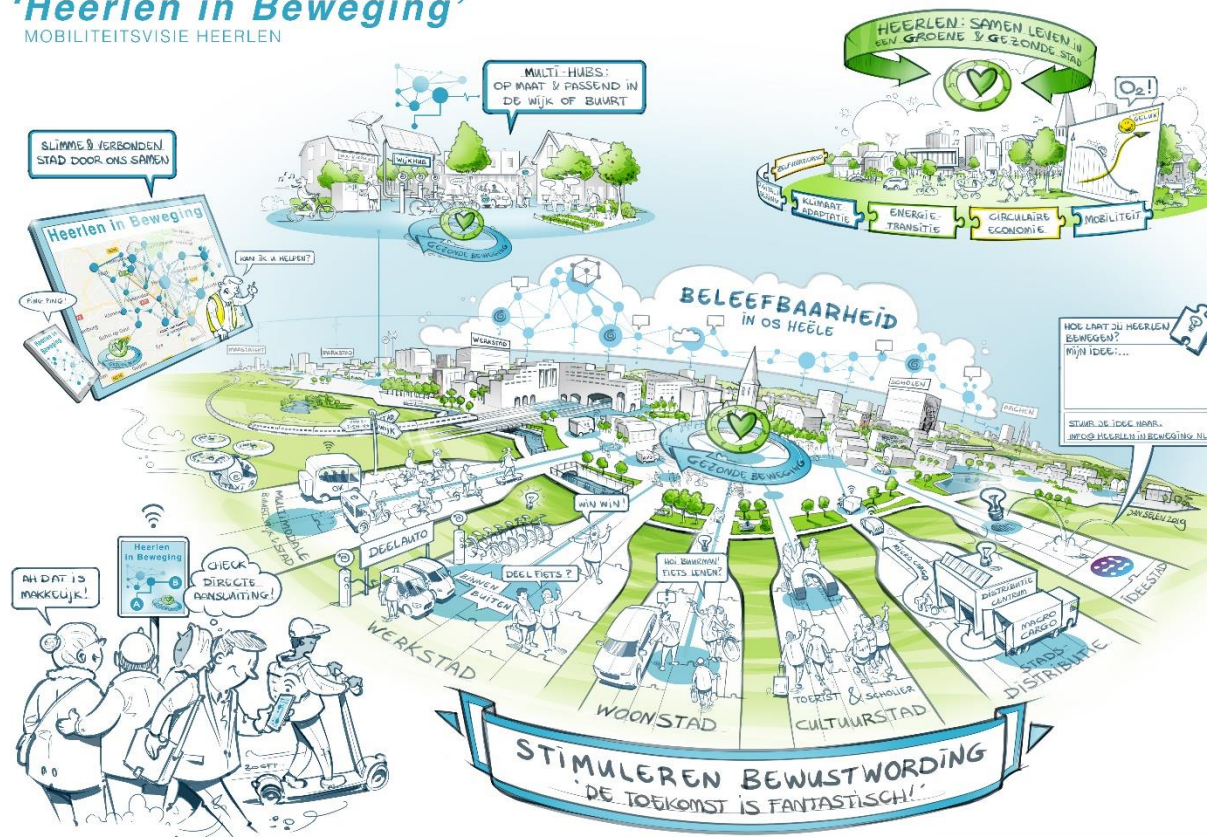


Heerlen

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025

'Heerlen in Beweging'

MOBILITEITSVISIE HEERLEN



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
VOORWOORD	3
1 INLEIDING	4
1.1 Ambitie Heerlen in Beweging	4
1.2 Opbouw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	5
1.3 Terugblik Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024	6
2 PROGRAMMADOELEN	10
2.1 Verschuiving in de vervoerwijze keuze	10
2.2 0 ernstige verkeersslachtoffers	11
3 BELEIDSLIJNEN	12
4 ACTIELIJNEN	12
5 UITVOERINGSPROGRAMMA 2025	14
5.1 Bewustwording en gebruik	14
5.2 Verkeersveiligheid	15
5.2.1 Education / Educatie (actielijn 4)	15
5.2.2 Engineering / Infrastructurele maatregelen (actielijn 1)	15
5.2.3 Enforcement / Handhaving (actielijn 2)	16
5.3 Leefbaarheid	16
5.4 Duurzame netwerken	17
5.5 Doorontwikkeling	18
6 BIJLAGEN	19
6.1 Overzicht projecten	19
6.2 Globale planning	20
6.3 Financiën projecten 2025	21



VOORWOORD

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 waarin is opgenomen op welke wijze wij in 2025 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 2024 in het afgelopen jaar zijn uitgevoerd.

Dit uitvoeringsprogramma is opgesteld op basis van de flexibele en adaptieve aanpak die is geïntroduceerd met het eerste uitvoeringsprogramma mobiliteit 2020. Hiermee kunnen we (blijven) inspelen 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.

Verbeteren van de verkeersveiligheid in Heerlen blijft onze belangrijkste opgave in 2025. De werkwijze hiervoor is gebaseerd op het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en is vastgesteld in ons nieuwe Verkeersveiligheidsplan.

Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de leefbaarheid in onze wijken en buurten. De uitvoering van onze nieuwe parkeeraanpak gaat hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Net zoals het stimuleren van duurzame en gezonde vervoerswijzen met behulp van het verbeteren van fietsvoorzieningen en het organiseren van fietsstimuleringsacties.

Samen brengen we Heerlen in Beweging!

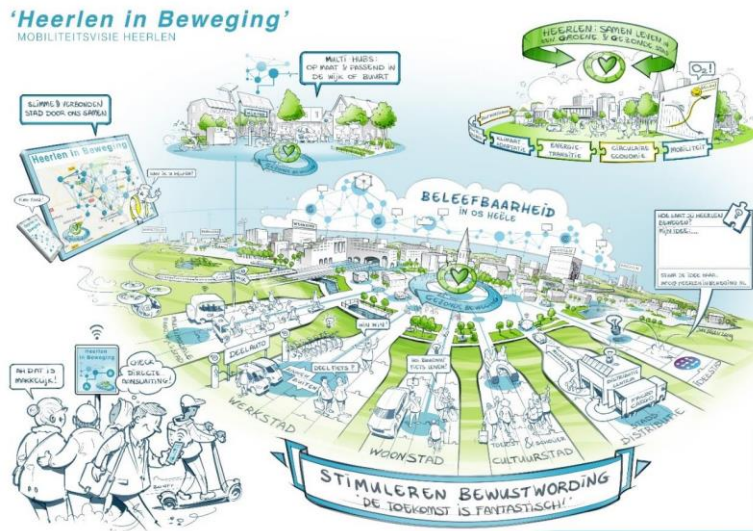
Heerlen, mei 2025



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 intensiveren van de aanpak van gevaarlijke verkeerssituaties, 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 en het optimaliseren van het openbaar vervoer. In de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' staat het samen leven in een groene en gezonde stad centraal. Mobiliteit is één van de puzzelstukjes om deze ambitie te bereiken.

1.1 Ambitie Heerlen in Beweging



Onze visie voor de stad

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.



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal

1.2 Opbouw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Voor de opbouw van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 maken we gebruik van de systematiek zoals geïntroduceerd in het Programma Mobiliteit 2020. Al onze projecten zijn samengevat in het projectenoverzicht en dit overzicht vormt de onderbouwing voor het mobiliteitsbudget zoals opgenomen in de begroting 2025.

PROGRAMMA MOBILITEIT

VISIEVORMING	ONDERZOEK	UITVOERING		
2019	2020	2021	2022	e.v.

Figuur 1: Werkwijze uitvoering mobiliteitsvisie

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



1.3 Terugblik Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024

Elk jaar wordt de commissie ROLO over de voortgang van de projecten uit het voorgaande uitvoeringsprogramma mobiliteit geïnformeerd. Hieronder volgt het overzicht van het uitvoeringsjaar 2024.

Bewustwording en gebruik.

- 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. In het BRMO van maart 2024 is besloten om voor alle gemeenten in Zuid-Limburg en de Provincie tot een onderzoek te komen 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 naar de uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar.

In afwachting op de resultaten van dit onderzoek is in juni 2024 door het BRMO besloten om ook in 2025, als tijdelijke overbrugging, gebruik te blijven maken van de huidige uitvoeringskracht van ZLB. De opgave is hierbij gericht op de ombouw A2 tussen Het Vonderen-Kerensheide (en het effect hiervan op de A76 en het onderliggende wegennet) en de gebiedsgerichte aanpak bedrijven (waaronder Avantis-Trilandis). ZLB heeft werklocaties in beeld gebracht waar een grote potentie ligt om het ov- en fietsgebruik te stimuleren teneinde een bijdrage te leveren aan het verminderen van deze bereikbaarheidsknelpunten. De top 3 om een gebiedsgerichte aanpak werkgevers uit te rollen zijn Kantorenpark Sittard, Aviation Valley, Avantis Trilandis en vanaf 2025 ook Maastricht Randwyck. Samen met ZLB is een plan van aanpak opgesteld om het project rondom Avantis en Trilandis op te starten.

Verkeersveiligheid.

- Verkeersveiligheidsplan Heerlen

In 2024 is het Verkeersveiligheidsplan Heerlen vastgesteld. Dit Verkeersveiligheidsplan is gebaseerd op de risicogestuurde aanpak zoals geïntroduceerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) en beschrijft de wijze waarop we uitvoering geven aan onze ambities op gebied van verkeersveiligheid. 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 uitvoerings-agenda, opgesteld dat vertaald is in een concreet uitvoeringsprogramma voor 2024.



