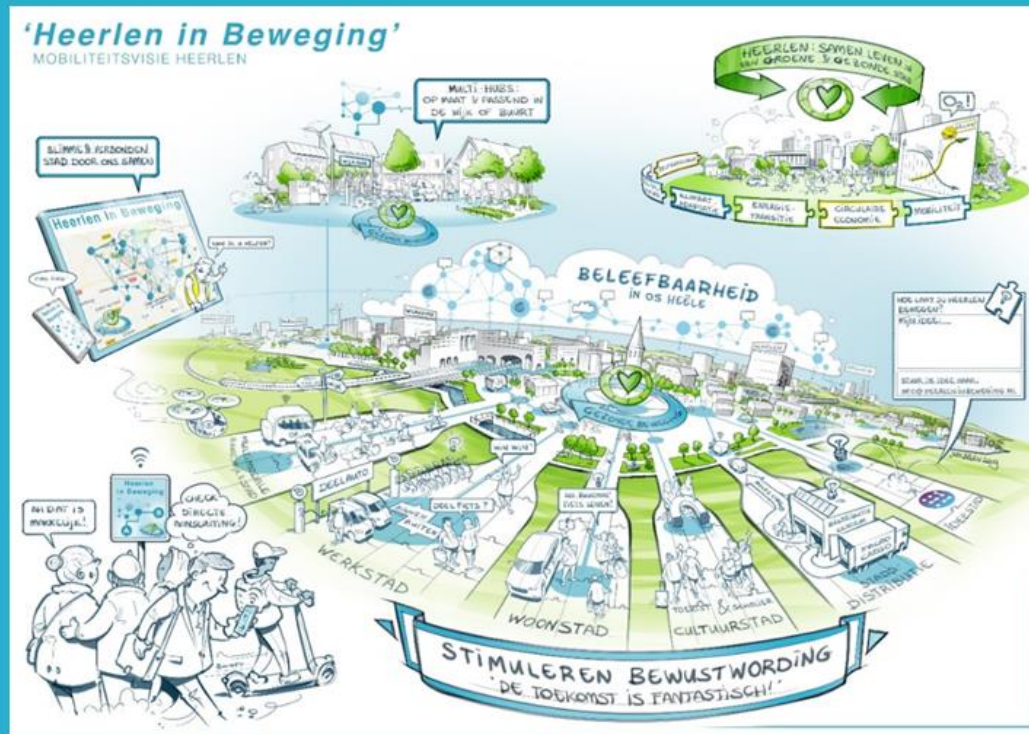


Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024



Heerlen

Bestuurlijk opdrachtgever
Ambtelijk opdrachtgever
Auteur
Domein Ruimte

25 juni 2024

Wethouder Marco Peters
Teamleider Beleid Ruimte
Ernst Adriaanse
Team Beleid Ruimte

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Heerlen in beweging

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	2
VOORWOORD	4
1 INLEIDING	5
1.1 Opbouw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	5
1.2 Terugblik Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023	6
2 ONZE WERKWIJZE	11
2.1 Samenwerking	11
2.2 Burgerbetrokkenheid	11
2.3 Monitoring en evaluatie	12
2.3.1 Programmadoelen	12
2.3.2 Projectdoelen	12
2.3.3 Monitoringsplan en Digitalisering Mobiliteitsdata	12
3 AMBITIE	13
4 PROGRAMMADOELEN	14
4.1 Verschuiving in de vervoerwijze keuze	15
4.2 0 ernstige verkeersslachtoffers	16
6 ACTIELIJNEN	17
7 UITVOERINGSPROGRAMMA 2024	19
7.1 Bewustwording en gebruik	19
7.2 Verkeersveiligheid	19
7.3 Leefbaarheid	24
7.4 Duurzame netwerken	25
7.5 Doorontwikkeling	26
8 Bijlagen	31

8.1 Overzicht projecten	31
8.2 Globale planning	32
8.3 Financiën projecten 2024	32

VOORWOORD

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024. In dit uitvoeringsprogramma geven we weer op welke wijze wij in 2024 uitvoering gaan geven aan ons mobiliteitsbeleid zoals vastgesteld in onze mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'. Daarnaast geven we in dit document een terugkoppeling van de werkzaamheden die in het kader van het Uitvoeringsprogramma 2023 in het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, zoals opgenomen in toezegging 2044.

In dit uitvoeringsprogramma blijven we vasthouden aan de flexibele en adaptieve aanpak zodat we in kunnen (blijven) spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen. Naast regionale samenwerking is ook de samenwerking op verschillende niveaus binnen onze stad heel belangrijk. Om daadwerkelijk te kunnen wonen, werken en leven in de groene en gezonde stad gaan we samen met de bewoners, bezoekers en bedrijven in Heerlen verder werken aan het realiseren van de ambities.

In dit uitvoeringsprogramma zetten we de lijn voort die in is gezet met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023. Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers blijft onze belangrijkste opgave.

We gaan werken met een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak die is gericht op het voorkomen van ongevallen door middel van een risicogestuurde aanpak. Met deze aanpak volgen we de lijn die landelijk met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is geïntroduceerd.

Daarnaast zetten we ook weer in op het stimuleren van duurzame en gezonde vervoerswijzen met behulp van het verbeteren van fietsvoorzieningen en het organiseren van fietsstimuleringsacties. Ook gaan we het aanbod van deelmobiliteit, zowel deelauto's als deelfietsen verder uitbreiden. Ten slotte maken we dit jaar een start met de aanpak van parkeerproblemen in woonwijken.

Samen brengen we Heerlen in Beweging!

Heerlen, juni 2024

1 INLEIDING

In het Coalitieakkoord 2022-2026 'Uit liefde voor onze stad' en in het Meerjarig Bestuurlijk Programma (MBP) 2023-2026 zijn de accenten bepaald voor het beleid van het college in de komende jaren. Voor wat betreft mobiliteit ligt de focus op het bevorderen van leefbaarheid in het centrum, het efficiënter inzetten van handhaving (flitspalen, boetes terug in de gemeentekas), het aanpakken van parkeerdruk in de wijken, het verbeteren van de fietsvoorzieningen, het optimaliseren van het openbaar vervoer en het intensiveren van de aanpak van gevaarlijke verkeerssituaties. De Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' is in juni 2019 unaniem vastgesteld. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal. Mobiliteit is één van de puzzelstukjes om deze ambitie te bereiken.

Al onze projecten zijn samengevat in het projectenoverzicht en dit overzicht vormt de onderbouwing voor het mobiliteitsbudget zoals opgenomen in de begroting 2024.

PROGRAMMA MOBILITEIT

VISIEVORMING	ONDERZOEK	UITVOERING		
2019	2020	2021	2022	B.V.

Figuur 1: Werkwijze uitvoering mobiliteitsvisie

1.1 Opbouw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Voor de opbouw van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 maken we gebruik van de systematiek zoals geïntroduceerd in het Programma Mobiliteit 2020. Alle projecten worden overzichtelijk weergegeven in één tabel.

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen				
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen		
	Bewustwording en gebruik			
	Verkeersveiligheid			
	Leefbaarheid		MAATREGELEN	
	Duurzame netwerken			
	Doorontwikkeling			

Figuur 2: Opbouw uitvoeringsprogramma mobiliteit

1.2 Terugblik Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023

Er is toegezegd dat de commissie LO elk jaar over de voortgang van de projecten uit het voorgaande uitvoeringsprogramma mobiliteit zal worden geïnformeerd. Dit gebeurt niet langer meer aan de hand van kwartaalrapportages maar aan de hand van een jaarlijkse terugblik. Omdat er eerder al voortgangsrapportages over de eerste 3 kwartalen van 2023 zijn opgesteld volgt hier het overzicht van het 4^e kwartaal 2023.

Bewustwording en gebruik.

- Mobiliteitsplatform:

Met behulp van het Mobiliteitsplatform werd er gestreefd naar het creëren van bewustwording, het aanzetten tot gedragsverandering en het inzetten van burgerparticipatie. Het platform is in het leven geroepen om de ambitie om 'samen te leven in een groene en gezonde stad' waar te maken en we hadden de ambitie om te groeien tot 2000 leden. Met in totaal ruim 700 leden hebben we deze groei niet kunnen realiseren. Gezien de inspanning die we desondanks hebben moeten leveren en het gebrek aan voldoende resultaat hebben we besloten om het mobiliteitsplatform in de huidige vorm te beëindigen en in 2024 bewustzijn en gebruik van veilige en duurzame mobiliteit op een andere wijze in te vullen.

