

Heerlen

Verkeersveiligheidsplan Heerlen
+Uitvoeringsprogramma 2024

Samenvatting

Ondanks onze inspanningen op gebied van verkeersveiligheid blijft het aantal ernstige gewonde verkeersslachtoffers toenemen en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. De van oudsher gehanteerde reactieve aanpak van lokale ongevallenconcentraties is niet langer afdoende om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben daarom samen met maatschappelijke partijen in de vorm van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Deze nieuwe aanpak is niet langer gericht op het verbeteren van locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden, maar op het voorkomen van ongevallen door een proactieve aanpak. Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Het SPV 2030 gaat uit van een aanpak gebaseerd op de 'drie E's': Education, Engineering en Enforcement. Deze benadering richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door educatie van de weggebruikers, het ontwerpen van veilige infrastructuur en het handhaven van verkeersregels.

In het Bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg (BRMO) is afgesproken om de risicoanalyse voor alle wegbeheerders in de provincie Limburg gezamenlijk uit te voeren. Voordeel hiervan is dat we de thema's die bij meerdere (of alle) gemeenten terugkomen ook gezamenlijk kunnen oppakken.

In dit uitvoeringsplan, het Verkeersveiligheidsplan Heerlen is deze regionale aanpak samen met de lokale aanpak uitgewerkt. We hebben onze huidige aanpak voor de beoordeling en de aanpak van de top-10 aandachtslocaties hierin geïntegreerd. In het Verkeersveiligheidsplan wordt op basis van de risicoanalyse allereerst aangegeven welke risicosituaties, gedragingen en -locaties we binnen ons hele verkeerssysteem hebben geconstateerd. Vervolgens is een integraal maatregelenpakket, de uitvoeringsagenda, opgesteld dat vertaald is in een concreet uitvoeringsprogramma voor 2024.

Ten aanzien van het onderdeel 'Engineering' is een prioritering voorgesteld op basis van een 16 tal criteria. Dit heeft geresulteerd in een lijst van 68 wegen die de infrastructurele opgave voor de komende jaren weergeeft. Deze prioriteringslijst, waaraan ook de gewenste maatregelen zijn gekoppeld, dient ook als leidraad voor de verkeerskundige inbreng in geval van onderhoudswerkzaamheden en reconstructies.

Het uitvoeringsprogramma dat in dit Verkeersveiligheidsplan is opgenomen is opgesteld voor het uitvoeringsjaar 2024. Op basis van dit Verkeersveiligheidsplan wordt jaarlijks een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld. Vanaf 2025 is er geen structureel investeringsbudget voor verkeersveiligheid in de begroting opgenomen. In de doorkijk 2025 en verder is hiertoe aangegeven wat de financiële opgave voor de aanpak van de 16 meest urgente risicolocaties zal zijn.

Inhoudsopgave

Inleiding	blz.	4
1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	blz.	5
1.1 Verkeersveiligheid als onderdeel van de regionale mobiliteitsaanpak	blz.	5
1.2 Huidige verkeersveiligheidsaanpak Heerlen, top 10	blz.	6
1.3 Nieuwe verkeersveiligheidsaanpak Heerlen, risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak	blz.	6
1.4 Risicoanalyse Heerlen	blz.	9
1.4.1 Risicothema's	blz.	9
1.4.2 Risicolocaties	blz.	13
2. Doelen en ambities	blz.	14
3. Uitvoeringsagenda – Maatregelen	blz.	14
4. Uitvoeringsprogramma 2024	blz.	21
4.1 Education	blz.	21
4.2 Engineering	blz.	22
4.3 Enforcement	blz.	28
5. Doorkijk 2025 – 2028	blz.	28

Inleiding

Met de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' wordt invulling gegeven aan het realiseren van een gezonde en groene stad. Het fundament voor het realiseren van deze ambitie is een geïntegreerd duurzaam mobiliteitssysteem waarbij het bieden van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal staat. Waarborgen en optimaliseren van de verkeersveiligheid is randvoorwaarde voor het gewenste gebruik van dit netwerk.



De ambitie van 'Heerlen in beweging' is vertaald in een tweetal langetermijndoelen.

1. We streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers per jaar.
2. De vervoerswijzekeuze van inwoners en bezoekers van Heerlen verschuift van "vervuilend" naar duurzaam en gezond;

In ons jaarlijkse uitvoeringsprogramma mobiliteit geven wij weer hoe we uitvoering geven aan de doelstellingen uit onze mobiliteitsvisie.

Dit doen we aan de hand van een aantal beleidslijnen. Onder de beleidslijn "Verkeersveiligheid" is opgenomen dat we structurele aandacht besteden aan verkeersveiligheid via een risicogestuurde aanpak in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De afgelopen periode hebben we samen met de regio gewerkt aan het vormgeven van een dergelijke aanpak. In deze nota wordt de risicogestuurde aanpak verder uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsplan met een uitvoeringsprogramma voor 2024 en een doorkijk voor de komende jaren.

Context

Dit Verkeersveiligheidsplan beschrijft de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan de ambities op gebied van verkeersveiligheid zoals gesteld in onze Mobiliteitsvisie "Heerlen in beweging". Het plan is in lijn met het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, het bijbehorende startakkoord en de ruimte die het SPV biedt om te leren, experimenteren en evalueren in de periode tot 2025.

Het verkeersveiligheidsplan dient de volgende doelen:

1. Het plan biedt de kaders en de uitgangspunten voor de verkeersveiligheidsaanpak in Heerlen. Er worden de concrete maatregelen genoemd die worden ingezet om de verkeersveiligheidsrisico's in Heerlen te verminderen, er wordt een prioritering benoemd en er wordt aangegeven wat de benodigde budgetten zijn. Daarnaast geeft het de randvoorwaarden voor de verkeerskundige uitgangspunten bij toekomstige onderhoudsprojecten en vormt het de basis voor de afzonderlijke jaarlijkse uitvoeringsprogramma's.
2. Het plan kan gebruikt worden als kader voor de aanvraag van cofinanciering van de landelijke regeling Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Deze regeling is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het leven geroepen in het kader van het SPV. Dit uitvoeringsprogramma voldoet aan de eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV dat als voorwaarde geldt voor deze regeling van het rijk.

1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Ondanks de inspanning die de laatste jaren op het gebied van verkeersveiligheid zijn verricht blijft het aantal ernstige gewonde verkeersslachtoffers toenemen en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben daarom samen met maatschappelijke partijen in de vorm van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) een nieuwe aanpak bedacht en beschreven.

Met de komst van het SPV hebben alle wegbeheerders in Nederland zich eraan geconformeerd om naast een reactieve aanpak (achteraf ongevallen analyseren) ook een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid toe te gaan passen. Deze preventieve aanpak wordt ook wel de risicogestuurde aanpak genoemd.

De nadruk bij de risicogestuurde aanpak ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen (risicoanalyse). Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kunnen we preventief actie nemen op basis van gerichte maatregelen.

Risicogestuurde aanpak

Van oudsher was het verkeersveiligheidsbeleid vooral gebaseerd op de reactieve aanpak van lokale ongevallenconcentraties ('black spots'). Het aantal problematische plekken is nu sterk afgenomen, mede door succesvolle maatregelen. Het 'laaghangend fruit' is geplukt en de ongevallen die nu nog plaatsvinden, zijn meer verspreid over het wegennet. Om nieuwe stappen richting verbeteren van de verkeersveiligheid te kunnen zetten is meer aandacht nodig voor een proactieve aanpak, waarmee ongevallen worden voorkomen. Door de belangrijkste risico's in kaart te brengen kunnen overheden de meest effectieve maatregelen nemen om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren. Deze preventieve aanpak is het leidend principe voor het SPV 2030.

1.1 Verkeersveiligheid als onderdeel van de regionale mobiliteitsaanpak

In het Bestuurlijke Regionaal Mobiliteitsoverleg (BRMO) is afgesproken om integraal te werken aan de uitvoering van het SPV 2030.

Deze integrale aanpak van alle partners vindt in samenhang plaats op 3 schaalniveaus: lokaal (gemeentelijk), regionaal (RMO) en provinciaal. Hierbij wordt ingezet op een optimale mix van gedragsbeïnvloeding, infrastructurele maatregelen en handhaving.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Limburg geeft op provinciaal niveau weer wat de uitdagingen zijn naar aanleiding van de uitgevoerde risicoanalyses. In het plan zijn verschillende doelen geformuleerd en wordt aangegeven welke strategie en integrale aanpak de partners in Limburg gaan uitvoeren om de doelen te bereiken om de geconstateerde risico's te verminderen.

Als vervolg hierop is afgesproken dat het ROVL, de gemeenten, RMO's en politie aan de slag gaan om op de verschillende regionale niveaus eigen uitvoeringsprogramma's en een "Strategisch beleidsplan politie verkeer" op te stellen. Het Verkeersveiligheidsplan Heerlen is vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Heerlen 2023 opgesteld op basis van deze afspraken.

Het onderdeel 'Uitvoeringsprogramma 2024' vormt de onderbouwing voor de inzet van het beschikbare verkeersveiligheidsbudget voor 2024. Het uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd en wordt aan het begin van elk jaar opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

1.2 Huidige verkeersveiligheidsaanpak Heerlen, top 10

In Heerlen hanteren we voor de aanpak van de resterende verkeersonveilige locaties onze zogenaamde "top-10 aanpak". We maken hierbij onderscheid in locaties die solitair, door middel van beperkte maatregelen, kunnen worden aangepakt en wegen die alleen middels een volledige reconstructie veiliger gemaakt kunnen worden.

De "top-10 aanpak" is erop gericht om een objectieve afweging te kunnen maken met betrekking tot de noodzaak en urgentie van de aanpak van gemelde verkeerssituaties en de inzet van de (beperkte) middelen hiervoor. In feite toetsen we subjectieve verkeersonveiligheid aan objectieve criteria. Hiermee hebben we al een eerste stap gezet richting een risicogestuurde aanpak. Ten aanzien van de verkeersveiligheid rondom basisscholen hanteren we een aanpak verkeersveiligheid basisonderwijs die bestaat uit een infrastructurele component en een gedragsbeïnvloedingscomponent, waarbij zowel gemeente als scholen hun verantwoordelijkheid ten aanzien van verkeersveiligheid delen.