- Uitvoeringsprogramma 2024

Onderdeel verkeerseducatie-gedragbeïnvloeding:

- In 2024 hebben we samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) van de provincie op 3 scholen de TrapStepStep Challenge uitgevoerd. Het gaat hier om IBS El Wahda, SO De Pylar en BS Martinus.
- De samenwerking met het ROVL in het programma 'Verkeersactieve School' is in juni 2024 voor de periode 2025-2028 gecontinueerd.
- Er is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor de 'Doelgroepenpak Gedragbeïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg 2025-2028'. Deze samenwerking is gericht op het stimuleren van verkeersveilig gedrag bij de doelgroepen jongeren (18-24 jaar), volwassenen (25-59 jaar) en ouderen (60 jaar en ouder) door gezamenlijk aan deze doelgroepen lokale gedragsinterventies aan te bieden op een uniforme wijze voor de thema's afleiding in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, en snelheid.

Onderdeel infrastructuur:

- De aanvullende verkeersmaatregelen bij BS De Wegwijzer, BS Frans Postma en BS Gerardus Majella zijn gerealiseerd.
- De aanpassingen aan de Kampstraat zijn in voorbereiding.
- Vanuit de top-10 aanpak zijn de maatregelen in de Kastenjelaan en Raambouwstraat gerealiseerd.
- De reconstructie Ganzeweide is afgerond.
- De middengeleider op de Unolaan is gerealiseerd.
- Het ontwerp voor de rotonde Heldevierlaan-Palemigerboord is gereed.

Onderdeel handhaving:

- In overleg met de politie zijn de Akerstraat-Noord, Kerkraderweg en Frankenlaan met als reservelocaties de John F. Kennylaan en Unolaan opgegeven als top handhavingslocaties. Deze locaties krijgen prioriteit bij het jaarlijkse handhavingslocaties.
- De flexflitser is weer periodiek geplaatst aan de Schelsberg. In 2024 zijn er 3284 boetes uitgedeeld.

Leefbaarheid.

- De nieuwe parkeeraanpak voor woonwijken in Heerlen hebben we uitgewerkt in een tweetal documenten, de 'Kaderstelling' die de aard en omvang van de parkeerproblematiek ontleedt en de 'Menukaart Parkeeroplossingen' met daarin de systematische aanpak met diverse parkeeroplossingsrichtingen in de vorm van een interactieve menukaart. Beide documenten dienen als leidraad voor de aanpak van parkeerproblemen in de eerste pilotwijk. De aanpak inclusief prioritering is eind 2024 door het college vastgesteld. De eerste pilotwerk wordt GMS. Vervolgens komen Lindeveld – Op de Nobel aan bod en daarna Heerlerbaan.
- Volgend op de eerder vastgestelde 'Nota Mobiliteitsnormen 2023' zijn in 2024 de spelregels voor het mobiliteitsfonds vastgesteld.



- In het kader van de in de 'Parkeernota Heerlen 2016' genoemde maatregelen op het gebied van tariefdifferentiatie en parkeerregulering is de mogelijkheid om een parkeeractie na een vastgestelde periode te verlengen toegevoegd waardoor fiscaal handhaven mogelijk blijft. Daarnaast zijn er enkele vergunningplaatsen aan de sectoren toegevoegd (Nobelstraat, Kruisstraat).

Duurzame netwerken.

- Fiets
 - De aanleg van fietsvoorzieningen op de Willem Barentzweg is in voorbereiding.
 - De werkzaamheden aan de Parkstadroute zijn ook in 2024 gecontinueerd.
 - Het project Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad is geheel afgerond.
- Openbaar vervoer
 - De lobby voor de IC Randstad – Heerlen – Aachen is voortgezet. Het opheffen van de knelpunten rondom knooppunt Eindhoven is hierbij cruciaal.
 - Arriva heeft het afgelopen jaar de nodige problemen gekend om een betrouwbare dienstregeling voor zowel bus als trein aan te bieden. Hoewel wij geen bevoegd gezag zijn ten aanzien van de OV concessie hebben wij ons ongenoegen hierover kenbaar gemaakt in de periodieke overleggen die zowel met Arriva als met de provincie zijn gevoerd. We hebben duidelijk gesteld dat behoud van continuïteit van het reguliere openbaar vervoer van groot belang is voor Heerlen vanwege de bijdrage aan de brede welvaart (door vergroten van economische kansen, bevordering sociale inclusie en stimulering duurzame mobiliteit). We hebben aangegeven dat onderbrekingen in het OV kunnen leiden tot sociale ongelijkheid, economische achterstand en een verslechterde leefkwaliteit. Aangezien dit vooral in kwetsbare regio's speelt is dit voor Heerlen onacceptabel. De provincie heeft aangegeven begrip te hebben voor ons standpunt en onze inzet. Er is in ieder geval afgesproken om hierin zoveel mogelijk gezamenlijk op te trekken.
 - Positieve ontwikkelingen waren de introductie van de nieuwe stadslijn 10 die op maandag t/m vrijdag een directe verbinding biedt tussen Heerlen – Parkstad Stadion – Avantis via de Heerlerbaan. Hiermee is het (grensoverschrijdende) bedrijventerrein Avantis rechtstreeks bereikbaar vanuit station Heerlen. Daarnaast is de Drielandentrein van start gegaan. Daarnaast zal Heerlen worden betrokken bij het opstellen van een nieuwe Parkstadvisie op Openbaar Vervoer.
- Aanpak ontsluiting Trilandis/Avantis
 - Samen met de provincie en Rijkswaterstaat is een werkgroep geformeerd. Deze werkgroep werkt aan een duurzame verkeersveilige mobiliteitsoplossing rondom het knooppunt N281-N300-Avantis-Trilandis. Er zijn enkele infrastructurele voorkeursoplossingen bepaald die nu verder uitgewerkt worden. Voor het onderdeel 'fietsbruggen Avantis-Trilandis is 1.5 miljoen euro subsidie aangevraagd en toegekend. Realisatie dient voor 2028 plaats te vinden. Ook zijn er afspraken gemaakt t.a.v. alternatieve mobiliteitsoplossingen met als ambitie om 25% autoverkeer tijdens de spitsuren te reduceren.