- Gebiedsopgave Smart Mobility Zuid Limburg

In het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit Zuid Limburg (BRMO) is eind 2021 besloten dat de provincie en de gemeenten in Zuid Limburg gezamenlijk uitvoering gaan geven aan de opgave Smart Mobility via de uitvoeringsorganisatie Zuid Limburg Bereikbaar (ZLB). Het betreft hier de 'zachte kant' van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid gericht op gedragsverandering. Zuid Limburg Bereikbaar heeft afgelopen jaar aan de hand van het jaarplan 2023 uitvoering gegeven aan dit besluit. In de vergadering van de Bestuurscommissie Ruimte en Mobiliteit van Parkstad (BC RuMo) van december 2023 is echter geconcludeerd dat:

- Niet voldoende zichtbaar is wat Zuid-Limburg Bereikbaar nu precies voor het beschikbare budget heeft uitgevoerd.
- Onvoldoende duidelijk is wat nu daadwerkelijk het effect is geweest van de acties van Zuid-Limburg Bereikbaar, zowel op regionale als lokale schaal.
- De uitvoering van de lokale acties niet altijd voortvarend is opgepakt of doorgepakt.
-

De bestuurscommissie heeft vervolgens het voorgenomen besluit genomen om 'per 2024 te stoppen met deelname aan Zuid-Limburg Bereikbaar, mits dit juridisch kan'. In lijn met de voorwaarden die zijn gesteld in de structuurovereenkomst Maastricht-Bereikbaar kan Heerlen (en Parkstad) formeel per 1 januari 2025 stoppen met Zuid Limburg Bereikbaar. Uiterlijk 30 september 2024 dient te worden opgezegd. Hiertoe zal in de BC RuMo uiterlijk op 25 september 2024 een definitief besluit worden genomen.

Verkeersveiligheid

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV):

Uit de risicoanalyse Heerlen zijn een 5-tal prioritaire projecten gefilterd die aan de voorwaarden voor toekenning van de Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 (2^e investeringsimpuls SPV) voldeden. Deze projecten worden in de periode 2023-2027 uitgevoerd.

Het betreft de Dudoklaan, Gerard Holtlaan, Meezenbroekerweg, Mgr. Feronlaan en de Kasteel Hoensbroeklaan. Op al deze wegen worden aanvullende snelheidsremmende maatregelen genomen. De Dudoklaan stond eigenlijk voor uitvoering in 2023 gepland maar door de aanleg van Mijnwater is dit niet mogelijk gebleken. Voor alle projecten geldt dat het voorontwerp gereed is, dat de bestekken momenteel worden uitgewerkt en dat de uitvoering in het 3^e kwartaal zal starten.

In 2023 hebben we verdere stappen gezet in het uitwerken van de risicoanalyse Heerlen in een concrete uitvoeringsagenda met daarin de mogelijke maatregelen op gebied van verkeersveiligheid in lijn met het SPV. Het definitieve rapport 'Regionale aanpak Zuid-Limburg 30 km/u tenzij...' is gereed en besproken in het BRMO met de volgende beslispunten.

1. Kennis te nemen van het gevolgde regionale proces van de aanpak;
2. Akkoord te gaan met het gebruiken van het adviesnetwerk als startpunt voor verdere keuzes, besluitvorming en uitvoering;
3. Akkoord te gaan met het volgen van de implementatie GOW30 en de opgedane ervaringen met elkaar te delen, door dit 1x per jaar te agenderen in BRMO ZL;
4. Het kernteam Mobiliteitsagenda ZL opdracht geven voor het nader uitwerken van onderdeel verkeershandhaving en dit samen met Politie Limburg op te pakken.

Met deze beslispunten is ingestemd en de 'Regionale aanpak 30 km/h tenzij..' is in onze verkeersveiligheidsaanpak geïntegreerd. De input voor het verkeersveiligheidsplan Heerlen is daarmee geleverd. Omdat het opstellen van een voorkeurslijst voor de FlexFlitser bij nader inzien te veel raakvlakken heeft met de aanpak SPV hebben we besloten om hier geen solitaire actie van te maken maar om het op te nemen in het nieuwe verkeersveiligheidsplan Heerlen.

Vanuit de aanpak verkeersknelpunten top 10 is de voorbereiding voor de maatregelen Groeët Genhei inmiddels afgerond (ontwerp, participatie en besteksgereed maken). Uitvoering zal in september starten.

Het voorontwerp van de rotonde Heldevierlaan is gereed en is besproken met de scholen. Aanleg van de rotonde wordt gecombineerd met onderhoud aan de Heldevierlaan. Uitvoering staat gepland voor 2025.

De Ganzeweide kon niet eerder worden uitgevoerd i.v.m. de aanleg van Mijnwater. De uitvoering is inmiddels gestart (juni 2024).

De Huisbergerstraat wordt momenteel voorbereid door het ingenieursbureau.

De werkzaamheden aan de Unolaan zijn afgerond.

- Verkeersveiligheidsaanpak basis- en voortgezet onderwijs:

Afgelopen jaar hebben de volgende basisscholen meegedaan aan de TrapStepStap Challenge:

- Basisschool De Wegwijzer
- Frans Postmaschool
- RK Basisschool Gerardus Majella

Volgend op de eerder uitgevoerde TrapStepStap Challenge is de uniforme inrichting gerealiseerd rondom de volgende basisscholen:

- De Tovercirkel
- Eijkenderveld
- Ganzerik
- Mijnspoor

Leefbaarheid

- Parkeren

Vervolg digitaliseren:

-In de Willemstraat zijn speciale parkeervergunningen voor ondernemers ingevoerd. Van de 12 beschikbare vergunningen zijn er inmiddels 7 uitgegeven.

Uitwerking betaald parkeren:

-Het aantal langparkeerplaatsen met een laag tarief van € 3,00 per dag is uitgebreid van 64 tot 105.

Parkeernormen:

-Er is een nieuwe 'Nota Mobiliteitsnormen 2023' vastgesteld waarin de mogelijkheid voor het toepassen van reductiefactoren (verminderen van de parkeervraag door het aanbieden van duurzame mobiliteit zoals deelfietsen of deelauto's) en de mogelijkheid tot afkoop en storting in een Mobiliteitsfonds is opgenomen.

Duurzame netwerken

- Uitvoering actieplan fiets

De Willem Barentzweg bevindt zich in de vroege voorbereidingsfase. Uitvoering zal plaatsvinden medio 2025. De Henry Dunantstraat is in voorbereiding.

De rotonde Clemens Meulemanstraat is gereed.

- Verkeersafwikkeling Avantis – Trilandis

De verkeersafwikkeling rondom de rotonde N281/N300/Avantis/Trilandis wordt periodiek gemonitord. De cijfers laten zien dat in de huidige situatie in de spitsperiode, zowel in de ochtend- als in de avondspits, de rotonde N281/N300/Avantis zwaar belast is. Samen met de provincie Limburg is een verkennend onderzoek uitgevoerd om de problematiek nader in beeld te brengen. De cijfers laten zien dat de groei van de bedrijfsterrinen de afwikkeling van het verkeer op het wegennet verder onder druk zal gaan zetten.

Er is een directe buslijn (lijn 10) vanuit Heerlen naar Avantis - Trilandis gerealiseerd en de aanleg van fietsvoorzieningen op Trilandis is in voorbereiding.

- Bereikbaarheidsaanpak Molenberg

De oversteek Mijnspoorweg, die naar voren is gekomen als aandachtslocatie tijdens de fiets- en wandeltocht Molenberg, is aangepast. De maatregelen rondom de basisscholen (Broederschool en Vrije School Helianthus) zijn besproken met alle stakeholders en zijn in voorbereiding voor uitvoering.

- Openbaar vervoer

NS: IC Randstad – Heerlen – Aachen:

De lobby voor de intercity Randstad – Heerlen – Aachen heeft geresulteerd in de opname van de trein in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet. De Intercitydienst tussen Eindhoven en Aken zal worden gevoerd zodra de infrastructuur (rondom Eindhoven) gereed is en er overeenstemming is over onder meer de lijnvoering en financiering.

Arriva:

Om technische redenen is het niet haalbaar gebleken om de Drielandentrein in december 2023 te laten rijden. Arriva heeft aangegeven dat de trein eind juni officieel zal gaan rijden.

Doorontwikkeling

- Regionale opgave Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

Voor het uitvoeren van een goede ongevallenanalyse (mede als onderdeel van een risicoanalyse) en van daaruit eventueel beleid en maatregelen te kunnen nemen, zijn goede ongevallengegevens en analysetool(s) onmisbaar. In samenspraak met het ROVL zijn gezamenlijke abonnementen afgesloten.

Landelijk wordt er al vele jaren ingezet op het digitaliseren van mobiliteitsdata. In het BO MIRT van 2018 is tussen Rijk en regio's in elk landsdeel de afspraak gemaakt dat overheden versneld digitaliseren, met als streven om de wegbeheerder digitaal capabel te maken. In het BO MIRT van 2020 is deze afspraak herbevestigd en per landsdeel specifiek gemaakt. Hiervoor moet de data in het mobiliteitsdomein eind 2023 voor 90% structureel op orde zijn. Vanuit deze opgave (Data top 15) hebben we de prioritaire thema's voor zover relevant voor Heerlen, geheel op orde gemaakt. Daarmee hebben we voldaan aan de doelstelling.

2 ONZE WERKWIJZE

We hebben met de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in beweging' destijds gekozen voor een andere manier van werken. In plaats van een vaststaand Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) kiezen we voor een flexibele en adaptieve manier van werken met jaarprogramma's met een doorkijk voor de langere termijn. Op die manier kunnen we (blijven) inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen die passen binnen onze visie en doelstellingen. In dit hoofdstuk lichten wij deze werkwijze nader toe.