Jaar	dodelijke ongevallen	letsel- ongevallen	doden	gewonden
2014	2	51	2	57
2015	2	51	2	59
2016	4	45	4	51
2017	3	59	3	65
2018	2	78	2	84
2019	1	79	1	84
2020	1	56	1	66
2021	0	37	0	39
2022	4	38	4	44
2023*	1	65	1	67

*voorlopig

Verkeersveiligheidscijfers Heerlen

1.3 Nieuwe verkeersveiligheidsaanpak Heerlen, risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid:

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Risicothema's van het SPV (Risicoanalyse Heerlen RHDHV)

Al deze thema's zijn onderdeel van elk verkeerssysteem. Het verschilt echter per wegbeheerder/RMO welke thema's prioriteit hebben en daarmee zorgen voor een hoger risico op verkeersongevallen.

Daarom vraagt het SPV dat elke wegbeheerder aandacht besteed aan alle risicothema's, maar ook een risicoanalyse uitvoert om te bepalen welke thema's voor een verhoogd risico zorgen en waarop dus éxtra inzet nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren (de prioritaire risicothema's). Onderdeel van de afspraak in het BRMO is om deze risicoanalyse voor alle wegbeheerders in de provincie Limburg uit te voeren en de prioritaire thema's inzichtelijk te maken. Met dit inzicht kan ook gekeken worden naar de prioritaire thema's op regionaal- (RMO) en Limburg niveau. Immers: thema's die bij een enkele gemeente prioriteit hebben zijn meer lokaal, maar thema's die bij meerdere gemeenten terugkomen zorgen samen voor een regionaal (RMO) en/of provinciaal risico.



Uit de risicoanalyses komen voor Heerlen de volgende prioritaire thema's naar voren:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Snor- en bromfietser, fietsers en e-bikes
Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen 12-14 jaar, Oudere fietser (e-bike)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 en 50 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Risicothema's gemeente Heerlen (Risico-analyse Heerlen RHDHV)

Het leveren van inspanning op deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast deze thema's hebben we aanvullend nog één extra aandachtspunten benoemd, als gevolg van de lokale ervaring en signalen, welke uit objectieve data niet te onderbouwen is. Dit betreft de snor- en bromfietzers op het fietspad of de rijbaan.

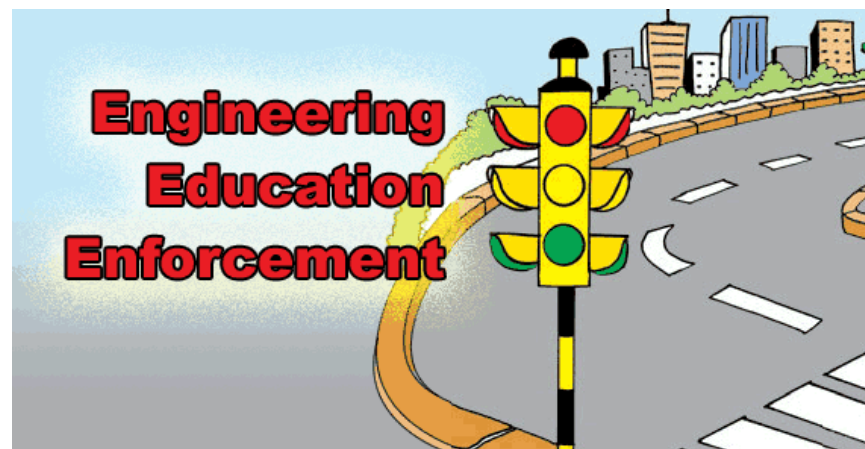
Als vervolg op de risicoanalyse zijn (wederom in regionaal verband) per wegbeheerder uitvoeringsagenda's opgesteld. In deze uitvoeringsagenda's is aangegeven welke mogelijke maatregelpakketten kunnen worden ingezet om de risico's te verminderen.

Het SPV 2030 gaat uit van een aanpak gebaseerd op de "drie E's": Education, Engineering en Enforcement. Deze benadering richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid door educatie van de weggebruikers, het ontwerpen van veilige infrastructuur en het handhaven van verkeersregels.



In de uitvoeringsagenda Heerlen zijn voor deze 3 E's mogelijke maatregelen genoemd die de gemeente Heerlen kan inzetten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als vervolgstap is op basis van de uitvoeringsagenda een concreet uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit is zowel lokaal per gemeentelijke wegbeheerder als provincie breed opgepakt. Het lokale uitvoeringsprogramma dient tevens als basis voor de aanvraag inzake de 3e tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid. Deze investeringsimpuls heeft vooralsnog alleen betrekking op de veilige infrastructuur ("Engineering").

Uitgangspunt van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Heerlen is dat we regionaal oppakken wat we regionaal op kunnen pakken en lokaal wat we lokaal op moeten pakken. Dit houdt in dat we, zeker gezien de gezamenlijke regionale risico-thema's, lokaal hoofdzakelijk inzetten op het thema Veilige infrastructuur ("Engineering") en de regionale samenwerking zoeken op gebied van de thema's kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid in het verkeer, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en verkeersovertreeders ("Education" en "Enforcement").



1.4 Risicoanalyse Heerlen

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). De risicoanalyse Heerlen is opgesteld door adviesbureau RHDHV en is uitgevoerd voor de eerder genoemde risico-thema's:

Beleidsthema	Risico-thema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Snor- en bromfietser, fietsers en e-bikes
Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen 12-14 jaar, Oudere fietser (e-bike)
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 en 50 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

1.4.1 Risicothema's

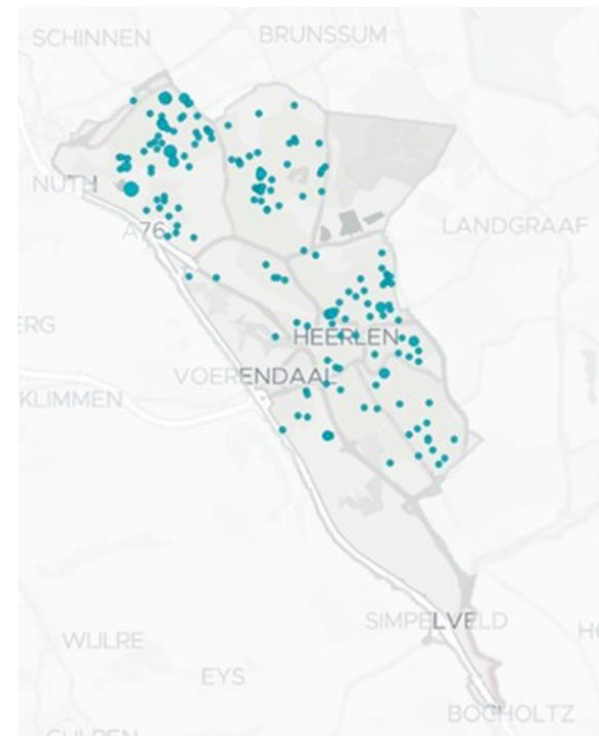
30 km/u wegen:

De combinatie van het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers), de beperkte inrichting van enkele wegen en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Heerlen.

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Heerlen zijn nagenoeg alle 30 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets**. In de vormtoets is met name gescoord op wijkniveau. De wijken die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Maria-Gewanden en Terschuren (score 4)
- Nieuw Lotbroek (score 4,5)
- Heerlerheide Kom (score 4,5)
- Schiffelerveld (score 4,5)
- Welten (score 5)

De maximumsnelheid op 30 km/u wegen nabij de binnenstad wordt geaccepteerd, maar op 30 km/u wegen in de buitenwijken wordt de V85* beperkt overschreven en ligt gemiddeld rond de 35-40 km/u. Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 11% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen (in 319 gevallen), maar de meeste slachtoffers vallen met de fiets (10). Van de slachtoffers heeft 52,6% plaatsgevonden op een wegvak en 47,4% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden.



Locaties ongevallen 30 km/u wegen Heerlen

**V85: De snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Dit wordt gehanteerd om "extremen" uit de meting te halen. De V85-snelheid weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart.*

50 km/u wegen:

De combinatie van het risicocijfer, het hoge aandeel in de gemeente met matige inrichting en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Heerlen.

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Heerlen zijn ook nagenoeg alle 50 km/u wegen gescoord in de vormtoets. De 50 km/u wegen in Heerlen scoren gemiddeld gezien een 5,9 van de 10 punten. Deze beperkingen in de scores worden veelal veroorzaakt door het veroorzaken van hinder voor langzaam verkeer door land(bouw) of vrachtverkeer, het ontbreken van vrijliggende fietspaden en geen acceptatie van de snelheidslimiet. De 50 km/u wegen in Heerlen hebben doorgaans wel heel duidelijke uitritconstructies en aanduidingen om voorrang te verlenen, komt uit de vormtoets naar voren.

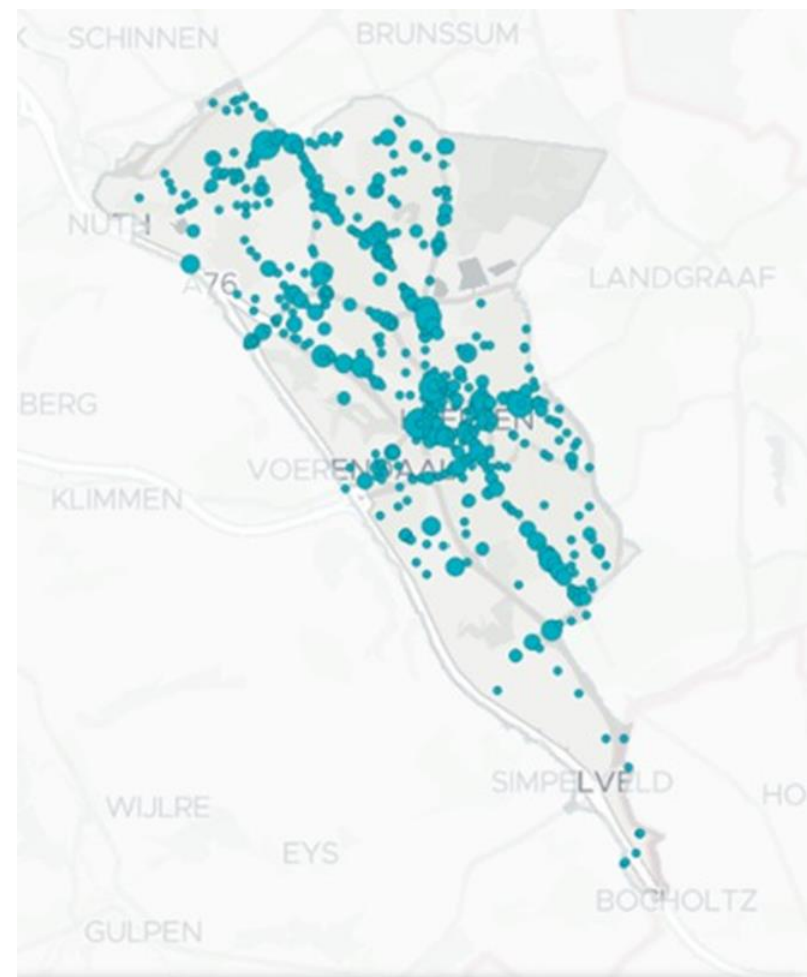
De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Industriestraat (score 3)
- Passartweg (score 3,5)
- De Koumen (score 4)
- Bredastraat (score 4,5)

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op 50 km/u wegen nabij stads- en stadsdeelcentra de maximumsnelheid slechts beperkt wordt overschreden, maar dat op de belangrijkste uitvalwegen die richting belangrijke voorzieningen in Heerlen lopen de V85 gemiddeld boven de 60 km/u ligt.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 73% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 50 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen, maar de meeste slachtoffers vallen met de bromfiets (45). Van de slachtoffers zijn er 112 gevallen op een wegvak en 113 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, maar vooral rondom het

centrum van Heerlen.