Doorontwikkeling.

- Regionale samenwerking

Het adviesbureau AT Osborne heeft vanuit de regio opdracht gekregen om onderzoek uit te voeren naar het versterken van de uitvoeringskracht in Zuid Limburg en het gewenste opdrachtgeverschap richting Zuid Limburg Bereikbaar. De samenwerking met Zuid Limburg Bereikbaar is in 2024 gecontinueerd met inachtneming van onze aanvullende eisen ten aanzien van uitvoering, resultaat en voortgangsbewaking. De focus heeft hierbij gelegen op de gebiedsgerichte aanpak rondom Avantis-Trilandis (zie ook 'Duurzame netwerken, Aanpak ontsluiting Avantis-Trilandis').

- Monitoringsplan

Het prioritaire onderdeel van de landelijke opgave digitaliseren (data top 15 digitalisering) is in Heerlen inmiddels in orde en geïntegreerd in ons databestand. Er zijn vervolgstappen gezet voor het opstellen van een concreet monitoringsprogramma.



2 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.

2.1 Verschuiving in de vervoerswijze 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.

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 automobilititeit naar actieve mobiliteit op korte verplaatsingen waarbij we met name het fietsgebruik willen stimuleren.

Doel 2025: het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is met 2% toegenomen ten opzichte van de periode 2020-2022.

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

Wijze van meten

In het verleden werden de verplaatsingen bepaald aan de hand van het doorlopende onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking 'Onderweg in Nederland' (ODiN). Op dit moment wordt dit onderzoek niet op het juiste detailniveau uitgevoerd om specifieke cijfers voor Heerlen te kunnen bepalen. Voor het meten van de voortgang werken we daarom vanuit ons monitoringsplan een geschikte methodiek uit.



2.2 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
2024**	1	74	1	80

Overzicht ongevallen Heerlen.

**Gedurende de Corona pandemie was sprake van een sterke daling in het wegverkeer. Met name het jaar 2020 en in mindere mate de jaren 2021 en 2022 zijn derhalve op gebied van ongevalcijfers niet echt representatief.*

***Het betreft voor 2024 voorlopige cijfers (mogelijk zijn nog niet alle eerdere ongevallen in 2024 door VIA verwerkt)*

In de zomer van 2024 is onze nieuwe verkeersveiligheidsaanpak, gebaseerd op de risicoanalyse zoals voorgeschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030), vastgesteld. De noodzaak voor een nieuwe aanpak wordt duidelijk als we kijken naar het bovenstaande ongevallenoverzicht. Ondanks onze inspanningen op gebied van verkeersveiligheid is het aantal ernstige gewonde verkeersslachtoffers toegenomen en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. De in het verleden gehanteerde reactieve aanpak van lokale ongevallenconcentraties is niet langer afdoende om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De komende jaren willen we het aantal verkeersslachtoffers (licht en zwaargewonden) verder terugdringen door middel van het aanpakken van de meest risicovolle verkeersassen binnen de gemeente.

Wij verwachten dat in 2025 de eerste resultaten van deze aanpak zichtbaar worden en we stellen de volgende doelen:

Doel 2025: het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen is maximaal 60 per jaar.

Doel 2026: het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen is maximaal 45 per jaar.

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



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal

3 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.

4 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.



5 UITVOERINGSPROGRAMMA 2025

Op basis van de beleids- en actielijnen zijn voor 2025 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 12).

5.1 Bewustwording en gebruik

In afwachting op de resultaten van het onderzoek 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 naar de uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar wordt ook in 2025 nog samengewerkt met Zuid Limburg Bereikbaar. In het jaarprogramma 2025 worden onder andere de volgende thema's opgepakt: 'werkgeversaanpak met als scope de gebiedsgerichte aanpak rondom o.a. Avantis-Trilandis)', 'deelmobiliteit en hubs', 'fietsstimulering en gedragsverandering' en 'digitalisering overheden'.