2.1 Samenwerking

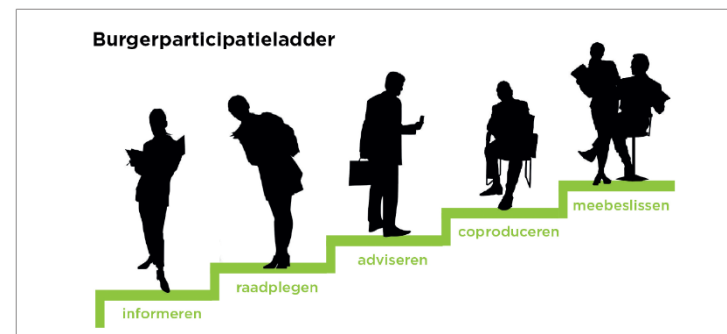
Op basis van onze mobiliteitsvisie zetten we een mobiliteitstransitie in gang die nodig is om onze opgaven op gebied van veiligheid, ruimte, klimaat en economie het hoofd te bieden. Deze opgaven zijn deels gemeente-overstijgend en een regionale aanpak is derhalve noodzakelijk.

We hebben niet alleen elkaar (gemeenten en provincie) nodig, maar moeten we ook samen met inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen de nodige stappen zetten.

Deze regionale aanpak is uitgewerkt in de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en in de Visie op Mobiliteit van Parkstad. Samen met onze mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' vormen deze stukken het kader van waaruit we zowel de gemeentelijke opgave als de gemeentegrensoverschrijdende mobiliteit vorm geven. De uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 met de focus op de risicogestuurde aanpak neemt hierin een belangrijke plaats in.

2.2 Burgerbetrokkenheid

Met de vaststelling van de 'Visienota Burgerbetrokkenheid' heeft de gemeenteraad kaders vastgesteld voor de aanpak die moet leiden tot een versterking van burgerbetrokkenheid in Heerlen. Doel van deze aanpak is dat in 2024 meer Heerlenaren zich verbonden voelen met hun stad, met hun buurt en met elkaar. 'Heerlen in Beweging' sluit aan bij deze aanpak. Zo zijn inwoners, ondernemers en maatschappelijke partijen betrokken geweest bij de totstandkoming van de visie. Bij de mobiliteitsprojecten die deel uitmaken van dit programma maken we vooraf aan de start van een project duidelijk op welke wijze burgers betrokken worden, welk niveau van burgerparticipatie van toepassing is en welke daarbij behorende rol voor de burgers aan de orde is.



Figuur 3 - Burgerparticipatieladder uit Visienota Burgerbetrokkenheid

2.3 Monitoring en evaluatie

Voor het Programma 'Verkeer en Vervoer', zoals benoemd in de begroting, zijn geen landelijke BBV¹-indicatoren bepaald. Omdat we kiezen voor een adaptieve manier van werken, is het bewaken van de voortgang van het 'Programma Mobiliteit' wel noodzakelijk. Daarom monitoren en evalueren wij het programma en de daarbij behorende pilots en projecten structureel aan de hand van diverse indicatoren. We maken hierbij onderscheid in programma- en projectdoelen.

2.3.1 Programmadoelen

Op programmaniveau monitoren we onze doelen. Deze *outcome indicatoren* geven het gewenste maatschappelijke effect weer van de maatregelen uit het 'Programma Mobiliteit'. Deze programmadoelen worden toegelicht in hoofdstuk 4. Een voorbeeld van een outcome indicator is een toename van het aantal fietsers.

2.3.2 Projectdoelen

Voor projecten van enige omvang stellen we een monitoringsaanpak op waarin we per project de output indicatoren benoemen. De *output indicatoren* geven het gewenste resultaat van een project weer. Voorafgaand aan de start van een project worden de doelen en de criteria waarlangs de maatregel of pilot wordt gemonitord scherp geformuleerd, zodat we telkens kunnen beoordelen of een maatregel ook echt het gewenste effect heeft gehad. Daarnaast wordt de informatie ook gebruikt om de aanpak van toekomstige onderzoeken en projecten goed te onderbouwen. Een voorbeeld van een output indicator is een gerealiseerd fietspad.

2.3.3 Monitoringsplan en Digitalisering Mobiliteitsdata

Jaarlijks verzamelen we gegevens op gebied van snelheden, intensiteiten en ongevallen. Met behulp van een monitoringsplan wordt hier meer structuur in aangebracht. Het monitoringsplan dient als basis voor een verdere uitwerking waarbij we periodiek meer data elementen gaan toevoegen. Aan de hand hier van kunnen we in de toekomst aan de hand van de *outcome* indicatoren de voortgang van de verschillende opgaven eenduidig in beeld brengen. In dit plan leggen we tevens de link met de landelijke opgave digitaliseren.

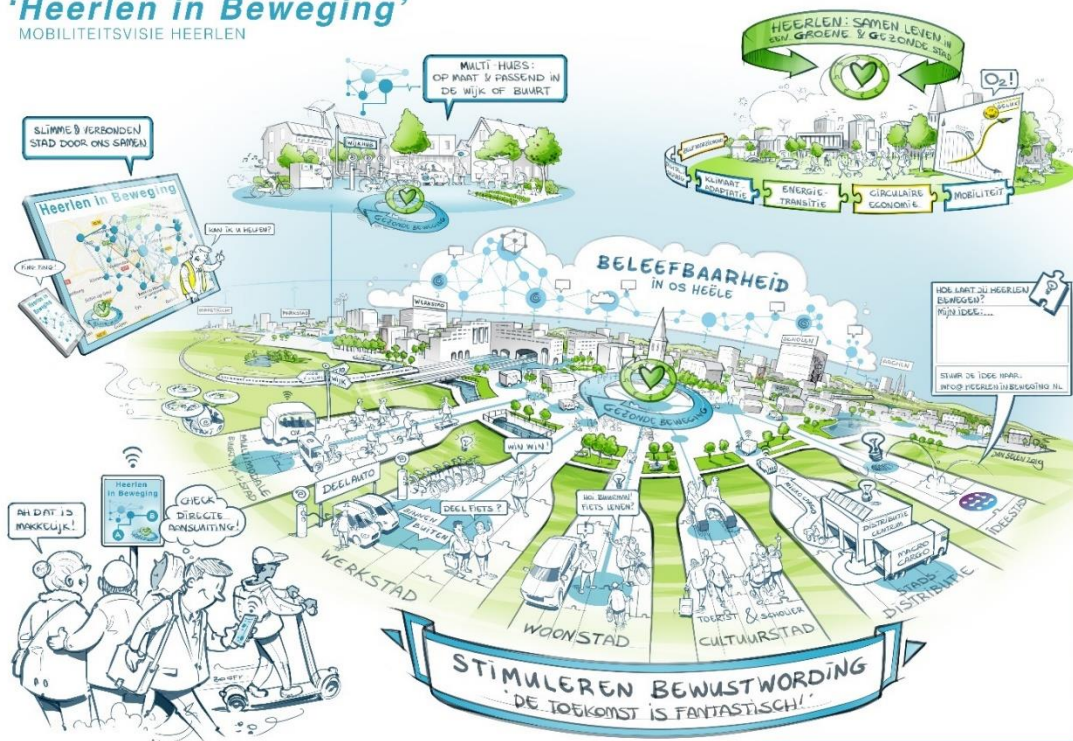
¹ Artikel 25 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat de verantwoording per programma inzicht biedt in de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd. Dit dient ten minste toegelicht te worden aan de hand van de bij ministeriële regeling vastgestelde beleidsindicatoren.

3 AMBITIE

Onze visie voor de stad

'Heerlen in Beweging'

MOBILITEITSVISIE HEERLEN



Figuur 4 – Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging

Samen onderweg

Met 'Heerlen in Beweging' zetten we een transitie in gang om de toekomst van veilige en duurzame mobiliteit in Heerlen samen met inwoners, bezoekers, maatschappelijke organisaties en ondernemers vorm te geven. De ambitie gaat ook over de wens om mensen vaker te laten kiezen voor actieve en gezonde mobiliteit zoals wandelen en fietsen zodat de visie steeds een stapje dichterbij komt. De route om te komen tot deze visie is niet in beton gegoten. We kiezen voor een flexibele en adaptieve aanpak zodat we in kunnen (blijven) spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen. We vragen iedereen in Heerlen mee te doen aan het realiseren van de ambities zodat wij met z'n allen onze verantwoordelijkheid nemen voor een leefbare stad voor de generaties nu en na ons.

Duurzaam Mobiliteitssysteem

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 veilig en duurzaam mobiliteitssysteem waarbij het bieden van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal staat. De bestaande netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden geoptimaliseerd en met elkaar verbonden en verknoopt via mobiliteitshubs². Deze hubs vormen een belangrijke (fysieke) voorwaarde om flexibel reizen en keuzevrijheid te bevorderen.