Locaties ongevallen 50 km/u wegen Heerlen

***Vormtoets: Het CROW heeft voor elke wegcategorie inrichtingseisen opgesteld. Met de vormtoets wordt bepaald in hoeverre bestaande infrastructuur voldoet aan de richtlijnen van het CROW.*

Snor- en bromfietzers:

Het aandeel slachtoffers op de brom- en snorfiets is relatief hoog, ook in vergelijking met andere gemeenten. De positie van de brom- en snorfiets op de weg staat ter discussie door het hoge aandeel ongevallen op kruispunten van 50 km/u wegen.

Bijna 15% van de slachtoffers die vallen in Heerlen maakten gebruik van een bromfiets ten tijde van hun ongevallen. 17 slachtoffers die vielen met een bromfiets waren tussen de 16 en 17 jaar. De overige 13 slachtoffers waren tussen de 18 en 24 jaar. De verdeling van de slachtoffers over kruisingen en wegvakken is nagenoeg gelijk (23 op een kruispunt en 25 op een wegvak).

Circa 10% van de slachtoffers die vallen in Heerlen maakten gebruik van een snorfiets ten tijde van hun ongevallen. 10 slachtoffers die vielen met een snorfiets waren tussen de 18 en 24 jaar. De overige 8 slachtoffers waren tussen de 16 en 17 jaar. Het aandeel slachtoffers op wegvakken is het grootst met 54%.

Fietzers en e-bikes:

Fietzers en e-bikes zijn een risico in de gemeente Heerlen vanwege het grote aandeel in aantallen én slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes (CROW richtlijnen) voorgeschreven dat er vrijliggende fietspaden liggen langs 50 km/u wegen. Van de 67 50 km/u wegen in de gemeente Heerlen beschikken er slechts 4 over vrijliggende fietspaden. Daarnaast zijn er nog 13 wegen die deels over vrijliggende fietspaden beschikken:

Subthema fietsers en e-bikes: geen vrijliggende fietspaden	
Industriestraat	Schuureikenweg
Passartweg	Slotweg
Bredastraat	Zandbergsweg
Anjelierstraat	Albert Cuypstraat
Economiestraat	Europalaan
Groene Boord	Gravin van Schönbornlaan
Heerlerweg	Jongmansweg
Huisbergerstraat	Juliana-Bernhardlaan
In de Cramer	Mgr. Hanssenlaan
Klinkertstraat	Mgr. Nolensstraat
Nijverheidsstraat	Oude Brunsummerweg
Prins Clausstraat	Spoorsingel
Prof. Eykmanlaan	Uterweg
Schaesbergerweg	Wilhelminastraat
Terlindenweg	Willem Barentszweg
Verlengde Klinkertstraat	Zeswegenlaan
Bokstraat	Pappersjans
Kampstraat	Sittarderweg
Kouvenderstraat	Trompenburgstraat
Marktstraat	Gouverneur Baron van Hövellplein
Parallelweg	Patersweg
Pastorskuilenweg	Aldenhofstraat
Roebroekweg	Nieuwstraat (deels)
Schelsberg	Ganzeweide
Schrieversheideweg	De Koumen

Subthema fietsers en e-bikes: gedeeltelijk vrijliggende fietspaden	
Beersdalweg	Schandelerboord
Einderstraat	Terhoevenderweg
Rennemigstraat	Heerenweg
Breukerweg	CBS-weg
Palemigerboord	Handelsstraat
Akerstraat-Noord	Kloosterweg Spoorsingel

Kinderen 12-14 jaar op de fiets:

De middelbare scholen in Heerlen zorgen voor een aantrekkelijke factor van scholieren en dus fietsende kinderen. Het aandeel fietsslachtoffers bij de kinderen is daarnaast relatief hoog, wat zorgt dat kinderen van 12-14 jaar een risico zijn in de gemeente Heerlen.

Kijkend naar het aantal verkeersslachtoffers in Heerlen dan betreft 8% van de slachtoffers een kind van 12 t/ m 15 jaar. Van deze 25 slachtoffers bij kinderen van 12 t/m 15 jaar zijn 15 slachtoffers gevallen op de fiets, wat zorgt voor een aandeel van 60%. Wat betreft het totaalaantal slachtoffers op de fiets (60) dan blijkt dat 50% hiervan kinderen van 12 t/m 15 jaar zijn.

De ongevallen met kinderen van 12 t/m 15 jaar vinden verspreid door de gemeente plaats, met daarbij 4 ongevallen op de Kruisstraat nabij het Bernadinuscollege. 1 van deze ongevallen was een enkelzijdig ongeval met een 15- jarig persoon. Bij de overige 3 ongevallen was er een 12-15 jarige fietser betrokken, in combinatie met een personenauto.

Oudere fietser:

Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.

Het aandeel 60-69-jarige (11,2%) is in de periode 2015 – 2019 gelijk gebleven. Het aandeel 70-plussers (van 10,2% naar 11,9%) in de gemeente Heerlen is in de periode 2015-2019 toegenomen, waardoor het totaal aandeel ouderen is toegenomen tot circa 23,0%. Dit aandeel ligt lager dan Sittard-Geleen (14,7% en 16,5%) en gelijk aan Helmond (11,2% en 11,9%). Relatief gezien wonen de meeste ouderen (65-plussers, conform de CBS-gegevens) in de volgende wijken:

- Heerlen centrum – omgeving 't Loon (49%);
- Meezenbroek Schaesbergerveld (40%);
- Heerlerbaan (37%);
- Welten Benzerade (36%);
- Molenberg – omgeving Molenbergpark (36%);
- Heerlerbaan (37%)

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen kan risico's veroorzaken in het verkeer. De opkomst van de e-bike en speed-pedelects zijn enkele van de ontwikkelingen die ervoor zorgen dat het steeds drukker wordt op de fietspaden en dat de kans op een ongeval groter wordt. Zo neemt het aantal voertuigsoorten die van dezelfde ruimte als de fiets gebruik maken toe en ook blijven ouderen steeds langer als fietser aan het verkeer deelnemen. Bovendien zijn er grote verschillen in massa, breedte en snelheid van al die verschillende vervoermiddelen die van het fietspad gebruik maken.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de gemeente Heerlen dan betreft 18,4% van de slachtoffers iemand van 60 jaar of ouder.

Snelheid in het verkeer:

Snelheid in het verkeer is een risico in Heerlen. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden.

Op basis van de ongevallen- én snelheidsscore zijn de meest onveilige trajecten in Heerlen bepaald. De wegen waarbij de snelheid een grote impact heeft zijn:

- Akerstraat, Akerstraat-Noord (50 km/u)
- Huisbergerstraat (50 km/u)
- Juliana Bernhardlaan (50 km/u)

Generieke thema's:

Ten aanzien van de thema's rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders geldt dat ze zeer moeilijk te duiden zijn op gemeentelijk niveau. Deze generieke thema's zijn dan ook met name geschikt om regionaal of zelfs landelijk aan te pakken.



1.4.2 Risicolocaties

Vervolgens zijn in de risicoanalyse de locaties (trajecten, gebieden) benoemd waar een combinatie van risicothema's leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties:

Ganzeweide, Schelsberg, Kerkraderweg, Oliemolenweg, Molenberglaan, Kasteel Hoensbroeklaan

Risicothema: 50 km/u wegen, fiets en e-bike, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn onderdeel van een schoolroute voor basisonderwijs. Tevens zijn het gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen en de hoofd fietsroutes richting het centrum van Heerlen vanaf de andere kernen. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. Zo ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Bij veel van deze wegen wordt er ook geparkeerd langs de rijbaan. Het in- en uitparkeren gebeurt hier over de fietsstrook heen wat gevaarlijke situaties kan opleveren. De V85 van deze wegen scoort over het algemeen goed. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en brom- en snorfietsers.

Valkenburgerweg, Nijverheidsweg, Bokstraat, Sittarderweg, Akerstraat, Heesbergerstraat en de Heerlerbaan

Risicothema: 50 km/u wegen, fiets en e-bike, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer, 12-15 jarige

Deze wegen zijn ook risicolocaties voor de 12-15 jarigen omdat ze naast de bovenstaande risicothema's ook onderdeel uit maken van belangrijke schoolroutes voor middelbare scholieren.

Benzeraderweg, Dudoklaan, Gerard Holtlaan, Meezenbroekerweg, Kastanjelaan, Mgr. Feronlaan, Huskensweg

Risicothema: 30 km/u wegen, 50 km/u wegen, 12-15 jarigen op de fiets, snelheid in het verkeer

Deze wegen maken onderdeel uit van belangrijke basis- en middelbare schoolroutes. Hierdoor zijn er veel jongere fietsers aanwezig. De inrichting van de 30 km/u wegen voldoet echter vaker niet (er ligt bijvoorbeeld asfalt i.p.v. klinkers) dat weggebruikers aanspoort om de snelheid te overschrijden.

Rector Driessenweg, Lucasstraat, Muzenlaan, Apollolaan, Putgraaf, Homerusstraat

Risicothema: oudere (e-) fietser, snelheid in het verkeer.