Vanuit de City Deal 'Fietsen voor iedereen' wordt in Heerlen-Noord gewerkt aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van banen door in samenwerking met o.a. werkgevers mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt of in een bijstandsuitkering van een (elektrische) fiets te voorzien om die baan op een goedkope en gezonde manier te kunnen bereiken, met name ook gericht op het werkgelegenheidscluster Avantis-Trilandis. Dit dient als aanvulling op bovengenoemde traject.

Projecten:

- Gebiedsopgave Smart Mobility jaarplan 2025.
- City Deal Fiets 'Fietsen voor iedereen'.



5.2 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsplan Heerlen

Op basis van de mogelijke maatregelpakketten, zoals verwoord in het Verkeersveiligheidsplan Heerlen is voor 2025 een concreet uitvoeringsplan opgesteld. Dit uitvoeringsplan bestaat uit 3 onderdelen, wederom gebaseerd op de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). De volgende projecten worden opgepakt:

5.2.1 Education / Educatie (actielijn 4)

Voor het onderdeel verkeerseducatie /gedragsbeïnvloeding werken we wederom samen met het ROVL. Deze samenwerking is vastgelegd in de overeenkomsten 'Verkeersactieve School 2025-2028' en de 'Doelgroepenaanpak 2025-2028'. De gedragsbeïnvloedingsmaatregelen zijn gericht op de thema's afleiding in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en kwetsbare oudere verkeersdeelnemer op de (e)fiets. Deze vier thema's zijn van groot belang voor de doelgroepen jongeren (18 t/m 24 jaar), volwassenen (25 t/m 59 jaar) en ouderen (60 jaar en ouder).

We continueren onze verkeersveiligheidsaanpak rondom het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. 8 scholen kunnen meedoen aan de TrapStepStap Kidsreporter project. Voor wat betreft het voortgezet onderwijs wordt er een nieuw pilotproject uitgevoerd bij het Grotius College.

5.2.2 Engineering / Infrastructurele maatregelen (actielijn 1)

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
2. Op basis afzonderlijke risico-kenmerken
3. Op basis van (kosten)effectiviteit van maatregelen

De prioriteringslijst, zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan Heerlen, vormt de basis voor het hieronder genoemde projecten-overzicht waarbij de risicolocaties altijd de hoogste prioriteit hebben. De keuze voor uitvoering 2025 is daarnaast bepaald op basis van het beschikbare budget.

Projecten engineering 2025:

Verbeteren en/of volledig herinrichten van risicolocaties op 50 km/h wegen: herinrichting Roebroekweg tot een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 30 km/u (GOW 30).

Toelichting: De Roebroekweg staat bovenaan op de prioriteringslijst. Het is nu een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 50 km/u (GOW 50). De weg kent een hoog veiligheidsrisico doordat de weg niet conform de eisen van een GOW 50 is ingericht. Er ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Op grond van het verkeersveiligheidsplan wordt de weg heringericht als GOW 30*.

**Een GOW 30 is een nieuw type weg met een aangepaste inrichting. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om GOW 50 wegen die niet voldoen aan de inrichtingseisen zodanig aan te passen dat het voorgeschreven profiel kan worden toegepast. Het kan zijn dat de ruimte*



ontbreekt voor vrijliggende fietspaden en/of het is niet mogelijk om parkeerplaatsen op te heffen. De intensiteiten op deze wegen zijn te daarnaast te hoog om er reguliere 30 km/u woonstraten van te maken. In deze gevallen passen we het principe van een GOW 30 toe.

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 5.2.1 'Education' genoemde educatie en gedragsbeïnvloedingsprojecten de omgeving van de scholen op uniforme wijze inrichten met herkenbare elementen en er ook ruimte is voor kleine verkeersmaatregelen. Naast de geplande 8 basisscholen voeren we een pilotproject uit rondom de verkeersveiligheid van het Grotius College.

Locatiegerichte maatregelen / verbeteren en-of volledig herinrichten van risicolocaties op 30 km/h wegen: Weltertuynstraat, Limburgiastraat, Bongaertslaan (als onderdeel van het project Caumerbeeklaan) , Corisbergweg, Vullingsweg en Bautscherweg.

Toelichting: 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 en hebben we onze eerdere werkwijze, de top-10 (prioriteringslijst) van verkeersknelpunten geïntegreerd in het verkeersveiligheidsplan.

5.2.3 Enforcement / Handhaving (actielijn 2)

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. Voor 2025 hebben we meer straten opgegeven die ook gehonoreerd zijn. Het betreft de Akerstraat-Noord, Terhoevenderweg, Kerkraderweg, Frankenlaan, Pijnsweg en als reservelocatie de Unolaan. 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. We streven ernaar om het uitwerken van een handhavingstrategie in de regionale mobiliteitsagenda op te nemen voor 2025.

5.3 Leefbaarheid

Op basis van de in 2024 vastgestelde aanpak parkeerproblematiek in woonwijken is de wijk GMS als eerste wijk aangewezen waarin de aanpak wordt toegepast. De voorbereiding was reeds in 2024 opgestart, uitvoering vindt in 2025 plaats. De volgende wijk op de prioriteringslijst is het woongebied van Heerlen-Centrum: Lindeveld en Op de Nobel. De voorbereiding van deze wijk wordt ook in 2025 opgepakt.