Bewustwording

We willen bereiken dat inwoners en bezoekers van Heerlen in de toekomst meer gebruik gaan maken van duurzame vervoerwijzen én op de juiste, veilige wijze aan het verkeer gaan deelnemen. Dit is een proces van de lange adem omdat men zich eerst bewust zal moeten zijn van zijn of haar huidige mobiliteitsgedrag. Pas dan kan men een verandering doormaken. De weg naar het realiseren van de ambitie is daarom minstens zo belangrijk als het einddoel. Door met elkaar te werken aan het realiseren van een groene en gezonde stad worden inwoners en bezoekers van Heerlen zich gaandeweg bewust van hun eigen (duurzame en veilige) mobiliteitsgedrag.

4 PROGRAMMADOELEN

Wat willen we bereiken?

Met 'Heerlen in beweging' zetten we een transitie in gang om de toekomst van veilige en duurzame mobiliteit in Heerlen samen met inwoners, bezoekers, maatschappelijke organisaties en ondernemers verder vorm te geven. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal, waarbij mobiliteit één van de puzzelstukjes is om deze ambitie te bereiken.

De ambitie van 'Heerlen in beweging' is vertaald in een tweetal lange-termijndoelen. Deze doelen, de outcome indicatoren, geven het gewenste maatschappelijke effect weer van de maatregelen die we treffen om van Heerlen een groene en gezonde stad te maken. Alle activiteiten en projecten benoemd in dit Programma Mobiliteit leveren een bijdrage aan deze doelen.

Onze doelen voor de lange termijn zijn:

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

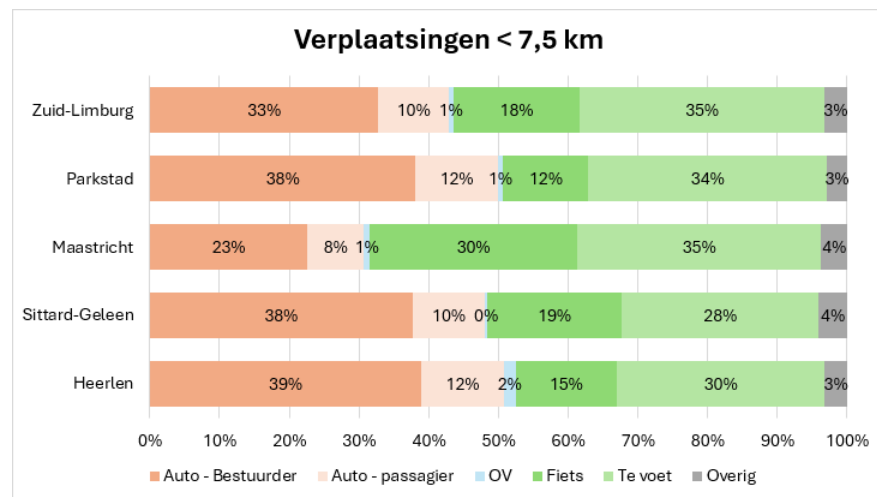
Daarnaast leveren we vanuit mobiliteit een bijdrage aan de doelen en ambities van Palet 3.0 en het Schone Luchtakkoord.

² Mobiliteitshubs zijn plekken in de stad waar verschillende modaliteiten (o.a. (deel)auto en fiets), voorzieningen en vervoersdiensten samenkomen en waar je makkelijk kunt overstappen tussen de modaliteiten.

4.1 Verschuiving in de vervoerwijze keuze

De vervoerswijzekeuze van inwoners van Heerlen verschuift van “vervuilend” naar duurzaam en gezond.

We richten ons met deze doelstelling in eerste instantie op het verduurzamen van korte verplaatsingen binnen de gemeente tot 7,5 kilometer. Dit geldt niet alleen voor inwoners van Heerlen, maar ook voor bezoekers en werknemers die in de nabije omgeving wonen.



Figuur 5 – Verplaatsingen Zuid-Limburg tot 7,5 km (bron: ODIN 2020-2022)

Het huidige aandeel actieve verplaatsingen (wandelen en fietsen) tot 7,5 kilometer in Heerlen ligt in lijn met het gemiddelde in de regio Zuid-Limburg. Echter, we zien dat het aandeel fietsverplaatsingen in deze afstandscategorie achter blijft ten opzichte van de andere steden in de regio, maar ook ten opzichte van vergelijkbare steden in het land. De komende jaren zetten we daarom in op een verschuiving van automobiliteit naar actieve mobiliteit op korte verplaatsingen waarbij we met name het fietsgebruik willen stimuleren.

Doel 2024: het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is toegenomen van 15 naar 17% ten opzichte van de periode 2020-2022.

Doel 2026: het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is toegenomen van 15 naar 20% ten opzichte van de periode 2020-2022.

Wijze van meten

We meten de voortgang ten aanzien van deze doelstelling aan de hand van het doorlopende onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking 'Onderweg in Nederland' (ODiN).

4.2 0 ernstige verkeersslachtoffers

We streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers

"Maak van de 0 een punt", het streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen, is een ambitie die voor 'Heerlen in beweging' onverminderd blijft bestaan. De komende jaren heeft het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers op onze gemeentelijke wegen de hoogste prioriteit.

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	64	1	67

*Figuur 7 – Overzicht ongevallen Heerlen. *Het betreft voor 2023 voorlopige cijfers (mogelijk zijn nog niet alle eerdere ongevallen in 2023 door VIA verwerkt)*

De komende jaren willen we het aantal verkeersslachtoffers (licht en zwaargewonden) verder terugdringen door middel van het aanpakken van de meest risicovolle verkeerssassen binnen de gemeente. Dit doen we op basis van de in het 'Verkeersveiligheidsplan Heerlen – uitvoeringsprogramma 2024' uitgewerkte risicogestuurde aanpak.

Doel 2024: het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen is maximaal 45 per jaar.

Doel 2026: De registratiegraad van de verkeersongevallen is de laatste jaren aanmerkelijk verbeterd. Toch is het niet altijd mogelijk om een goede vergelijking te maken met voorgaande jaren. De lange termijn doelstellingen zullen we derhalve nu nog niet bepalen. Aan de hand van de trendlijn t/m 2024 zullen we op een later moment een goede inschatting kunnen maken.

Wijze van meten

We meten de voortgang ten aanzien van deze doelstelling op basis van de informatie uit de ongevallendatabase van VIA Statistiek.

5 BELEIDSLIJNEN

Hoe gaan we dat bereiken?

De mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' omvat vele aspecten om een groene en gezonde stad te realiseren. Mobiliteit speelt een belangrijke rol in maatschappelijke opgaven, zoals vergrijzing en ontgroening, leefbaarheid en betaalbaarheid. We kiezen ervoor om met de beschikbare middelen en capaciteit in te zetten op een aantal speerpunten waarbij we de verbinding leggen met andere opgaven. Voor het kunnen realiseren van een groene en gezonde mobiliteitsstad hebben we in de vorige bestuursperiode reeds de basis gelegd. We zetten de komende jaren verder in op:

- I. het stimuleren van gezonde en duurzame mobiliteit door de bewustwording hierover en het gebruik hiervan te vergroten onder inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties en draagt daarmee bij aan een optimaal leefklimaat;
- II. het verbeteren van de verkeersveiligheid door structurele aandacht te besteden aan verkeersveiligheid via een risicogestuurde aanpak in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- III. het verbeteren van de leefbaarheid door overlast (geluid, snelheid, ruimtegebruik) van automobilititeit te beperken;
- IV. het verbeteren van de bereikbaarheid door duurzame netwerken op orde te brengen.
- V. Het doorontwikkelen van 'Heerlen in Beweging' door samen te werken met (regionale) overheden, bewoners, bedrijven, collega's, maatschappelijke organisaties en partners.

Bovenstaande beleidslijnen zijn vertaald naar een aantal actielijnen waarbinnen we ons maatregelenpakket hebben samengesteld.

6 ACTIELIJNEN

Wat gaan we doen?

De Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' vormt het kader voor het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. We werken aan het uitbouwen van een geïntegreerd duurzaam mobiliteitssysteem. In plaats van het formuleren van beleid per modaliteit (auto, fiets, openbaar vervoer etc.) gaan we in ons beleid altijd uit van de meest duurzame oplossing voor mobiliteitsvraagstukken. We leren door te doen (pilotgerichte beleidsvorming) en we passen participatie toe conform de 'Visienota Burgerbetrokkenheid'.

We werken vanuit vier actielijnen:

Actielijn 1 – Basis op orde

De gemeente heeft als wegbeheerder een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat over de verkeersveiligheid van het mobiliteitssysteem. Het streefbeeld blijft onverminderd om het aantal verkeersdoden terug te brengen naar nul in 2030 ('maak van de nul een punt, Mobiliteitsvisie Zuid Limburg: hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid'). We werken aan deze ambitie op basis van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en maken allereerst de basis op orde. Deze basis is tevens een belangrijke voorwaarde om Heerlenaren de overstap te laten maken naar gezonde en duurzame vormen van mobiliteit.

Actielijn 2 – Stadsaanpak

Voor het realiseren van een groene en gezonde stad is een belangrijke voorwaarde dat het mobiliteitssysteem van de stad op orde is. Dit integrale mobiliteitssysteem gaan we de komende jaren verder verduurzamen door in te zetten op het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en (toekomstige) gebruikers van het openbaar vervoer. Met deze ontwikkeling willen wij het voor inwoners en bezoekers makkelijker maken om vaker gebruik te maken van gezonde en duurzame vervoerwijzen.