De 30 km/h wegen Rector Driessenweg en Lucasstraat zijn risicolocaties omdat hier veel ouderen in de buurt wonen en daardoor aangenomen kan worden dat veel ouderen hier deelnemen aan het verkeer. Dit in combinatie met de weginrichting die niet Duurzaam, Veilig is en snelheid in het verkeer zorgt ervoor dat dit aangemerkt voor als risicolocatie. Ook zijn er een aantal 50 km/u wegen waar veel ouderen gebruik van maken. Dit zijn de Apollolaan, de Putgraaf en de Homerusstraat in Heerlen. Op deze 50 km/u wegen zijn de fietspaden niet vrijliggend en dus loopt de oudere fietser hier gevaar. Daarnaast scoort ook het risicocijfer in deze buurt veel hoger dan gemiddeld. Dit wil zeggen dat de kans op een ongeval in deze buurt 3x hoger dan gemiddeld in Limburg.



2. Doelen en ambities

“Maak van de 0 een punt”, het streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen, is de ambitie vanuit zowel ‘Heerlen in beweging’ als het SPV 2030. In het ‘Uitvoeringsprogramma Mobiliteit’ hebben we als doel opgenomen dat het aantal verkeersslachtoffers op de gemeentelijke wegen in 2024 maximaal 45 bedraagt.

In dit verkeersveiligheidsplan voegen we daar nog een aantal tussendoelen aan toe:

- Een reductie van de snelheid op 30 km/u wegen tot maximaal <40 km/u
- Een reductie van de snelheid op 50 km/h wegen tot maximaal <60 km/u
- Afname van het aantal risicolocaties in de 30 km/u gebieden met ca. 5 wegen jaarlijks
- Afname van het aantal risicolocaties (50 km/u) met 1 weg jaarlijks
- Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over snelheid met 1%

In de jaarlijkse evaluatie/terugkoppeling van het uitvoeringsprogramma mobiliteit zal de evaluatie van dit verkeersveiligheidsplan aan de hand van deze doelstellingen en tussendoelen worden opgenomen.

De doelstellingen zijn gebaseerd op een eerste inschatting. Aan de hand van de bevindingen uit de evaluatie kan bijstelling wenselijk zijn.

3. Uitvoeringsagenda - Maatregelen

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Heerlen benoemd alsmede de ambities en doelstellingen ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om deze doelstellingen te halen. Een integrale aanpak van deze risico is vereist.

In de navolgende tabellen zijn de maatregelen genoemd die we in Heerlen de komende jaren kunnen treffen om onze doelstellingen te kunnen halen. De maatregelen zijn uitgewerkt rondom de 3 E's.

Education:

Beleidsthema	Projecten
Veilige infrastructuur	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft vooral te maken met het grotere aandeel fietsers en e-bikers op dit type wegen. Educatieprogramma's op gebied van fietsers en e-bikers, met name gericht op gedrag op kruispunten en gedrag ten opzichte van zwaar verkeer. Als aanvulling campagnes gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten.
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Trainingen en programma's voor 12 - 14 jarige gericht op afleiding in het verkeer en kennis en vaardigen ten aanzien van het fietsen
Onervaren verkeersdeelnemers	
Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de landelijke en provinciale programma's voor jonge bestuurders.
Snelheid in het verkeer	Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Het betreft hier landelijke campagnes over rijsnelheid.
Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer komt aan de orde in landelijke programma's voor de verschillende doelgroepen (bijv. MONO).
Verkeersovertredingen	Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen.

Engineering algemene maatregelen:

Beleidsthema	Maatregel	Toelichting
Veilige infrastructuur	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurtten.	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden. Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk. Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impuls gelden SPV. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen, het aanleggen van drempels of locatie specifieke ingrepen.
	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/ u wegen.	
	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/ u wegen.	Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: • De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan. • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV. • Indien aanpassing conform de inrichtingseisen niet mogelijk is, is hercategorisering naar GOW 30¹ aan de orde.
	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/ u wegen.	

Beleidsthema	Maatregel	Toelichting
	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: • Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen. Indien aanpassing conform de inrichtingseisen niet mogelijk is, is hercategorisering naar GOW 30¹ aan de orde. • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

¹GOW30:

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment twee wegcategorieën: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Een erftoegangsweg (ETW) heeft een verblijfsfunctie, verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/h. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) heeft een verkeersfunctie, verkeerssoorten zijn van elkaar gescheiden en de maximumsnelheid is over het algemeen 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen (de grijze wegen) en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten. Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De GOW30 is zo een oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren op dit type wegen. De GOW30 is daarnaast een instrument om uitvoering te geven aan het STOP principe en meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers.

De Tweede Kamer heeft de motie (Kröger en Stoffer, 27 oktober 2020) aangenomen om een Afwegingskader 30 km/h (CROW) te ontwikkelen om wegbeheerders te ondersteunen bij het maken van een keuze voor 50 km/h of 30 km/h. Het afweegschema probeert voor wegen die zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben een oplossing te vinden door uit te gaan van 30 km/h als 'leidend principe' binnen de bebouwde kom. Dat wil zeggen: standaard 30 km/h tenzij 50 km/h wenselijk is en op een veilige manier mogelijk is. Het toepassen van het afweegschema sluit aan bij de landelijke werkwijze waarvan de basis al is vastgelegd.

Als vervolg op de regionale aanpak SPV 2030 hebben we binnen Zuid-Limburg ook een regionale aanpak 30 km/h tenzij ontwikkeld. Enerzijds om het huiswerk op orde te hebben en klaar te zijn voor ontwikkelingen die op de regio afkomen. Daarnaast wil Zuid-Limburg voorkomen dat wegbeheerders teveel uiteenlopende keuzes maken én dat iedere gemeente zelf 'het wiel uit moet vinden'. Door de gezamenlijke aanpak kunnen ook de (regionale) gevolgen op bv. handhaving/openbaar vervoer/hulpdiensten inzichtelijk worden gemaakt en gezamenlijk opgepakt worden. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in een hernieuwd beeld rond de categorisering wegen/mobiliteitsnetwerk waar de nieuwe categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30) onderdeel van uitmaakt.

De regionale aanpak 30 km/h tenzij heeft geresulteerd in het rapport '30 km/h, tenzij.... Regionale aanpak Zuid-Limburg' met bijbehorende 'Adviesnetwerk 30 km/h Zuid-Limburg'. Dit adviesnetwerk kan worden gezien als een inhoudelijke, onafhankelijke voorzet die door de verschillende wegbeheerders worden gebruikt als standpunt voor verdere keuzes, besluitvorming, uitwerking en uitvoering.

In het adviesnetwerk is rekening gehouden met de resultaten van de risicoanalyses van de verschillende wegbeheerders. De relatie met de risicolocaties in Heerlen is daardoor geborgd. Dit uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid zal samen met de Regionale aanpak 30 km/h tenzij de input gaan leveren voor de wegategorisering in Heerlen.



Uitsnede Adviesnetwerk Heerlen



Engineering locatiegerichte maatregelen:

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel
Snelheidsremmende maatregelen	30 km/u wegen	Aanbrengen verkeersdrempels, plateau's, uitritconstructies, versmallingen, klinkerverharding i.p.v. asfalt.
Oversteekvoorzieningen	30 km/u wegen	Aanbrengen middengeleider
	50 km/u wegen	Aanbrengen zebrapad
Voetgangersvoorzieningen	Voetgangers	Aanleggen voetpad
	30 km/u wegen	
	50 km/u wegen	
Fietsvoorzieningen	Fiets, E-bike	Aanleggen vrijliggend fietspad
	Oudere (e-) fietser	Aanpassen fietsvoorziening rotondes
	Jonge fietsers (0-14 jaar)	Meer opstelruimte creëren bij oversteek
	Snor/bromfietzers	
Schoolomgeving	Jonge fietsers (0-14 jaar)	Inrichten veilige schoolomgeving, inrichten schoolzone
	50 km/u wegen	Aanleggen rotonde

Enforcement:

Beleidsthema	Maatregel	Toelichting
Snelheid in het verkeer	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	De bestaande snelheidscontroles in overleg met de politie doorzetten. Hiervoor mede de handhavingslijst uit de top-10 aanpak gebruiken. Daarnaast in overleg snelheidscontroles laten houden op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets heeft deze wegen inzichtelijk gemaakt. Te combineren met een aanstaande reconstructie om politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. In te zetten handhavingsmiddelen: • Snelheidsdisplays • Mobiele radarsets • Laserguns • Digitale flitspalen • Verplaatsbare flitspalen / FlexFlitser • Trajectcontrole
Verkeersovertreders	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Verzoeken tot handhaving door politie op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
	Afstemmen handhaving en campagne-activiteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

4. Uitvoeringsprogramma 2024

Op basis van de mogelijke maatregelpakketten, zoals hierboven verwoord in de uitvoeringsagenda hebben we voor 2024 een concreet uitvoeringsplan opgesteld. Dit uitvoeringsplan bestaat uit 3 onderdelen, wederom gebaseerd op de 3 E's. In bijlage 1 is een overzicht van het volledige verkeersveiligheidsprogramma 2024 opgenomen.

4.1 Education

Voor het onderdeel verkeerseducatie /gedragsbeïnvloeding sluiten we aan bij het lopende programma en de ontwikkelingen van het ROVL. Daarnaast gaan we in 2024 verdere mogelijkheden verkennen en de nadruk zal liggen op voorbereiding. We gaan onderzoeken of we een deel, met name communicatie en voorlichting regionaal op kunnen pakken. Ook verkennen we in 2024 de mogelijkheden om een pilot m.b.t. gedragsbeïnvloeding / verkeerseducatie voor het voortgezet onderwijs op te starten.

ROVL:

Voor de aanpak van de risicothema's kwetsbare en onervaren verkeerdeelnemers (fiets, (e-bike), kinderen 12-14 jaar op de fiets) zetten we het komende jaar wederom in op de samenwerking met het ROVL rondom de Verkeersactieve school. Deze risicothema's hebben een directe relatie met het risicothema veilige infrastructuur: verkeerseducatie en aanpassing infrastructuur wordt hier in samenhang opgepakt (zie verder 'Engineering')

De huidige samenwerkingsovereenkomst Verkeersactieve School (gemeenten -Provincie) loopt t/m schooljaar 2024/2025. Scholen die verkeersveiligheid onderdeel laten uitmaken van hun lessen en aandacht hebben voor een verkeersveilige schoolomgeving en schoolthuisroutes worden Verkeersactieve school. Provincie Limburg en Gemeenten zorgen voor een aanbod van projecten die verkeersveilig gedrag stimuleren. Scholen worden ondersteund door netwerkoverleggen en onderwijs-adviseurs. Uitgangspunt van de verkeersveiligheidsaanpak rondom het basisonderwijs blijft dat wij ons inspannen om de omgeving van de school te verbeteren als de school zelf bereid is om activiteiten uit te voeren die bijdragen aan het stimuleren van lopen en

fietsen (als deelnemer aan de Verkeersactieve School).