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. Er wordt een nieuw voorstel opgesteld waarin naast de mogelijkheden tot invoeren van extra goedkope langparkeerplaatsen en een eventuele aanpassing van de maximale parkeerduur ook wordt onderzocht of aanpassen van de betaalde parkeertijden in relatie tot de koopavond mogelijk is. Daarnaast wordt er gewerkt aan een uitbreiding van het aantal straatparkeerplaatsen in het centrum van Heerlen.

Projecten:

- Uitvoering parkeeraanpak pilotwijk GMS (*actielijn 3*).



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal.

- Voorbereiding parkeeraanpak 2^e wijk (Lindeveld-Op de Nobel) (*actielijn 3*).
- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel tariefdifferentiatie (*actielijn 2*).
- Uitbreiding straatparkeerplaatsen centrum (*actielijn 2*).

5.4 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 2025 verwerkt.

In samenwerking met de provincie Limburg en Arriva blijven we inzetten op een toekomstbestendig, betrouwbaar en aantrekkelijk OV systeem. In dit kader zijn we nauw betrokken bij het opstellen van de nieuwe Visie op Parkstad door Arriva.

We vervolgen het traject rondom de bereikbaarheid van Trilandis en Avantis in samenspraak met Provincie en Rijkswaterstaat. Er worden een aantal mogelijke oplossingsvarianten verder uitgewerkt. Heerlen zet (via de samenwerking met ZLB) specifiek in op het verbeteren van OV en fietsbereikbaarheid. De voorbereiding voor de plaatsing van de 2 fietsbruggen over de rotonde N281-N300 wordt opgestart, maar is afhankelijk van de voortgang van de werkzaamheden rondom de A2 (beschikbaarheid bruggen). De uitvoering van de rotonde Palemigerboord-Heldevierlaan wordt gestart.

Projecten:

Fiets / voet

- Uitvoering Uitvoeringsprogramma Fietsplan Heerlen 2025:
 - o Aanleg van fietsvoorzieningen op Willem Barentszweg – Europalaan (*actielijn 1*).
 - o Uitbreiding fietsenstalling bij station Heerlen en centrum (*actielijn 1*).
- Uitvoering van de Parkstadroute (*actielijn 1*).
- Uitvoeren van verschillende fietsstimuleringsacties (*actielijn 4*).

Openbaar vervoer

- Participatie in het proces om te komen tot de OV Visie op Parkstad van Arriva (*actielijn 2*).
- Vervolg lobby IC Randstad-Heerlen-Aachen (*actielijn 2*).

Bereikbaarheid

- Vervolgaanpak ontsluiting Trilandis / Avantis (*actielijn 1*).
- Voorbereiding fietsbruggen rotonde N300-N281 (*actielijn 1*).
- Start uitvoering rotonde Palemigerboord-Heldevierlaan (*actielijn 1*).



5.5 Doorontwikkeling

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie hebben besloten om de regionale samenwerking op gebied van mobiliteit opnieuw in te richten zodat deze aansluit op het beleid en de diverse behoeften van de verschillende deelnemers en hier doelmatige uitvoering aan geven.

Voor de komende periode heeft dat geresulteerd in de volgende activiteiten:

1. We bouwen onze samenwerking opnieuw op, aan de hand van onze behoeften en opgaven.
2. We maken gebruik van de huidige uitvoeringskracht om actuele opgaven het hoofd te bieden, terwijl we bouwen aan de nieuwe samenwerking.

Met het uitvoeren van bovenstaande activiteiten stelt het Kernteam Mobiliteit Zuid-Limburg dat de ontwikkeling van Mobiliteit in Zuid-Limburg niet tot stilstand komt, terwijl we tegelijkertijd bouwen aan een hernieuwde samenwerking waarin de gedeelde behoeften en belangen van alle zestien Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie Limburg leiden tot een gedragen perspectief, toekomstbestendige samenwerking en uitvoeringskracht.

Voor het eerste onderdeel is een extern bureau ingeschakeld. Eind 2025 wordt aan de hand van de resultaten van dit onderzoek een besluit genomen over de gewenste samenwerking in de regio.

Voor het tweede onderdeel wordt in 2025 tijdelijk en als overbrugging wederom gebruik gemaakt van de bestaande uitvoeringskracht van Zuid-Limburg bereikbaar. Hiertoe is een nieuw jaarplan opgesteld.

Het jaarplan bestaat uit een collectief en een aanvullend programma:

Voor het collectieve programma ligt de focus op de twee grote regionale opgaven gebiedsgerichte aanpak werkgevers (waaronder Avantis-Trilandis) en hinderaanpak verbreding A2.

Vanuit Heerlen wordt met name ingezet op de werkgeversaanpak en fietsstimulering in relatie tot de regionale opgave Avantis-Trilandis.

Daarnaast werken we verder aan de afronding van ons monitoringsplan.

Programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar	
• Kwartiermaker doorontwikkeling samenwerking • Programmasturing en Monitoring en evaluatie	
Collectief programma	Aanvullend programma
• Werkgeversaanpak • Fietsstimulering • Logistieke aanpak • Deelmobiliteit en hubs • Onderwijsaanpak • Digitalisering overheden	• Hinderaanpak Slim Reizen A2 • Vonderen-Kerensheide • Stimuleren veilig en goed stallen Maastricht • Fietszone Maastricht • Stimuleren gebruik doorfietsroute • Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar • Veilig verkeersgedrag Groene Loper • SLA Een Autoloze Generatie • Overgangsfase ZES Maastricht ◦ ZES Participatie binnenstad ◦ ZES Flankerend beleid ◦ ZES Communicatie • Uitvoeringsplan Laadinfra Maastricht • Gebiedsgerichte aanpak verduurzaming bedrijventerreinen Maastricht ◦ Beatrixhaven ◦ Bosscherveld ◦ Randwyck • Duurzaamheidsmakelaar • Maastrichtse Energie Akkoorden • SLA Walstroom Maastricht



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal

6 BIJLAGEN

6.1 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 2025 Programmaoverzicht)					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			
  		1 Basis op orde	2 Stadsaanpak	3 Buurtaanpak	4 Hoe laat jij Heerlen bewegen?
	Bewustwording en gebruik				Gebiedsopgave Smart Mobility (ZLB): werkgeversaankpak Avantis-Trilandis, communicatie, data top 15, fietsstimulering.
	Verkeersveiligheid	<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> -Risicolocaties: reconstructie Roebroekweg -Maatregelen top 10 Weltertuynstraat -Maatregelen top 10 Limburgiastraat -Maatregelen top 10 Bongaertslaan -Maatregelen top 10 Corisbergweg -Maatregelen top 10 Vullingsweg -Maatregelen top 10 Boutscherweg	<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> - Opstellen handhavingslijst snelheden - Plaatsing Flexflitser (CVOM)		<u>Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen:</u> - Continuerend aanpak Verkeersactieve School - TrapStepStap Kids Reporter op maximaal 8 scholen - Samenwerking Doelgroepenaanpak Gedrags-beïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg - Pilotproject veiligheid schoolomgeving Grotius
	Leefbaarheid		Parkeren: Uitwerking tariefdifferentiatie, Uitbreiding straatparkeerplaatsen centrum	Uitvoering aanpak parkeerproblematiek pilot GMS; Voorbereiding aanpak parkeerproblematiek Lindeveld - Op de Nobel (2e buurt)	
	Duurzame netwerken	<u>Uitvoering fietsplan:</u> -Aanleg fietsvoorzieningen Willem Barentzweg - Europalaan - Uitbreiding fietsenstalling centrum, station Heerlen Vervolg aanpak ontsluiting Trilandis/Avantis: hergebruik A2 bruggen Voorbereiding fietsbruggen rotonde N300-N281 Realisatie rotonde Palemigerboord-Heldevierlaan	Participatie inzake OV Visie op Parkstad Arriva Lobby IC Randstad - Heerlen - Aachen		<u>Uitvoering fietsplan:</u> - Fietsstimuleringsacties (collectief programma ZLB)
	Doorontwikkeling	<u>Mobiliteitsvisie Zuid Limburg - Regionaal jaarplan 2025:</u> - Overleg politie en OM inzake verkeershandhaving - Verder uitwerken / actualiseren regionale aanpak 30 tenzij.... Onderzoek en aanpak versterken uitvoeringskracht van de regio Zuid Limburg Opstellen monitoringsplan Vervolg haalbaarheidsonderzoek snelfietsroute Westelijke Mijnstreek - Parkstad			<u>Mobiliteitsvisie Zuid Limburg - Regionaal jaarplan 2025:</u> - Werkgeversaankpak, focus op Avantis-Trilandis - Fietsstimulering focus op Avantis-Trilandis
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal

6.2 Globale planning

Zie ook bijlage A3-2

Omschrijving			Planning			
Project	Beleidslijn	Actielijn	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal
Gebiedsopgave Smart Mobility	Bewustwording en gebruik	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	
City Deal Fiets Heerlen-Noord	Bewustwording en gebruik	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV
Uitvoering verkeersveiligheidsplan Heerlen						
- Reconstructie Roebroekweg	Verkeersveiligheid	Basis op orde		VB	VB	VB
- Veilige schoolomgeving maximaal 8 basisscholen	Verkeersveiligheid	Basis op orde		UV	UV	UV
- Aanpak top 10: Weltertuystraat, Limburgiastraat, Bongaertslaan, Corisbergweg, Vullingsweg, Boutscherweg	Verkeersveiligheid	Basis op orde			VB	VB
- Opstellen handhavingslijst snelheden	Verkeersveiligheid	Stadsaanpak			UV	
- Plaatsing Flexflitser Schelsberg	Verkeersveiligheid	Stadsaanpak	UV			UV
- Continuering aanpak Verkeersactieve School	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV
- TrapStepStap Kids Reporter op maximaal 8 scholen	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV
- Samenwerking Doelgroepenaanpak Gedrags-beïnvloeding Verkeersveiligheid Limburg	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	UV
- Pilotproject veiligheid schoolomgeving Grotius	Verkeersveiligheid	Hoe laat jij Heerlen bewegen		UV	UV	
Uitvoering Nota parkeren						
- Uitwerking tariefdifferentiatie	Leefbaarheid	Stadsaanpak		UV		
- Aanpak parkeerproblemen in woonwijken pilot GMS	Leefbaarheid	Buurtaanpak	UV	UV	UV	
- Aanpak parkeerproblemen in woonwijken voorbereiding Lindeveld / Op de Nobel	Leefbaarheid	Buurtaanpak		VB	VB	VB
Uitvoering actieplan fiets:						
- Voorbereiding reconstructie Willem Barentzweg Europalaan	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB
- Uitbreiding fietsenstalling station Heerlen	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB
- Fietsstimuleringsacties (collectief programma ZLB)	Duurzame netwerken	Hoe laat jij Heerlen bewegen				
Vervolgaanpak ontsluiting Trilandis/Avantis	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB
Voorbereiding fietsbruggen rotonde N300-N282	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	VB
Realisatie rotonde Palemigerboord-Heldevierlaan	Duurzame netwerken	Basis op orde	VB	VB	VB	UV
Participatie inzake OV Visie op Parkstad Arriva	Duurzame netwerken	Stadsaanpak	VB	VB	VB	
Lobby IC Randstad - Heerlen - Aachen	Duurzame netwerken	Stadsaanpak	VB	VB	VB	VB
Mobiliteitsvisie Zuid Limburg Regionaal jaarplan 2025:						
- Werkgeversaanpak, focus op Avantis-Trilandis	Doorontwikkeling	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	
- Fietsstimulering focus op Avantis-Trilandis	Doorontwikkeling	Hoe laat jij Heerlen bewegen	UV	UV	UV	
- Overleg politie en OM inzake verkeershandhaving	Doorontwikkeling	Basis op orde			UV	UV
- Verder uitwerken / actualiseren regionale aanpak 30 tenzij....	Doorontwikkeling	Basis op orde		VB	UV	
Onderzoek versterken uitvoeringskracht van de regio Zuid Limburg	Doorontwikkeling	Basis op orde	UV	UV	UV	
Opstellen monitoringsplan	Doorontwikkeling	Basis op orde	UV	UV		
Vervolg haalbaarheidsonderzoek snelfietsroutes Westelijke Mijnstreek - Parkstad.	Doorontwikkeling	Basis op orde	VB	VB	VB	VB
UV = uitvoering						
VB = voorbereiding (voor besluitvorming of uitvoering)						



In Heerlen werken we aan een leefbare en groene stad waar iedereen op een veilige en gemakkelijke manier van A naar B reist. We zetten hierbij verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatieve oplossingen centraal

6.3 Financiën projecten 2025

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 investering A102765 Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging 2025*.

**Toelichting: Er is een rijkssubsidie van 1,5 miljoen Euro incl. BTW toegezegd voor de doorfietsroute Sittard-Avantis en in het bijzonder het onderdeel 'realiseren van de ontbrekende schakel Avantis-Trilandis'. Het betreft hier het plaatsen van een tweetal fietsbruggen die afkomstig zijn van de A2. Omdat de Gebiedsopgave Smart Mobility door ZLB primair is gericht op de omgeving Avantis-Trilandis mogen de kosten hiervan als projectkosten voor cofinanciering worden ingebracht.*

Verkeersveiligheid:

De kosten die behoren bij de projecten die vallen onder de beleidslijn verkeersveiligheid op basis van 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 € 34.000,- als bijdrage aan de Verkeersactieve School op kostenplaats 60210012 Verkeersveiligheidsbeleid.

Voor de infrastructurele uitvoeringsprojecten is in totaal € 1.200.000,- gereserveerd op de investeringen 102765 Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging 2025.

Leefbaarheid:

De kosten die behoren bij de projecten die vallen onder de beleidslijn leefbaarheid bedragen ca. € 400.000,- en worden betaald vanuit kostenplaats 60210024 Verkeers- & vervoersbeleid en investering A102765 Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging 2025 .

Duurzame netwerken:

De kosten voor de uitvoeringsprojecten vanuit het Fietsplan Heerlen bedragen ca. € 950.000,- en worden betaald vanuit de investeringen A102618 en A102620 (Uitvoering Fietsplan).

Voor de voorbereiding van de fietsbruggen over de rotonde N300-N281 bij Avantis-Trilandis wordt een bedrag van € 700.000,- gereserveerd vanuit de investering A102619 (uitvoering Fietsplan). De kosten voor de bijdrage vanuit mobiliteit t.b.v. de uitvoering van de rotonde Palemigerboord-Heldevierlaan bedragen € 500.000,- en worden betaald vanuit de investering A102573 Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging 2023.

Doorontwikkeling:

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.

