenomen in het reguliere proces rondom de kadernota.*

De meerjarige vraag naar extra financiële middelen voor het Verkeersveiligheidsplan zal worden meegenomen in het reguliere proces van de kadernota. Mocht uw Raad in dit proces niet instemmen met het toekennen van extra middelen, betekent dit dat slechts gedeeltelijk uitvoering kan worden gegeven aan het uitvoeringsprogramma behorende bij het geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan.

1.4 *Verkeersveiligheid maakt als zodanig nog geen onderdeel uit van het Integraal Veiligheidsplan (IVP).*

Na overleg met het cluster Leefbaarheid & Veiligheid is waar mogelijk wel een link gelegd met fysieke veiligheid zoals opgenomen in het IVP. Dit speelt met name bij scholen en schoolomgevingen waar verkeersveiligheid nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van de totale veiligheidsbeleving in en om de school (VIOS – Veilig In en Om de School). Tevens is in het

UVP 2025, waarin verantwoording wordt afgelegd over de doelen uit het IVP, een link naar het Verkeersveiligheidsplan opgenomen.

1.5 *Het succes van het totaalpakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen staat of valt met handhaving.*

In samenwerking met Politie en Openbaar Ministerie en Stadstoezicht is een Handhavingsarrangement in voorbereiding voor wat betreft de lichte verkeersovertredingen. Dit arrangement regelt wie, wanneer met welk instrumentarium en met welke consequenties mag worden opgetreden. Dit betekent uitbreiding van bevoegdheden voor BOA's, onder andere het niet voeren van (de juiste) verlichting op de fiets, het gebruiken van een telefoon op de fiets en het niet stoppen voor rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers

Historisch overzicht

Het vorige Verkeersveiligheidsplan is in februari 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Enerzijds is op dit plan voortgeborduurd, anderzijds zijn wezenlijke nieuwe elementen, speerpunten en maatregelen toegevoegd waarmee we de komende jaren vooruit kunnen.

Financiële gevolgen

Uitvoering

Zonder toekenning van aanvullende middelen staat jaarlijks € 150.000,- ter beschikking voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen, voor zover het geen bestaande projecten betreffen waar al middelen voor een verantwoorde verkeerskundige inrichting aan toegekend zijn. De totale extra kosten bedragen € 150.000,- structureel vanaf 2026. Op dit moment zijn deze structurele middelen er niet, er dienen politiek-bestuurlijke afwegingen en keuzes gemaakt te kunnen worden om al dan niet deze middelen toe te voegen. Daarom is er ook nog geen begrotingswijziging bij dit voorstel toegevoegd. Om te borgen dat er politiek-bestuurlijk een integrale afweging gemaakt kan worden, wordt de meerjarig financiële impact van het Verkeersveiligheidsplan meegenomen binnen de brede politiek-bestuurlijke afwegingen in het reguliere proces van de kadernota en begroting.

Onderzoeken

Naast uitvoeringsmiddelen zijn ook middelen nodig voor onderzoeken. Deels kunnen onderzoeken worden uitgevoerd binnen de regulier beschikbare budgetten en/of in de planvoorbereiding van specifieke projecten waarin voorbereidingsmiddelen beschikbaar zijn. Tevens is vanuit amendement 24A08 'Fietsstraten' € 30.000,- beschikbaar gesteld in de programmabegroting 2025 ten behoeve van onderzoek naar kansrijke fietsstraten.

Communicatie en participatie

Het actualiseren van het Verkeersveiligheidsplan kan niet zonder input vanuit onze stakeholders. De afgelopen periode is daarom via diverse kanalen en stakeholders informatie opgehaald:

- vanuit de Mobiliteitsraad (denkrichtingen en prioriteiten bepaald november 2023, juni 2024 en reactie gegeven op concept plan maart 2025);
- vanuit een beeldvormende raadsbijeenkomst (prioriteiten bepaald mei 2024);
- via een breed uitgezette online vragenlijst die gemeentebreed door inwoners is ingevuld (juni / juli 2024)
- via gesprekken op straat op diverse locaties binnen de gemeente (juli 2024);
- overleg met de politie en Stadstoezicht (januari / februari 2025);
- recent overleg met de Fietzersbond (maart 2025) die aangeven de lijn in het Verkeersveiligheidsplan te onderschrijven.

Uitvoering en evaluatie

Het Uitvoeringsprogramma dat hoort bij dit Verkeersveiligheidsplan is ambitieus. In basis is de ambitie om zoveel mogelijk binnen de horizon van 5 jaar gefaseerd uit te voeren. Daarbij houden we rekening met financiële mogelijkheden, subsidiekansen en -voorwaarden en mogelijkheden om aan te sluiten op in voorbereiding zijnde projecten (werk met werk maken). Afhankelijk van beschikbaarheid van personeel en beschikbare middelen kunnen prioritering en planning veranderen. Jaarlijks zal het Uitvoeringsprogramma dan ook tegen het licht gehouden worden om reëel te kunnen aangeven wat het daaropvolgend jaar uitgevoerd kan worden.

Uitvoering van maatregelen vindt altijd plaats in samenspraak met stakeholders en de omgeving.

Over de resultaten van de uit te voeren vervolgonderzoeken naar aanleiding van motie 23M27 (te verbeteren en ontbrekende fietsschakels d.d. 6-7-2023), amendement 24A08 (mogelijkheden voor fietsstraten d.d. 7-11-2024) en invoering van 30 km/u op een aantal ontsluitingswegen zullen wij uw Raad apart informeren.

Bijlagen

- 1 Verkeersveiligheidsplan, hoofdrapport met uitvoeringsprogramma
- 2 Verkeersveiligheidsplan, bijlagenrapport
 - 2.1 Terugblik Verkeersveiligheidsplan 2020
 - 2.2 Ongevallenanalyse
 - 2.3 Enquêteresultaten

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,



J. van Putten



Y.F.W. Hoogtanders

Ter inzage:

Bijlage(n):

1. Verkeersveiligheidsplan, hoofdrapport met uitvoeringsprogramma
2. Verkeersveiligheidsplan, bijlagenrapport