Met het ROVL zijn we overeengekomen dat we de gedragsbeïnvloedingscomponent, De TrapStepStap Kids Reporter, voor het basisonderwijs in Heerlen tot en met het schooljaar 2024-2025 volledig onderbrengen in het projectaanbod van de Verkeersactieve School. Heerlen heeft de ambitie om in 2024 in totaal 8 scholen te laten deelnemen. Hierover zullen nadere afspraken met het ROVL gemaakt worden. Voor het voortgezet onderwijs gaan we een zelfde soort aanpak ontwikkelen. Hiertoe zetten we een pilotproject op rondom een school in het voortgezet onderwijs.

Verder werken we samen met VVN voor het afnemen van fietsexamens op het basisonderwijs.

Kosten: € 2.150,- excl. BTW per school voor de TrapStepStap Kidsreporter, in totaal € 17.200,- (vanuit reguliere middelen kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid).

€ 43.528,50 als bijdrage aan de Verkeersactieve School en € 1.500,- voor de fietsexamens (beide vanuit reguliere middelen kostenplaats 60210012 Verkeersveiligheidsbeleid). Pilotproject VO school: € 14.700,- (vanuit reguliere middelen kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid).



Voor de aanpak van de risicothema's 1.6 (oudere (e-) fietser), 1.13 (rijden onder invloed), 1.14 (snelheid in het verkeer) en 1.15 (afleiding in het verkeer) sluiten we aan bij de "Doelgroepenaanpak Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg 2024-2027" zoals voorgesteld door het ROVL. Deze gezamenlijke aanpak wordt in 2024 vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De benodigde bijdrage vindt plaats op basis van cofinanciering.

Kosten: € 10.000,- excl. BTW (vanuit reguliere middelen kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid).



4.2 Engineering

Algemeen:

Infrastructurele maatregelen zijn kostbaar en kennen een uitgebreid voorbereidingstraject. Het is dan ook vrijwel onmogelijk om alle maatregelen tegelijk uit te voeren. Daarom is het belangrijk om te bepalen welke doelstellingen prioriteit moeten krijgen. Met andere woorden: met welke doelstellingen gaan we als eerste aan de slag, voor welke maatregelen maken we als eerste budget vrij?

Naast politiek-bestuurlijke keuzes hanteren we de volgende inhoudelijke argumenten om te prioriteren:

1. Op basis van de slechtste risicoscores

De grootste winst valt te behalen op een weg met de slechtste risicoscore uit de risicoanalyse. Hoogste prioriteit hebben altijd de risicolocaties. De risicolocaties zijn de wegen waar sprake is van een combinatie van risicofactoren. Vervolgens worden de aandachtswegen geprioriteerd, de wegen waar sprake is van een enkelvoudig risico.

2. Op basis afzonderlijke risico-kenmerken

Om de onderlinge prioritering van de onder 1. Genoemde risicolocaties, aandachtswegen en de overige genoemde wegen te bepalen beoordelen we de wegen ook op de volgende kenmerken: Snelheid (V85), vormtoets (aanwezigheid fietsvoorzieningen), intensiteiten, ongevallen en specifieke omstandigheden zoals: maakt de weg deel uit van een school-thuisroute, hoofdfietsroute of route waar veel ouderen gebruik van maken. Daarnaast wordt ook gekeken of de betreffende weg als aandachtspunt in ons Fietsplan Heerlen ('Van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen') is opgenomen en zijn de specifieke industriestraten apart genoemd. De aard en het aantal aanwezige kenmerken bepaald de urgentie en daarmee de uiteindelijke prioritering.

3. Op basis van (kosten)effectiviteit van maatregelen

Omdat de budgetten vrijwel altijd beperkt zijn kiezen we voor maatregelen die aantoonbaar effectief zijn. Daarnaast proberen we altijd om zoveel mogelijk werk met werk te maken. Dit doen we door de verkeersmaatregelen af te stemmen met de onderhoudswerkzaamheden en waar mogelijk samen uit te voeren.

Op basis van de eerste twee criteria is de in bijlage 2 opgenomen prioriteringslijst bepaald. Op deze lijst zijn alle wegen opgenomen die zijn genoemd in de risicoanalyse en het fietsplan.

Het derde criteria wordt gebruikt om het jaarlijkse uitvoeringsprogramma op te stellen. Het afstemmen met onderhoudswerkzaamheden vind jaarlijks in overleg met Team stadsingenieurs plaats.

De prioriteringslijst vormt de basis voor het hieronder genoemde projectenoverzicht 2024 waarbij de risicolocaties altijd de hoogste urgentie hebben. De keuze voor uitvoering in 2024 is daarnaast bepaald op basis van het beschikbare budget.

Projecten Engineering 2024:

Verbeteren en/of volledig herinrichten van risicolocaties op 30 km/h wegen.

Uit de risicoanalyse komen de volgende 30 km/h wegen naar voren met een hoog risico. Het betreft:

Kasteel Hoensbroeklaan, Dudoklaan, Gerard Holtlaan, Meezenbroekerweg, Kastanjelaan, Mgr. Feronlaan, Huskensweg, Rector Driessenweg en de Lucasstraat.

Van deze wegen zijn de Kasteel Hoensbroeklaan, Dudoklaan, Gerard Holtlaan, Meezenbroekerweg en de Mgr. Feronlaan reeds opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023. Dit jaar wordt (de voorbereiding van) de Huskensweg, Rector Driessenweg en de Lucasstraat opgepakt. Hierbij worden aanvullende maatregelen zoals genoemd in de tabel 'Engineering locatiegerichte maatregelen' gerealiseerd.

Kosten: € 300.000,- excl. BTW (vanuit investering 102574 Heerlen in beweging 2024).

Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurtten.

Het is wenselijk om het wegbeeld van alle 30 km/h wegen die nog niet conform de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig zijn ingericht alsnog als zodanig in te richten. Het betreft hier de wegen/buurtten die vanuit de vormtoets slecht scoren maar geen specifieke risicolocaties vormen.

Totale herinrichting is relatief kostbaar en uitgaande van het feit dat de meeste ongevallen op 50 km/u wegen plaatsvinden is het verdedigbaar om een koppeling te leggen naar geplande onderhoudswerkzaamheden zoals vernieuwing riolering en/of asfaltonderhoud. Herinrichten van deze wegen zal dan ook niet als een solitair project worden opgepakt.

Verbeteren en/of volledig herinrichten van risicolocaties op 50 km/h wegen.

Uit de risicoanalyse komen de volgende 50 km/h wegen naar voren met een hoog risico:

Ganzeweide, Schelsberg, Kerkraderweg, Molenberglaan, Valkenburgerweg, Nijverheidsweg, Bokstraat, Sittarderweg, Akerstraat Noord, Akerstraat, Heerlerbaan (route Akerstraat-Heesbergstraat-Heerlerbaan), Benzenraderweg, Apollolaan, Putgraaf en Homerusstraat.

Het hoge risico op deze wegen wordt vooral veroorzaakt door het feit dat het belangrijke schoolroutes zijn. Uitgezonderd de Akerstraat Noord is daarnaast de inrichting van de wegen niet conform de eisen uitgevoerd en de snelheid ligt veelal hoog. Het realiseren van een veilige 50 km/h inrichting met vrijliggende fietspaden is, uitgezonderd de route Akerstraat (vanaf de Molenberglaan) -Heesbergstraat - Heerlerbaan, echter niet mogelijk.

De Akerstraat Noord is ingericht conform de richtlijnen. Handhaving is hier de aangewezen maatregel om het risico te verminderen. Om de veiligheid op de route Heerlerbaan (route Akerstraat-Heesbergstraat-Heerlerbaan) en op de Schelsberg te verbeteren is realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen noodzakelijk.

Om de overige wegen veiliger te maken is wijzigen van de wegcategorisering van GOW 50 tot GOW 30, zoals aangegeven in de tabel 'Engineering algemene maatregelen' de enige mogelijkheid.

Bij het wijzigen van een wegcategorisering is altijd een toetsing van het netwerk noodzakelijk. Hierin wordt nagegaan of het verkeer (fietsers, openbaar vervoer, personenauto's, vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten) over de wegen rijdt die daar het meest geschikt voor zijn. Als dat niet het geval is, wordt het netwerk nog wat geoptimaliseerd, bijvoorbeeld door een route te verleggen of net een andere keuze te maken. Deze netwerktoets is als onderdeel van de regionale aanpak '30 km/h tenzij' ook voor Heerlen uitgevoerd. Uit deze aanpak is naar voren gekomen dat het wenselijk is om naast de hierboven genoemde Apollolaan, Akerstraat, Putgraaf en Homerusstraat ook het aanliggende deel van de Cityring (Dr. Poelsstraat, Raadhuisplein, Coriovallumstraat en Geerstraat) als GOW 30 in te richten.

Een GOW 30 is een nieuw type weg met een aangepaste inrichting. Een snelheidsverlaging op deze wegen zal alleen in combinatie met deze nieuwe inrichting tot een positief resultaat leiden. Daarom is tussen de Zuid-Limburgse wegbeheerders afgesproken om pas over te gaan tot het daadwerkelijk instellen van het nieuwe snelheidsregime op deze wegen als de inrichting ook voldoet.

Op basis van de voorgestelde prioriteringscriteria ziet de top 5 van risicolocaties er als volgt uit:

1. Bokstraat
2. Roebroekweg
3. Sittarderweg
4. Heerlerbaan (route Akerstraat-Heesbergstraat-Heerlerbaan)
5. Schelsberg
6. Valkenburgerweg

Conform bovenstaande prioritering wordt de Bokstraat als eerste risicolocatie in 2024 opgepakt. De weg wordt heringericht tot een GOW 30.

Kosten: € 275.000,- excl. BTW (vanuit investering 102574 Heerlen in beweging 2024).

Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u Aandachtswegen.