We zetten in op de verdere samenwerking met onze medeoverheden (Stadsregio Parkstad, Zuid-Limburg Bereikbaar, provincie Limburg en StädteRegion/Stadt Aachen) en andere partners in de regio om onze gemeenschappelijke doelen en ambities waar te maken.

Actielijn 3 – Buurtaanpak

Het integrale duurzame mobiliteitssysteem op stadsniveau krijgt een verdere uitwerking op buurtniveau. De Mobiliteitsvisie wordt per deelgebied (buurtniveau) verder uitgewerkt. Dit resulteert in de diverse buurtprojecten.

Actielijn 4 – Hoe laat jij Heerlen bewegen?

Het is onze wens om de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' een ambitie te (gaan) laten zijn van de stad. Het is niet alleen een visie van de gemeente, maar van iedereen die een bijdrage wil leveren aan een gezonde en groene stad.

7 UITVOERINGSPROGRAMMA 2024

Op basis van de beleids- en actielijnen zijn voor 2024 diverse activiteiten en projecten geformuleerd.

We continueren onze werkwijze met pilotprojecten (pilotgericht beleid maken) en we werken verder aan het oplossen van infrastructurele knelpunten.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de projecten en activiteiten die de gemeente Heerlen dit jaar op het gebied van mobiliteit gaat ondernemen. Deze zijn ingedeeld aan de hand van de vijf beleidslijnen. Bij elk project is voorts aangegeven onder welke actielijn het valt (zie ook pagina 16).

7.1 Bewustwording en gebruik

Na het beëindigen van het Mobiliteitsplatform gaan we op een andere wijze te werk om de boodschap van 'Heerlen in Beweging' over te brengen en de bewustwording te vergroten. We stellen een 'Corporate story' op: een boodschap/verhaal en kader voor de toekomst waarin de ambitie, doelstellingen en projecten van Heerlen in samenhang zijn gebracht. We gaan inzichtelijk maken hoe we collega's en de stad hierin mee kunnen nemen.

Het verhaal (en beeldtaal) gebruiken we om makkelijker over ambitie en projecten te kunnen vertellen aan inwoners, de politiek, de scholen en andere doelgroepen met als doel draagvlak te krijgen en mensen te stimuleren om ook zelf een bijdrage te doen.

Vanuit de gebiedsopgave Smart Mobility wordt in ieder geval in 2024 nog samengewerkt met Zuid Limburg Bereikbaar. In het jaarprogramma 2024 worden onder andere de volgende thema's opgepakt: 'werkgeversaanpak', 'deelmobiliteit en hubs', 'fietsstimulering en gedragsverandering' en 'digitalisering overheden'.

Projecten:

- Opstellen Corporate Story (actielijn 4).
- Gebiedsopgave Smart Mobility (actie mede vanuit de uitvoeringsagenda Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en de uitvoeringsagenda mobiliteit Parkstad actielijn 4).

7.2 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsplan Heerlen

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. Deze proactieve aanpak wordt ook wel de risicogestuurde aanpak genoemd. 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** (verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding), **Engineering** (ontwerpen van veilige infrastructuur) en **Enforcement** (handhaven van verkeersregels). 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 lijn met het SPV 2030 en de focus op verkeersveiligheid zoals opgenomen in de mobiliteitsvisies van Heerlen, Parkstad en Zuid Limburg hebben we een Verkeersveiligheidsplan Heerlen opgesteld. Dit Verkeersveiligheidsplan beschrijft de wijze waarop we uitvoering gaan geven aan onze ambities op gebied van verkeersveiligheid. In dit verkeersveiligheidsplan van Heerlen is de 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.

In het verkeersveiligheidsplan is ook rekening gehouden met de mogelijkheid die de nieuwe wegcategorie GOW 30³ biedt. In 2024 gaan we met een eerste weg, ee Bokstraat, ervaring op doen met dit principe.

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 en is integraal overgenomen in dit uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

³GOW 30

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). Diverse studies hebben namelijk aangetoond dat hogere snelheden leiden tot meer en zwaardere ongevallen. 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.

Eind 2020 is in de tweede kamer de motie Kröger en Stoffer aangenomen. Hierin wordt de regering verzocht om een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

Als uitkomst van de motie hebben Goudappel en DTV Consultants voor CROW en het Ministerie van IenW het afweegkader '30 km/h als leidend principe' opgesteld.

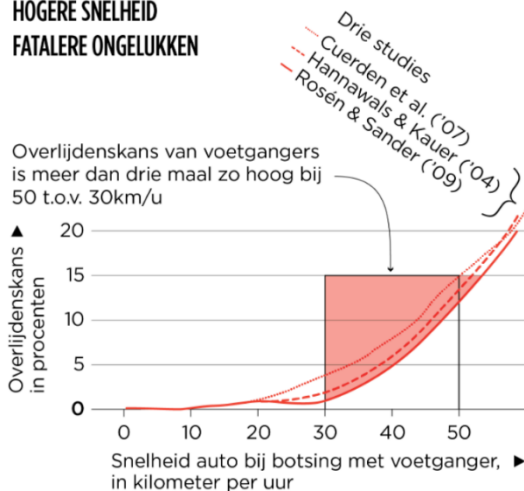
De motie en het afweegkader richt zich op gemeenten die '30 km/h, tenzij' als uitgangspunt willen nemen. Dat wil enerzijds zeggen dat de verschillende gemeenten in de Regio kunnen verschillen in hun ambitie om te komen tot meer 30 km/h-wegen en dat voor alle gemeenten geldt dat de motie niet inhoudt dat alle wegen 30 km/h moeten worden. Er is binnen het afweegkader ruimte om waar dat nodig is te kiezen voor 50 km/h op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft het verlagen van de snelheid naar 30 km/h ook positieve gevolgen op gebied van verstedelijking (meer nadruk voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen, autoverkeer nieuwe woningen opvangen aan de randen van de stad); gezondheid (30 km/h maakt wandelen en fietsen aantrekkelijker als gezond alternatief); luchtkwaliteit en geluid (betere luchtkwaliteit en minder geluid door lagere snelheid); sociale inclusiviteit (meer ruimte in de stad voor kwetsbare groepen, betere oversteekbaarheid voor iedereen, minder verkeershinder) en duurzaamheid (meer ruimte voor klimaatadaptie).

Dit zijn niet alleen thema's die een relatie hebben met de opgaven vanuit onze mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging, maar ook met de deelopgaven behorende bij thema's van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en met de focuspunten uit de Visie op Mobiliteit Parkstad. De keuze om de snelheid op bepaalde wegen te gaan verlagen speelt derhalve niet alleen in Heerlen, maar in de hele regio (én het hele land!).

Om te voorkomen dat de keuzes die de gemeenten in de Regio maken te veel uiteen lopen, en om de gemeenten te helpen bij de implementatie, is er door het kernteam van de Mobiliteitsvisie Zuid Limburg een regionale aanpak voorgesteld. Naast de beoogde uniformiteit in afweging en uitvoering kunnen zo ook regionale zaken als handhaving en de gevolgen voor openbaar vervoer en hulpdiensten voor de hele regio worden beschouwd. Het BRMO Zuid-Limburg van 20 april 2022 is akkoord gegaan met het verder uitwerken van deze regionale aanpak: Het hernieuwen van het wensbeeld categorisering van wegen/mobiliteitsnetwerk tot een adviesnetwerk met daarin specifiek de toepassing van het afwegingskader 30 km/h. Het adviesnetwerk is gereed en levert input voor de komende wijzigingen aan de wegcategorisering van Heerlen.

HOGERE SNELHEID FATALERE ONGELUKKEN



Figuur 8 - Verband snelheid-overlijdenskans (Bron: Goudappel/DTV)

Projecten:

-Education (verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding, actielijn 4)

- 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. Dit jaar gaan we samen met het ROVL werken aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst 2025-2028. Scholen die verkeersveiligheid onderdeel laten uitmaken van hun lessen en aandacht hebben voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes 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. In 2024 kunnen in totaal 8 scholen deelnemen. 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.
- 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.

-Engineering (ontwerpen van veilige infrastructuur, actielijn 1)

- Verbeteren en/of volledig herinrichten van risicolocaties op 30 km/h wegen: Dit jaar wordt (de voorbereiding van) de Huskensweg, Rector Driesenweg en de Lucasstraat opgepakt. Hierbij worden aanvullende snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd.
- Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u aandachtswegen: Dit jaar wordt de Bokstraat als risicolocatie opgepakt. De weg wordt heringericht tot een 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 '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. Dit jaar is er ruimte voor uitvoering rondom 8 scholen.
- Locatiegerichte maatregelen / afhandeling meldingen: Vanuit de top 10 aanpak pakken we in 2024 de Raambouwstraat, Montfortstraat en Heulstraat op.

-Enforcement (handhaven van verkeersregels, actielijn 1,2)

- o 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 risico-analyse en de handhavingslijst uit de top-10 aanpak.
- o de flexflitser wordt ook dit jaar periodiek langs de Schelsberg opgesteld.