De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Industriestraat (score 3)
- Passartweg (score 3,5)
- De Koumen (score 4)
- Bredastraat (score 4,5)

Deze lage scores worden vooral veroorzaakt door hinder voor langzaam verkeer als gevolg van vrachtverkeer en het ontbreken van vrijliggende fietspaden. De Industriestraat en De Koumen zijn wegen op bedrijventerreinen. Vanwege de specifieke lokale omstandigheden op dergelijke wegen worden deze niet in dit verkeersveiligheidsplan opgenomen, maar worden ze in een separaat traject opgepakt. De Passartweg en Bredastraat scoren lager in de totale prioriteringslijst en worden daarom niet als apart project opgepakt. Aanpassing zal worden gekoppeld aan toekomstig onderhoud.

Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen

Bij het subthema fietsers en e-bikes is in de lijst een overzicht gegeven van de 50 km/h wegen waarbij vrijliggende fietspaden deels of geheel ontbreken. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en e-bikers is van groot belang om deze situatie te verbeteren en de inrichting aan te passen. Naast de eerder genoemde criteria hebben we voor het prioriteren de relatie gelegd met de knelpunten die in de programmalijn 'fietsinrichting naar een hoger niveau' vanuit het Fietsplan Heerlen 'Van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen' naar voren zijn gekomen. '

De betreffende fietsroutes vallen voor een deel onder de risicolocaties en worden in het kader van die aanpak geprioriteerd.

Doordat deze wegen vanwege de combinatie van meerdere risicofactoren een hogere urgentie hebben dan de wegen waar sprake

is van een enkelvoudig risico wordt deze laatste groep niet apart opgepakt. Aanpassing wordt gekoppeld aan toekomstig onderhoud. Uitzondering vormen de wegen die reeds vanuit het Fietsplan worden opgepakt.

Hierbij gaat het om de herinrichting van de Willem Barentzweg en de Henry Dunantstraat. De voorbereiding hiervan is reeds in 2023 opgestart.

Kosten: voor de uitvoering van de eerste twee wegen is in totaal € 1.250.000,- beschikbaar (vanuit investering 102620 Actieplan fiets. 2024).

Net zoals voor de aanpak van de risico-locaties op de 50 km/h wegen geldt ook voor deze wegen dat het niet altijd mogelijk is om vrijliggende fietspaden aan te leggen en dat het ook hier wenselijk is om (een deel) van de betreffende wegen in te richten als GOW 30.



Veilige schoolomgevingen

De aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de scholen in Heerlen bestaat uit een geïntegreerde aanpak waarin we naast de onder het hoofdstuk 'Educatie' genoemde educatie en gedragsbeïnvloedingsprojecten de omgeving van de scholen op uniforme wijze inrichten met herkenbare elementen en er ook ruimte is voor kleine verkeersmaatregelen.

Kosten: € 200.000,- voor de geplande 8 scholen (vanuit investering 102574 Heerlen in beweging 2024).



Locatiegerichte maatregelen / afhandeling meldingen

De risicoanalyse is geen uitputtend document. Met name in de 30 km/h gebieden zullen er nog specifieke risicolocaties of aandachtswegen aanwezig zijn die als gevolg van de meer algemene, buurtgerichte benadering van de risicoanalyse niet direct zichtbaar zijn. Daarom betrekken we ook de binnengekomen meldingen van bewoners en gebruikers in onze verkeersveiligheidsaanpak.

Om een objectieve afweging te kunnen maken met betrekking tot de noodzaak en urgentie van de aanpak van deze meldingen en de inzet van de (beperkte) middelen hiervoor wordt er binnen de gemeente Heerlen gewerkt met onder 1.2 genoemde top-10 (prioriteringslijst) van verkeersknelpunten. Deze aanpak is specifiek bedoeld voor die gevallen die – los van grotere reconstructies – solitair aangepakt kunnen worden, maar toch een dermate grote financiële inzet vereisen die de reguliere budgetten overstijgen.

Aan de werkwijze die voor het beoordelen en eventueel prioriteren van maatregelen wordt gehanteerd zijn een tweetal beoordelingscriteria toegevoegd.

De oorspronkelijke beoordelingscriteria waren:

- Op 30 km/h wegen wordt een V85 tot en met 39 km/u acceptabel geacht.
- 30 km/u wegen worden aangepakt met beperkte structurele maatregelen. Daarbij komen wegen met 3 of meer letselongevallen gedurende de laatste drie jaar het eerst in aanmerking, vervolgens die wegen met een hoge V85. Bij gelijke V85, bepalen ongevallen de volgorde.
- Op 50 km/h wegen wordt een V85 tot en met 59 km/u acceptabel geacht.
- 50 km/u wegen worden in principe alleen aangepakt door te handhaven (politie). Beperkte structurele maatregelen worden slechts toegepast indien er sprake is van drie of meer letselongevallen gedurende de laatste drie jaar.

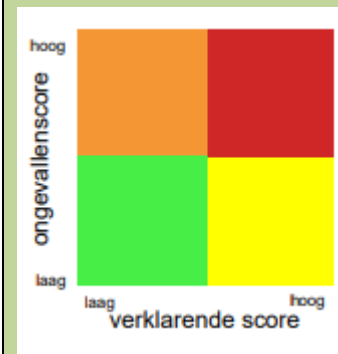
Met de nieuwe risicogestuurde aanpak van het ROVL is er meer inzicht gekomen in de potentiële veiligheidsrisico's in de woonbuurten (30 km/u gebieden) en op de ontsluitingswegen. De bovenstaande beoordelingscriteria worden dan ook uitgebreid met de toetsing of de meldingslocatie voorkomt in een gebied dat is genoemd in de risicoanalyse. Voor de 30 km/u gebieden houdt dit in dat er wordt gekeken of het een straat betreft die ligt in een van de onder het subthema 'veilige infrastructuur' genoemde wijken die het slechtst scoren in de vormtoets.

Voor meldingen m.b.t. 50 km/u die niet als zodanig in de risicoanalyse en dit uitvoeringsplan zijn genoemd wordt de CROSS* score medebepalend voor de prioritering.

*Cross Methode

In de risicoanalyse van Heerlen zijn de meest onveilige trajecten op basis van ongevallen- én snelheidsscore bepaald aan de hand van de Cross-methode.

De CROSS-methode combineert de ongevallenscore van een bepaald traject in een matrix met de verklarende variabele van een bepaald traject (zoals de snelheidsscore of de weginrichtingsscore).



De verklarende variabele staat op de x-as en de ongevallenscore op de y-as. Er zijn zodoende 4 mogelijke uitkomsten: rood, oranje, geel of groen:

- Rood: hoge ongevallenscore én hoge verklarende score.
- Oranje: hoge ongevallenscore en lage verklarende score.
- Geel: lage ongevallenscore en hoge verklarende score.
- Groen: lage ongevallenscore en lage verklarende score.

De nieuwe beoordelingscriteria worden:

- Op 30 km/h wegen wordt een V85 tot en met 39 km/u acceptabel geacht.
- 30 km/u wegen worden aangepakt met beperkte structurele maatregelen. Daarbij komen wegen, met 3 of meer letselongevallen gedurende de laatste drie jaar het eerst in aanmerking, vervolgens die wegen die zijn gelegen in één van de risicowijken, met een hoge V85. Bij gelijke V85, bepalen ongevallen de volgorde. Daarna volgen de wegen die niet zijn gelegen in één van de risicowijken.
- Op 50 km/h wegen wordt een V85 tot en met 59 km/u acceptabel geacht.
- 50 km/u wegen waarvan de inrichting voldoende scoort op de vormtoets worden in principe alleen aangepakt door te handhaven (politie).

In bijlage 3 zijn de aangepaste stroomschema's te vinden.

De top 10 30 km/h wegen voor 2024 is als volgt:

1. Raambouwstraat
2. Montfortstraat
3. Heulsstraat
4. Julianastraat
5. Weltertuynstraat
6. Limburgiastraat
7. Schiedestraat
8. Demstraat
9. Bongaertslaan
10. Kloosterkoolhof

Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd. Probleem op deze wegen is vrijwel altijd dat ze niet conform de richtlijnen zijn ingericht.

De aanpak van deze wegen bestaat uit het uitvoeren van structurele maatregelen die op 30 km/u wegen een blijvende snelheidsverlaging in het betreffende weggedeelte kunnen bereiken.

Budget: € 200.000,- vanuit investering 102574 (Heerlen in beweging 2024). Dit budget wordt ingezet om de meest urgente knelpunten aan te pakken in volgorde van urgentie overeenkomstig de aangegeven prioritering en bestuurlijke keuzes. In de regel kunnen er jaarlijks ca. 3 straten worden aangepakt.

De top 10 50 km/h wegen voor 2024 is als volgt:

1. Beersdalweg tussen Terhoevenderweg en Vranckerkerklaan
2. Euregioweg (Wickraderweg)
3. John F. Kennedylaan tussen Tichelbeekstraat en Daelsweg
4. Unolaan tussen Kampstraat en Europalaan
5. Beersdalweg tussen Vranckerkerklaan en Huisbergerstraat
6. Heerenweg tussen Euregioweg en Vinkenstraat
7. Koumenweg tussen Wijngaardsweg en De Koumen
8. Pegasuslaan tussen Kerkraderweg en Noorderkroon
9. Euregioweg tussen Mijnspoorweg en Heerlenseweg
10. John F. Kennedylaan tussen Peschstraat en Zandweg

Vanwege de functie van de weg (doorstromen met hoge intensiteiten en veelal busverbindingen) is het niet gebruikelijk om op 50 km/h wegen snelheidsremmende maatregelen toe te passen. De wegen zijn over het algemeen conform de geldende richtlijnen ingericht. Het snelheidsprobleem is in verreweg de meeste gevallen een gedragsprobleem en daarom worden deze wegen in principe alleen aangepakt door handhaving (politie). Beperkte structurele maatregelen worden slechts overwogen in die gevallen waar het snelheidsprobleem te relateren is aan een foutieve weginrichting. Dit zal dan altijd op aangeven van de politie zijn.

4.3 Enforcement

Jaarlijks geven we aan de politie een top 3 met handhavingslocaties aan voor hun Toplijst. Deze top 3 baseren we op de risicolocaties uit de risicoanalyse en de handhavingslijst uit de top-10 aanpak.

Daarnaast zal de flexflitser ook dit jaar periodiek langs de Schelsberg worden opgesteld.

Het is wenselijk om de verkeershandhaving te intensiveren. Niet alleen op het thema snelheid maar ook voor het thema verkeersovertreders. Dat is niet iets wat we vanuit Heerlen alleen kunnen oppakken, maar waarvoor regionale samenwerking noodzakelijk is. Vanuit het RMO wordt daarom het uitwerken van een handhavingsstrategie in de agenda voor 2024 opgenomen.



5. Doorkijk 2025 – 2028

Voor de projecten op gebied van verkeersveiligheid is tot en met 2024 investeringsbudget aanwezig. Zoals eerder gemeld is de grootste verkeersveiligheidswinst te behalen op een weg met de slechtste risicoscore en dan in het bijzonder op de risicolocaties, de wegen die vanwege de combinatie van risicofactoren de hoogste prioriteit hebben. In de algemene prioriteringslijst nemen deze risicolocaties de eerste 16 plaatsen in.

Voor deze 16 prioritaire locaties is aan de hand van kengetallen globaal inzichtelijk gemaakt wat de benodigde investering voor de komende jaren zal zijn. Om de prioriteitenlijst compleet te houden zijn ook de wegen die in 2024 worden opgepakt vermeld maar zonder investeringsbedrag.

Daarnaast zijn er nog een aantal aanpassingen aan de wegenstructuur nodig die niet direct in de risicoanalyse zijn genoemd, maar als randvoorwaardelijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op een aantal risicowegen worden beschouwd. Het betreft hier de aansluitingen met rotondes van de Zandbergsweg en Pastoorskuilenweg op de Randweg en de aansluiting van de Henri Dunantstraat op de John F. Kennedylaan. Ten slotte is ook het benodigde bedrag voor de uitvoering van de top 10 maatregelen voor de betreffende uitvoeringsperiode toegevoegd.

Welke wegen er in de betreffende periode daadwerkelijk worden aangepakt is afhankelijk van het ter beschikking gestelde budget.

In bijlage 4 is de doorkijk 2025-2028 opgenomen.

Bijlage 1. Verkeersveiligheidsprogramma 2024

Onderdeel	Omschrijving / locatie	Thema	Soort maatregel	Kosten	Partners
Education / educatie-gedragbeïnvloeding	Basisonderwijs (8 scholen)	Kwetsbare / onervaren verkeersdeelnemers	TrapStepStap Challenge	€ 17.200,00	ROVL
Education / educatie-gedragbeïnvloeding	Basisonderwijs / Voortgezet onderwijs	Kwetsbare / onervaren verkeersdeelnemers	Verkeersactieve school	€ 43.528,50	ROVL
Education / educatie-gedragbeïnvloeding	Basisonderwijs	Kwetsbare / onervaren verkeersdeelnemers	Fietsexamens	€ 1.500,00	VVN
Education / educatie-gedragbeïnvloeding	Voortgezet onderwijs	Kwetsbare / onervaren verkeersdeelnemers	Pilotproject VO	€ 14.700,00	
Education / educatie-gedragbeïnvloeding	Algemeen	Kwetsbare / onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid en afleiding in het verkeer	Doelgroepenaanpak Gedragbeïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg 2024-2027	€ 10.000,00	ROVL
Engineering / infrastructuur	Huskensweg	Veilige infrastructuur	Locatiegerichte maatregelen 30 kmu wegen	€ 105.000,00	
Engineering / infrastructuur	Rector Driessenweg	Veilige infrastructuur	Locatiegerichte maatregelen 30 kmu wegen	€ 75.000,00	
Engineering / infrastructuur	Lucasstraat	Veilige infrastructuur	Locatiegerichte maatregelen 30 kmu wegen	€ 120.000,00	
Engineering / infrastructuur	Bokstraat	Veilige infrastructuur	Hercategorisering tot GOW 30 en herinrichten.	€ 275.000,00	
Engineering / infrastructuur	Fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen	Veilige infrastructuur	Willem Barentzweg en Henry Dunantstraat	€ 1.500.000,00 (fietsplan)	
Engineering / infrastructuur	Basisonderwijs (8 scholen)	Veilige infrastructuur	Inrichting uniforme schoolzones en kleine verkeersmaatregelen	€ 200.000,00	
Engineering / infrastructuur	Uitvoering top-10, Raambouwstraat, Montfortstraat, Heulsstraat	Snelheid in het verkeer	Kleine verkeersmaatregelen	€ 200.000,00	
Enforcement	Handhavingslijst	Snelheid in het verkeer	In overleg met de politie opstellen jaarprogramma handhaving	-	Politie team Verkeer
Enforcement	Uitwerken handhavingsstrategie	Snelheid in het verkeer / verkeersovertreders.	Regionale uitwerking Handhavingsstrategie.	-	RMO Zuid Limburg

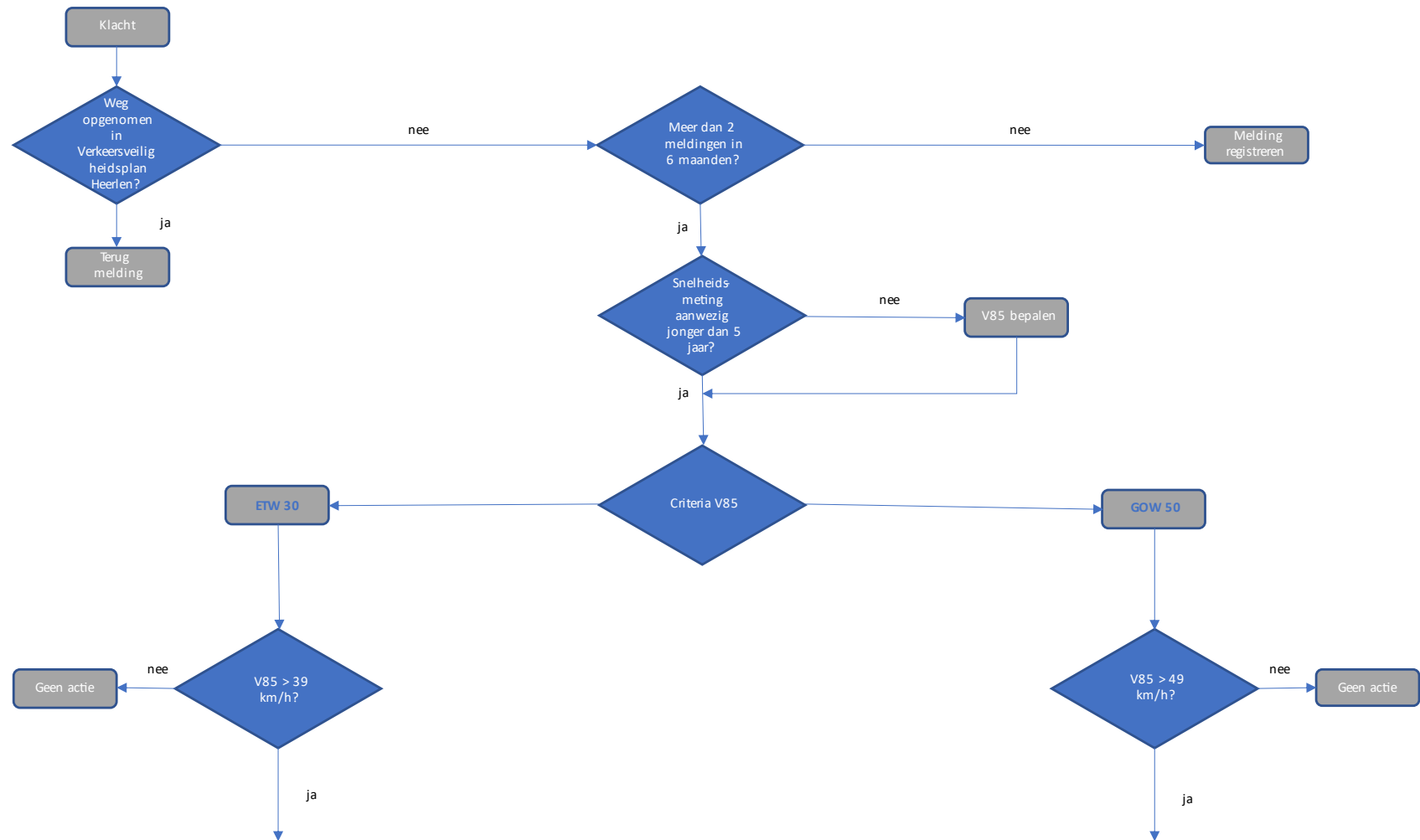
Bijlage 2. Prioriteringslijst risicoanalyse