7.3 Leefbaarheid

In Heerlen ontstaan regelmatig klachten onder bewoners met betrekking tot parkeerproblematiek in verschillende woonwijken. Met name de vooroorlogse wijken én wijken die zijn gerealiseerd in de jaren '50 en '60 hebben te maken met parkeerknelpunten. De ruimtelijke structuur in deze wijken is niet op de aantallen parkeerders berekend doordat er destijds nog geen sprake was van het toepassen van parkeernormen. Daarnaast zijn er wijken waar een lage parkeernorm is toegepast in combinatie met een gebiedsinrichting met weinig openbare parkeerplaatsen, de zogenaamde 'bloemkoolwijken'. In combinatie met het almaar stijgende autogebruik wordt de parkeerdruk in deze wijken geleidelijk hoger.

Dit probleem is veelvoorkomend en leidt tot verstoring van het straatbeeld. De uitdaging ligt in het vinden van een balans tussen de vraag naar parkeerplaatsen en het beschikbare aanbod, zonder daarbij de leefbaarheid in de wijk ingrijpend te veranderen.

Hoewel autobezitters vaak als eerste en enige oplossing het aanleggen van extra parkeerplaatsen zien, is dit niet altijd haalbaar en wenselijk vanwege het gebrek aan ruimte en vanwege andere doelstellingen zoals meer groen in de wijk. Bovendien hebben we het thema leefbaarheid als belangrijke ambitie opgenomen in het vigerende parkeerbeleid ('Parkeernota Heerlen 2016') én in de mobiliteitsvisie ('Heerlen in Beweging'). Hierin wordt benadrukt dat parkeerknelpunten niet direct moeten worden aangepakt met het bijbouwen van parkeerplaatsen, maar dat alternatieve oplossingsrichtingen moeten worden onderzocht.

De opgelopen parkeerproblematiek vereist een vernieuwende aanpak die aansluit op de ruimtelijke ambities van Heerlen, waaronder het centrale thema leefbaarheid uit het parkeerbeleid en mobiliteitsvisie. We ontwikkelen daarom dit jaar een nieuwe parkeeraanpak voor de woonwijken. Deze aanpak moet het mogelijk maken om de parkeerknelpunten op een systematische manier aan te pakken. Voor deze aanpak is het van belang dat we een overzicht krijgen van verschillende oplossingsrichtingen die specifiek kunnen worden toegepast in elke wijk. Deze oplossingsrichtingen gaan een gestructureerde aanpak bieden voor parkeerknelpunten, terwijl ze tegelijkertijd flexibiliteit bieden die afgestemd kan worden op de lokale context (unieke wijkenmerken).

De effectiviteit van deze aanpak wordt getest in een eerste wijk in Heerlen.

Daarnaast werken we op basis van de doelstellingen, zoals geformuleerd in de 'Parkeernota Heerlen 2016', verder aan de hierin genoemde maatregelen op het gebied van tariefdifferentiatie.

Door het overmatig gebruik van verkeersborden kan een rommelige indruk ontstaan en neemt het effect af. Daarom voeren we een bordsaneringsproject uit in de stad waarmee we nagaan welke borden strikt noodzakelijk zijn en welke borden we kunnen verwijderen.

Projecten:

- Opstellen systematische aanpak parkeerproblematiek woonwijken en pilotproject woonwijk 1 (actielijn 3).

- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel tariefdifferentiatie (actielijn 2).
- Sanering verkeersborden (actielijn 2)

7.4 Duurzame netwerken

Het Fietsplan Heerlen is een deeluitwerking van de Mobiliteitsvisie Heerlen. De projecten die in het kader van dit fietsplan worden opgepakt en in het uitvoeringsprogramma Fietsplan Heerlen zijn opgenomen, zijn integraal in dit Actieplan Mobiliteit 2024 verwerkt.

In samenwerking met de provincie Limburg en Arriva blijven we inzetten op een toekomstbestendig, betrouwbaar en aantrekkelijk OV systeem. Samen met de provincie onderzoeken we het invoeren van de Meedoen Pas voor minima (de Meedoen Pas is een persoonlijke OV-chipkaart die kan worden ingezet om OV voor specifieke doelgroepen eenvoudiger en laagdrempeliger te maken).

We vervolgen het traject rondom de bereikbaarheid van Trilandis en Avantis in samenspraak met Provincie en Rijkswaterstaat waarbij Heerlen specifiek inzet op het verbeteren van OV en fietsbereikbaarheid.

Projecten:

Fiets / voet

- Uitvoering Uitvoeringsprogramma Fietsplan Heerlen 2024:
 - o Voorbereiding aanleg van fietsvoorzieningen op Willem Barentszweg – Europalaan (actielijn 1)
 - o Voorbereiding reconstructie Henri Dunantstraat (actielijn 1)
 - o Uitvoeren van fietsstimuleringscampagne voor ouderen 'Doortrappen' (actielijn 4)
 - o Uitbreiding fietsenstalling bij station Heerlen (actielijn 1)
- Uitvoering van de Parkstadroute (actielijn 1)
- Uitvoeren van verschillende fietsstimuleringsacties (zie ook 7.1) (actielijn 4)

Openbaar vervoer

- Input leveren ten behoeve van het optimaliseren van OV-infra, routes en dienstregeling door de provincie en Arriva, (actielijn 2).
- Vervolg lobby IC Randstad-Heerlen-Aachen (actielijn 2).
- Onderzoek inzet Meedoen Pas / gratis OV voor minima (actielijn 2).

Bereikbaarheid

- Vervolgaanpak ontsluiting Trilandis / Avantis (actielijn 1).

Euregio

- Continue samenwerking jaarprogramma Euregio (actielijn 1).

7.5 Doorontwikkeling

De opgaven waar de maatschappij voor staat op het gebied van klimaat, ruimte en economie zijn zowel thema- als gemeente-overstijgend. Dat geldt ook voor het realiseren van een mobiliteitstransitie die nodig is om al deze opgaven het hoofd te bieden. Daarom wil de provincie deze transitie samen met regionale, landelijke en internationale partners vorm geven.

Samenwerking op regionale schaal op het gebied van mobiliteit is voor Zuid-Limburg van groot belang. We wonen in de ene gemeente en werken in de andere. In onze vrije tijd bezoeken vrienden en familie in een andere stad, gaan we naar het theater of fietsen we een rondje door de regio. Circa 80% van de verplaatsingen vindt binnen de regio plaats. Samenwerking biedt daarom een extra kans om binnen de regio slagen te kunnen maken in de mobiliteits-transitie.

De regionale samenwerking voor Zuid Limburg is uitgewerkt in de vorm van de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en de bijbehorende mobiliteitsagenda.

Mobiliteitsvisie Zuid Limburg

Mobiliteit is een belangrijk middel dat bij kan dragen aan de brede ruimtelijke, economische, maatschappelijke en ecologische opgaven van Zuid-Limburg. Deze bijdrage is in de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg vertaald in een viertal (mobiliteits)ambities:



Figuur 10 – Ambities Mobiliteitsvisie Zuid Limburg

Met deze vier ambities als stip op de horizon werken de 16 Zuid-Limburgse gemeenten, provincie Limburg en het Rijk zoveel mogelijk integraal samen om als regio invulling te geven aan slimme, veilige en duurzame mobiliteit.

Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg

In de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg zijn 10 thema's benoemd die de inhoudelijke bouwstenen vormen voor de aanpak in Zuid-Limburg. Op basis van ontwikkelingen en behoeften van de regio (gemeenten en/of provincie) worden onderdelen van deze thema's verder uitgewerkt in de Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg.

Deze regionale uitwerking dient voor gemeenten en provincie als kapstok om beleid en uitvoering zoveel mogelijk samen uit te voeren.

10 thema's Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg

1. Duurzame en slimme mobiliteit
2. Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samenkomen
3. Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer
4. Goederenvervoer en distributie
5. Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid
6. Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik
7. Robuust wegennet en leefbare kernen
8. Stimuleren ketenmobiliteit
9. Recreatief verkeer
10. Sociaal en inclusief

Figuur 11 – thema's Mobiliteitsagenda Zuid Limburg

In de mobiliteitsagenda onderscheiden we op hoofdlijnen twee onderdelen:

- Beleidsontwikkeling (bijv. regionale aanpak 30 km/h tenzij..) en
- monitoring en evaluatie (bijv. uitwerking Data Top 15).

Aan de hand van de 10 thema's is er een jaarprogramma opgesteld waarbij onderscheid wordt gemaakt in beleidsontwikkeling en uitvoeringsprojecten. De activiteiten hebben betrekking op een deel van de 10 thema's (niet voor alle 10 thema's worden dit jaar activiteiten uitgevoerd).

Het bestuurlijk RMO Zuid-Limburg (16 gemeenten en provincie Limburg) is opdrachtgever voor de (uitvoering van) de regionale Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Het kernteam Zuid-Limburg vormt de verbindende schakel tussen de regionale opgaven en gemeenten en vice versa. Daarnaast geeft het opdracht aan regionale uitwerkingen en betreft gemeenten hierbij. Het kernteam bestaat momenteel uit een afvaardiging van de drie steden Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen, de provincie en de drie RMO-coördinatoren van Maastricht-Heuvelland, Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg.

De activiteiten van het regionale jaarplan 2024 zijn voor zover het de activiteiten binnen Heerlen betreft geïntegreerd in het onderhavige Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Heerlen 2024.

Mobiliteitsagenda Zuid Limburg: Regionaal Jaarplan 2024

De volgende thema's en bijbehorende projecten zijn in het regionaal jaarplan opgenomen:

Duurzame en slimme mobiliteit:

- Uitvoeren werkgeversaanpak (werkgevers stimuleren om concreet en structureel aan de slag te gaan met verduurzaming van de mobiliteit).
- Communicatie (stelselmatig informeren over duurzame mobiliteit).
- Fietsstimulering.
- Procesbegeleiding digitalisering mobiliteitsdata, 'Data Top 15' (Het op orde krijgen en gestructureerd houden van de 'Data Top 15' in Zuid-Limburg, volgens vastgestelde landelijke en regionale prioriteiten).

Dit thema is ondergebracht bij Zuid Limburg Bereikbaar en valt binnen ons uitvoeringsprogramma onder actielijn 4.

Zuid Limburg Bereikbaar (ZLB) (zie ook blz. 6, 1.2 Terugblik Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 / Gebiedsopgave Smart Mobility).

De BC RuMo Parkstad is akkoord gegaan met het Jaarplan 2024 van ZLB waarbij wel enkele voorwaarden zijn gesteld t.a.v. verantwoording en voortgangsgesprekken. Deze voorwaarden zijn bedoeld om meer zicht te krijgen op de concrete resultaten in 2024 en waar nodig bij te kunnen sturen. T.b.v. de definitieve besluitvorming t.a.v. de deelname aan ZLB is afgesproken om met een procesvoorstel te komen. Dit procesvoorstel is door de BC RuMo op 27 maart geaccordeerd.

Inhoud procesvoorstel deelname Zuid Limburg Bereikbaar:

- De concrete resultaten van Zuid-Limburg Bereikbaar worden in 2024 gemonitord aan de hand van indicatoren en voortgangsgesprekken.
- Tijdens het BRMO van 20 maart 2024 is ingestemd met het voorstel om in Zuid-Limburgs verband een onderzoek te laten uitvoeren naar het versterken van de uitvoeringskracht van de regio Zuid-Limburg en het opdrachtgeverschap naar de uitvoeringsorganisatie ZLB. Het traject en de uitkomsten van dit onderzoek worden benut om, samen met de bevindingen over de resultaten in 2024 zoals bedoeld bij de eerste bullet, tot een advies te komen over het al dan niet deelnemen van Parkstad aan Zuid-Limburg Bereikbaar in 2025;
- Het besluit over deelname in 2025 wordt uiterlijk in de bestuurscommissievergadering van 25 september 2024 genomen, waarbij de voortgang en tussentijdse bevindingen steeds worden gedeeld in de tussenliggende bestuurscommissievergaderingen.

Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samenkomen:

- Opstellen visie knooppunten, hubs en deelmobiliteit.
- Onderzoek Hoogwaardig Openbaar Vervoer/Bus Rapid Transit (HOV/BRT) perifere locaties incl. potentie onderzoek.

Dit thema valt onder actielijn 1. Het eerste project is ondergebracht bij Zuid Limburg Bereikbaar en het tweede is op initiatief van de gemeente Maastricht door het kernteam opgepakt.

Goederenvervoer en distributie:

- Uitvoeren logistieke aanpak (bedrijven actief informeren, adviseren en begeleiden inzake efficiëntere en schonere logistiek).

Dit thema valt onder actielijn 4. en is ook ondergebracht bij Zuid Limburg Bereikbaar.

Hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid:

- Uitvoeringsprogramma SPV (zie ook 7.2 'Verkeersveiligheid', programmeren van de infrastructurele maatregelen door individuele gemeenten en Provincie, afstemming van de programmering op regionale schaal, continueren van de Verkeersactieve School en opstellen doelgroepenaanpak educatie en gedrag).
- Gesprek met politie en OM aangaan op welke wijze we gezamenlijk vorm kunnen geven aan het onderdeel handhaving, als essentiële pijler voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Dit thema valt onder actielijn 1 en wordt door het kernteam opgepakt.

Stimuleren fietsgebruik:

- In 2024 gaat door ZLB de focus van het project 'fiets' aangebracht worden op stimulering van het utilitaire fietsen. De communicatiecampagne en interventies die ZLB ontwikkelt en uitvoert dienen bij te dragen aan het doel dat utilitaire ritten vaker met de fiets worden afgelegd. De fietscampagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst in Limburg', sluit aan bij landelijke fietscampagne op dit gebied.

Dit thema valt onder actielijn 4. en is ondergebracht bij Zuid Limburg Bereikbaar.

Verbeteren van fietsnetwerk:

- In het Regionaal Fietsprogramma Limburg is het overzicht van fietsroutes in Limburg opgenomen dat in 2024 dient te worden geactualiseerd met (nieuwe) projecten en met de laatste inzichten qua planning en financiën. Met deze actualisatie van projecten, waarvoor regionale financiering beschikbaar moet zijn, zal in overleg met de RMO Noord- en Midden Limburg de Limburgse propositie voor het MAUF⁴ worden bepaald en een selectie voor het aanvragen van de rijkssubsidie worden gemaakt.

Dit thema valt onder actielijn 1 en wordt door het kernteam opgepakt.

⁴MAUF: Het Meerjaren Adaptieve Uitvoeringsprogramma Fiets is een programma dat gericht is op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het bevorderen van fietsgebruik. Het programma bevat een meerjarige planning en uitvoering van projecten om fietspaden aan te leggen, fietsvoorzieningen te verbeteren en de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten.

Robuust wegennet en leefbare kernen:

- In 2024 is verder uitwerken/actualiseren van de in 2023 uitgevoerde regionale aanpak 30 km/h tenzij op gebied van de voorlopige inrichtingskenmerken aan de orde. Hiervoor zal een addendum en kaartmateriaal opgesteld worden. Daarnaast zal gewerkt worden aan het samen met de wegbeheerders opzetten van een systematiek/methodiek van implementatie, evaluatie en kennisuitwisseling. Uiteindelijke doel is om te komen tot een afgewogen doorvertaling van het adviesnetwerk naar een definitieve regionale wegcategory. Hierbij dient ook het provinciaal functioneel kader te worden betrokken.

Dit thema valt onder actielijn 1 en wordt door het kernteam opgepakt.

Stimuleren ketenmobiliteit:

- In 2024 worden ten aanzien van het stimuleren ketenmobiliteit twee sporen verder uitgewerkt, te weten gezamenlijke beleidsontwikkeling (regio ZL/Provincie) en de continuering van de inzet via ZLB. Deze inzet is vooral gericht op de inzet van deelmobiliteitsaanbieders.
- In de Mobiliteitsvisie ZL is het opzetten van het regionaal knooppuntenprogramma als opgave benoemd. De Provincie Limburg gaat dit samen met de regio's oppakken als gezamenlijke beleidsontwikkeling.

Dit thema valt onder actielijn 1 en wordt door Zuid Limburg Bereikbaar en door het kernteam opgepakt.

Governance:

- De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en provincie Limburg gaan een onderzoek uitvoeren naar het versterken van de uitvoeringskracht van de regio Zuid-Limburg ten behoeve van de mobiliteitsopgaven in algemene zin en specifiek het versterken van het opdrachtgeverschap.

Dit thema valt onder actielijn 1 en wordt door het kernteam opgepakt.