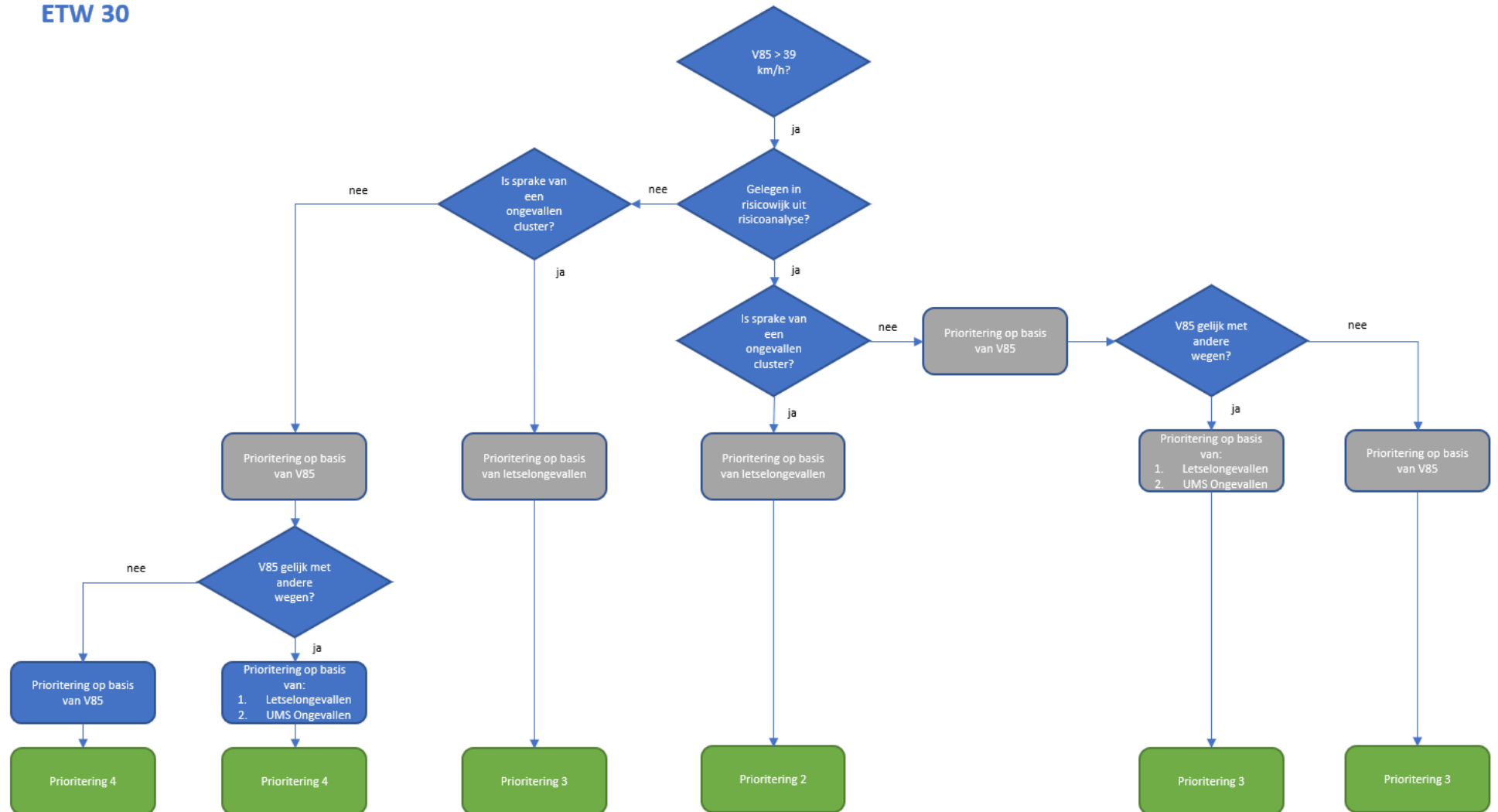
	straatnaam	categorie
1	Bokstraat	GOW50
2	Roebroekweg	GOW50
3	Sittarderweg	GOW50
4	Heerlerbaan (route Akerstraat-Heesbergstraat-Heerlerbaan)	GOW50
5	Schelsberg	GOW50
6	Valkenburgerweg	GOW50
7	Ganzeweide	GOW50
8	Kerkraderweg	GOW50
9	Molenberglaan	GOW50
10	Akerstraat (tussen Putgraaf en Ruys de Beerenbroucklaan)	GOW50
11	Benzenraderweg	GOW50
12	Huskensweg	ETW30
13	Putgraaf	GOW50
14	Apollolaan	GOW50
15	Homerusstraat	GOW50
16	Rector Driessenweg	GOW50
17	Lucasstraat	ETW30
18	Parallelweg	GOW50
19	Passartweg	GOW50
20	Huisbergerstraat	GOW50

21	Mgr. Hanssenlaan	GOW50
22	Kasteel Hoensbroeklaan	ETW30
23	Akerstraat Noord tussen Kouvenderstraat en Willem Barentzweg	GOW50
24	Schaesbergerweg	GOW50
25	Kouvenderstraat	GOW50
26	Pappersjans	GOW50
27	Heerlerweg	GOW50
28	Zeswegenlaan	GOW50
29	Bredastraat	GOW50
30	Anjelierstraat	GOW50
31	Groene Boord	GOW50
32	Klinkertstraat	GOW 50/ETW 30
33	Prof. Eijkmanlaan	GOW50
34	Kampstraat	GOW50
35	Schrieversheideweg	GOW50
36	Schuureikenweg	GOW50
37	Europalaan	GOW50
38	Gravin van Schönbornlaan	GOW50
39	Jongmansweg	GOW50
40	Juliana-Bernhardlaan	GOW50
41	Oude Brunssummerweg	GOW50
42	Willem Barentzweg	GOW50
43	Gouverneur Baron van Hövellplein	GOW50
44	Patersweg	GOW50
45	Aldenhofstraat	GOW50
46	Henri Dunantstraat	GOW50
47	Rennemigstraat	GOW50
48	Terlindenweg	GOW50
49	Verlengde Klinkertstraat	GOW50
50	Marktstraat	GOW50

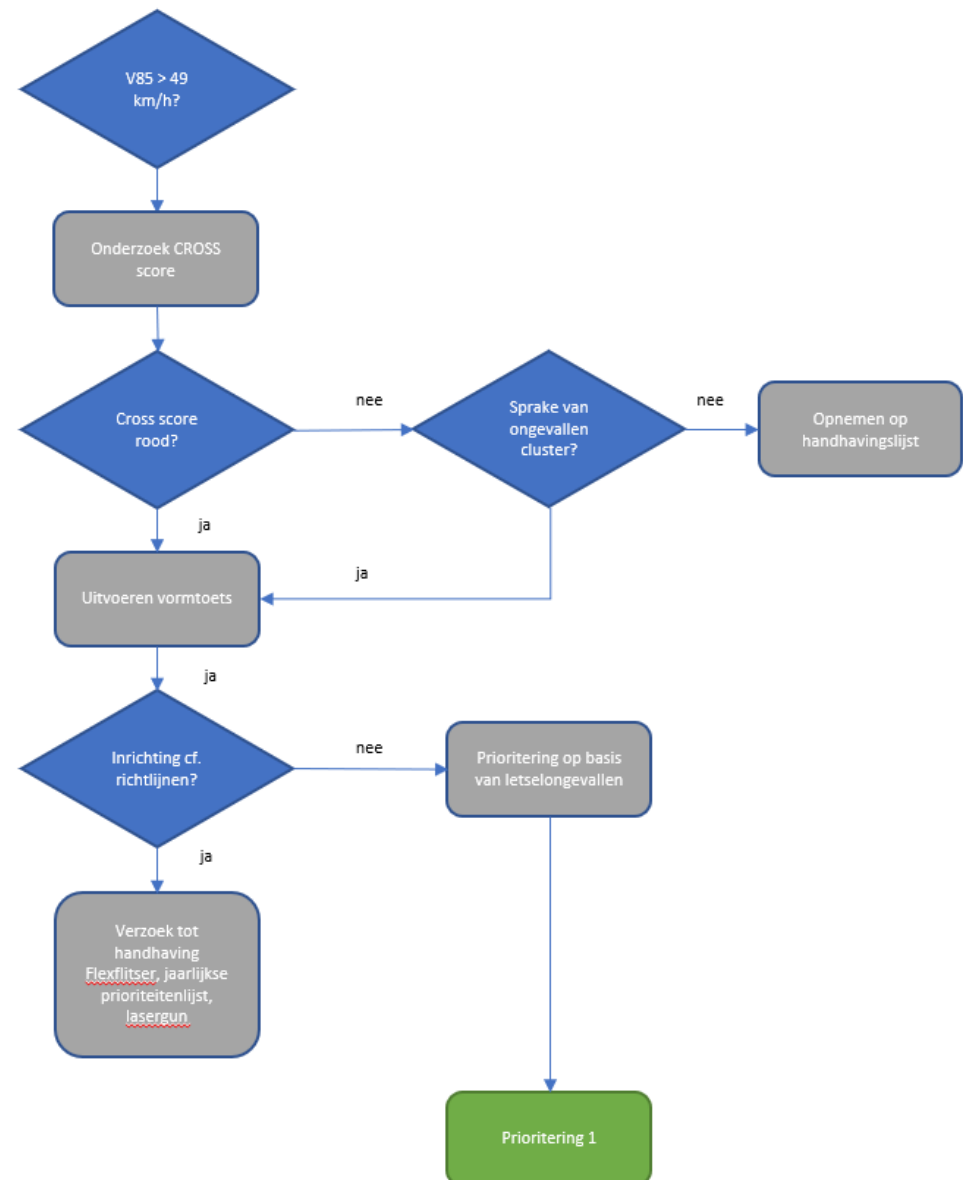
51	Pastoorskuilenweg	GOW50
52	Slotweg	GOW50
53	Zandbergsweg	GOW50
54	Albert Cuypstraat	GOW50
55	Mgr. Nolensstraat	GOW50
56	Uterweg	GOW50
57	Wilhelminastraat	GOW50
58	Trompenburgstraat	GOW50
59	Nieuwstraat	GOW50
60	Einderstraat	GOW50
61	Nijverheidsweg	GOW50
62	Industriestraat	GOW50
63	De Koumen	GOW50
64	Economiestraat	GOW50
65	In de Cramer	GOW50
66	Nijverheidsstraat	GOW50
67	Sourethweg	GOW50
68	Breukerweg	GOW50

Bijlage 3. Stroomschema's top 10 aanpak





GOW 50



Bijlage 4. Doorkijk 2025-2028

	Straatnaam	huidige categorie	Risicocategorie	Voorgestelde maatregelen	Kosten
1	Bokstraat	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	Investerings 2024
2	Roebroekweg	GOW 50		Inrichten als GOW 30	€ 787.000,00
3	Sittarderweg	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 815.000,00
4	Heerlerbaan (route Akerstraat-Heesbergstraat-Heerlerbaan)	GOW50	ja	Reconstructie met vrijliggende fietsvoorzieningen	€ 5.000.000,00
5	Schelsberg	GOW50	ja	Reconstructie met vrijliggende fietsvoorzieningen	€ 2.100.000,00
6	Valkenburgerweg	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 1.245.000,00
7	Ganzeweide	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 785.000,00
8	Kerkraderweg	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 1.100.000,00
9	Molenberglaan	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 950.000,00
10	Akerstraat (tussen Putgraaf en Ruys de Beerenbroucklaan)	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 360.000,00
11	Benzenraderweg	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 1.265.000,00
12	Huskensweg	ETW30	ja	Aanvullende snelheidsremmende maatregelen	Investerings 2024
13	Putgraaf	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 360.000,00
14	Apollolaan	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 120.000,00
15	Homerusstraat	GOW50	ja	Inrichten als GOW 30	€ 200.000,00
16	Rector Driessenweg	GOW50	ja	Inrichten als ETW 30	Investerings 2024
A	Uitvoering top 10 € 200.000 jaarlijks			Aanvullende snelheidsremmende maatregelen	€ 800.000,00
B	Rotonde Zandbergsweg-Randweg			Rotonde	€ 500.000,00
C	Rotonde Pastoorskuilenweg-Randweg			Rotonde	€ 500.000,00
D	Rotonde Henri Dunantstraat-John F. Kennedylaan			Rotonde	€ 600.000,00

Heerlen, juni 2024. ing. E.J.F. Adriaanse, Domein Ruimte – Beleid Ruimte