8 Bijlagen

8.1 Overzicht projecten

Zie ook bijlage A3-1

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen (Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 Programmaoverzicht)						MVZL	Visie op Mobiliteit Parkstad
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen				Deelopgaven en thema's	Focuspunten
  		1 Basis op orde	2 Stadsaanpak	3 Buurtaanpak	4 Hoe laat jij Heerlen bewegen?		
	Bewustwording en gebruik				Opstellen Corporate Story Gebiedsopgave Smart Mobility (ZLB): werkgeversaanpak, communicatie, data top 15, fietsstimulering.	Duurzame en slimme mobiliteit, knooppunten waar ruimte en mobiliteit samenkomen. Stimuleren ketenmobiliteit.	#1Zet in op fietsen. #2Verruim het aanbod van vervoersmiddelen - zeker als alternatief voor het OV. #3Zet in op elektrisch vervoer
	Verkeersveiligheid	<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> - Verbeteren inrichting Huskensweg, Rector Driessenweg en Lucasstraat - Reconstructie Bokstraat - Veilige schoolomgeving maximaal 8 basisscholen - Aanpak top 10: Raambouwstraat, Montfortstraat, Heulstraat	<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> - Opstellen handhavingslijst snelheden - Plaatsing Flexflitser Schelsberg		<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> - Continuering aanpak Verkeersactieve School - Opstellen nieuwe samenwerkingsovereenkomst - TrapStepStap Kids Reporter op maximaal 8 scholen - Afname fietsexamens - Samenwerking Doelgroepenaanpak Gedrags-beïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg	Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid Robuust wegnen en leefbare kernen	#5 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid
	Leefbaarheid		Uitwerking tariefdifferentiatie Sanering verkeersborden	Opstellen systematische aanpak parkeer-problematiek in woonwijken		Robuust wegnen en leefbare kernen	#4 Verbeter de leefbaarheid en creëer omgevingen die lopen en fietsen stimuleren.
	Duurzame netwerken	<u>Uitvoering fietsplan:</u> - Voorbereiding reconstructie Henry Dunantstraat - Voorbereiding reconstructie Willem Barentzweg Europalaan - Uitbreiding fietsenstalling station Heerlen Parkstadroute Aanpak ontsluiting Trilandis/Avantis Regionale samenwerking jaarprogramma	Optimaliseren OV-infra, routes en dienstregeling IC Randstad - Heerlen - Aachen Onderzoek Meedoen pas / gratis OV minima		<u>Uitvoering fietsplan:</u> - Fietsstimuleringscampagne voor ouders 'Doortrappen'.	Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik. Stimuleren ketengebruik. Recreatief verkeer. Nationaal en internationaal OV. Sociaal en inclusief. Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik.	#2 Verruim het aanbod van vervoersmiddelen-zeker als alternatief voor het OV. #4 Verbeter de leefbaarheid en creëer omgevingen die lopen en fietsen stimuleren. #5 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
	Doorontwikkeling	<u>Mobiliteitsvisie Zuid LimburgRegionaal jaarplan 2024:</u> - Strategisch plan deelmobiliteit en hubs (ZLB) - Onderzoek HOV/BRT perifere locaties incl.potentieonderzoek - Vervolg Spoor ontwikkelingsperspectief Maastricht-Sittard-Heerlen - Overleg politie en OM inzake verkeershandhaving - Actualisatie / prioritering van fietsroutes in kader van MAUF - Verder uitwerken / actualiseren regionale aanpak 30 tenzij... - Opzetten van systematiek / methodiek van implementatie, evaluatie en kennisuitwisseling GOW 30 - Regionale knooppuntenprogramma - Onderzoek versterken uitvoeringskracht van de regio Zuid Limburg Opstellen monitoringsplan Vervolg haalbaarheidsonderzoek snelfietsroutes Westelijke Mijnstreek - Parkstad.					
	Beleidslijnen	Actielijnen					

8.2 Globale planning

Zie ook bijlage A3-2

Omschrijving			Planning				Opmerkingen
Project	Beleidslijn	Actielijn	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal	
Opstellen Corporate Story	Bewustwording en gebruik	Hoe laat jij Heerlen bewegen		UV	UV		Beleid
Gebiedsopgave Smart Mobility	Bewustwording en gebruik	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV		Zuid Limburg Bereikbaar
Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen							
- Verbeteren inrichting Huskensweg, Rector Driessenweg en Lucasstraat	Verkeersveiligheid	Basis op orde			VB	VB	SI
- Reconstructie Bokstraat	Verkeersveiligheid	Basis op orde			VB	VB	SI
- Veilige schoolomgeving maximaal 8 basisscholen	Verkeersveiligheid	Basis op orde		UV	UV	UV	SI
- Aanpak top 10: Raambouwstraat, Montfortstraat, Heulstraat	Verkeersveiligheid	Basis op orde		VB	VB	VB	SI
- Opstellen handhavingslijst snelheden	Verkeersveiligheid	Stadsaanpak				UV	Beleid
- Plaatsing Flexflitser Schelsberg	Verkeersveiligheid	Stadsaanpak	UV				Via CVOM, roulerend 2 x per jaar
- Continuering aanpak Verkeersactieve School	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV	Beleid/SI
- Opstellen nieuwe samenwerkingsovereenkomst	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen			VB		Beleid
- TrapStepStap Kids Reporter op maximaal 8 scholen	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV	Beleid/SI
- Afname fietsexamens	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen		UV			SI/VVN
- Samenwerking Doelgroepen aanpak Gedrags-beïnvloeding	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen		VB	UV	UV	Beleid/ROVL
Verkeersveiligheid Limburg	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen				UV	Beleid
Uitwerking tariefdifferentiatie	Leefbaarheid	Stadsaanpak				UV	Beleid
Saneringverkeersborden	Leefbaarheid	Stadsaanpak		UV	UV		SI
Opstellen systematische aanpak parkeerproblemen in woonwijken	Leefbaarheid	Buurtaanpak	UV	UV	UV		Beleid
Uitvoering actieplan fiets:							
- Voorbereiding reconstructie Henri Dunantstraat	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	UV	SI
- Voorbereiding reconstructie Willem Barentzweg Europalaan	Duurzame netwerken	Basis op orde			VB	VB	SI
- Uitbreiding fietsenstalling station Heerlen	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB	Beleid
Parkstadroute	Duurzame netwerken	Basis op orde	UV	UV	UV	UV	SI
Aanpak ontsluiting Trilandis/Avantis	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB	Beleid
Fietsstimuleringscampagne voor ouderen 'Doortrappen'.	Duurzame netwerken	Hoe laat jij Heerlen bewegen		VB		UV	Beleid
Grensoverschrijdende samenwerking	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB	Beleid
Nadere analyse OV-infra, routes en dienstregeling	Duurzame netwerken	Stadsaanpak			VB	VB	Beleid
IC Randstad - Heerlen - Aachen	Duurzame netwerken	Stadsaanpak	VB	VB	VB	VB	Beleid / Bestuursdienst
Onderzoeken meedoenpas / gratis OV	Duurzame netwerken	Basis op orde		VB	VB	UV	Beleid
Mobiliteitsvisie Zuid Limburg Regionaal jaarplan 2024:							
- Onderzoek HOV/BRT perifere locaties incl.potentieonderzoek	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	VB	UV	Kernteam Mobiliteit Zuid Limburg
- Strategisch plan deelmobiliteit en hubs (ZLB)	Doorontwikkeling	Basis op orde			VB	UV	Kernteam MZL, Zuid Limburg Bereikbaar
- Vervolg Spoors Ontwikkelingsperspectief Zuid Limburg	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	VB	UV	Kernteam MZL, Maastricht en Sittard-Geleen
- Overleg politie en OM inzake verkeershandhaving	Doorontwikkeling	Basis op orde			VB	VB	Kernteam MZL
- Actualisatie / prioritering van fietsroutes in kader van MAUF	Doorontwikkeling	Basis op orde	UV	UV			Beleid
- Verder uitwerken / actualiseren regionale aanpak 30 tenzij....	Doorontwikkeling	Basis op orde		VB	UV		Beleid
- Opzetten van systematiek / methodiek van implementatie, evaluatie en kennisuitwisseling GOW 30	Doorontwikkeling	Basis op orde	UV	UV			Kernteam MZL
- Regionale knooppuntenprogramma	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	VB	VB	Kernteam MZL
- Onderzoek versterken uitvoeringskracht van de regio Zuid Limburg	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	UV		Kernteam MZL
Opstellen monitoringsplan	Doorontwikkeling	Basis op orde	UV	UV			Beleid / SI
Vervolg haalbaarheidsonderzoek snelfietsroutes Westelijke Mijnstreek - Parkstad.	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	VB	VB	Samen met Provincie Limburg en gemeenten Sittard-Geleen en Beekdaelen
UV = uitvoering							
VB = voorbereiding (voor besluitvorming of uitvoering)							

8.3 Financiën projecten 2024

Bewustwording en gebruik:

De kosten die behoren bij de projecten die vallen onder de beleidslijn bewustwording en gebruik bedragen ca. € 100.000,- en worden betaald vanuit kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid.

Verkeersveiligheid:

De kosten die behoren bij de projecten die vallen onder de beleidslijn verkeersveiligheid en zijn opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan Heerlen zijn verdeeld in infrastructurele uitvoeringsprojecten (investeringen) en beleidsontwikkelingen (exploitatie).

Voor de maatregelen op gebied van gedragsbeïnvloeding en educatie t.b.v. basis- en voortgezet onderwijs is een bedrag van € 60.000,- gereserveerd op kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid en een bedrag van € 45.000,- als bijdrage aan de Verkeersactieve School en voor de fietsexamens op kostenplaats 60210012 Verkeersveiligheidsbeleid.

Voor de infrastructurele uitvoeringsprojecten is in totaal € 3.500.000,- gereserveerd op de investeringen 102572, 102573 en 102574 (Mobiliteitsvisie Heerlen 2022 t/m 2024).

Leefbaarheid:

De kosten die behoren bij de projecten die vallen onder de beleidslijn leefbaarheid bedragen ca. € 25.000,- en worden samen met de benodigde onderzoeken (ca. € 100.000,-) betaald vanuit kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid.

Duurzame netwerken:

De reconstructies Henry Dunantstraat en Willem Barentzweg-Europalaan alsmede de fietsenstallingen (in totaal € 1.700.000,-) worden betaald vanuit de investering 102618 t/m 102620 (Uitvoering Fietsplan 2022 – 2024).

Door-ontwikkeling:

De kosten die behoren bij de overige projecten die vallen onder de beleidslijn doorontwikkeling bedragen in totaal ca. € 15.000,- en worden betaald vanuit kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid.