



Programma Mobiliteit

Heerlen in beweging

Inhoud

Programma Mobiliteit	3
VOORWOORD	4
1 INLEIDING	5
1.1 Leeswijzer	6
2 ONZE WERKWIJZE	7
2.1 Samenwerking	7
2.2 Burgerbetrokkenheid	7
2.3 Monitoring en evaluatie	8
2.3.1 Programmadoelen	8
2.3.2 Projectdoelen	8
2.4 Verantwoording	9
3 AMBITIE	10
4 PROGRAMMADOELEN	12
4.1 Verschuiving in de vervoerwijze keuze	12
4.2 0 ernstige verkeersslachtoffers	13
4.3 Energiebesparing	14
5 BELEIDSLIJNEN	16
6 ACTIELIJNEN	17
7 ACTIEPLAN 2020	19
7.1 Bewustwording en gebruik	19
7.2 Verkeersveiligheid	20
7.3 Leefbaarheid	20
7.4 Duurzame netwerken	20
7.5 Doorontwikkeling	21
8 Doorkijk actieplan 2021 e.v.	22
9 Bijlagen	23
9.1 Rekenmethode CO ₂ / TJ-besparing	24
9.2 Samenvatting overzicht projecten 2020	25

VOORWOORD

Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging in juni 2019 hebben we als Heerlen een belangrijke eerste stap gezet in het realiseren van een groene en gezonde stad. We geven met deze visie tevens richting aan de wijze waarop we in 2040 op het gebied van mobiliteit energieneutraal willen zijn. Duurzaamheid en mobiliteit gaan in dit plan hand in hand. Daarbij hebben we onder andere aandacht voor het bewust maken van inwoners en bezoekers van Heerlen van hun eigen mobiliteitsgedrag.

In dit Programma Mobiliteit zijn de ambities uit de Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging vertaald naar een concreet uitvoeringsprogramma. Omdat we helaas niet alles tegelijkertijd kunnen realiseren, hebben we gekozen voor een aantal speerpunten waar we ons de komende jaren op gaan richten. We kiezen ook voor een flexibele en adaptieve aanpak zodat we in kunnen (blijven) spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen.

Nog geen jaar geleden zijn de eerste contouren van de Mobiliteitsvisie ontstaan. Tijdens een bijeenkomst op de Smart Services Campus is met een diverse groep aan stakeholders nagedacht over de toekomst van mobiliteit in Heerlen. Met veel interesse heb ik de gesprekken en discussies tijdens deze middag gevolgd. Deze eerste ambassadeurs van Heerlen in Beweging toonden zich verantwoordelijk voor de toekomst van de stad. Maar we kunnen het niet alleen. We vragen iedereen in Heerlen(bewoners, bezoekers, bedrijven) mee te doen aan het realiseren van de ambities zodat wij, onze kinderen en kleinkinderen tot in lengte van jaren kunnen blijven wonen, werken en leven in een groene en gezonde stad.

Hoe laat u Heerlen bewegen?

Wethouder Mobiliteit Charles Claessens
maart 2020

1 INLEIDING

In het Coalitieakkoord 2018-2022 'Samen doorbouwen met lef' zijn de accenten bepaald voor het beleid van het college in de komende jaren en in het Meerjarig Bestuurlijk Programma (MBP) zijn deze ambities uitgewerkt tot een programma. Heerlen streeft ernaar om een vitale, duurzame en leefbare stad te zijn die optimaal en multimodaal bereikbaar is. Zonder het belang van de autobereikbaarheid en verkeersveiligheid uit het oog te verliezen, zet de gemeente in het Meerjarig Bestuurlijk Programma in op duurzaamheid en leefbaarheid. We zetten in op een transitie van autostad naar fiets- en voetgangersstad.

In de afgelopen jaren is het proces ingezet om deze transitie te kunnen gaan maken. Er is een analyse uitgevoerd naar de huidige verkeerskundige situatie, knelpunten zijn inzichtelijk gemaakt en de kansen voor duurzame vervoerwijzen zijn verkend. Met de installatie van het nieuwe college begin mei 2018 wordt de nieuw ingeslagen weg naar het verduurzamen van mobiliteit concreet gemaakt. Er is een proces gestart waarin ruimte wordt gecreëerd voor bestuurders, stakeholders en inwoners van Heerlen om gezamenlijk te werken aan een mobiliteitstransitie die past bij de eigentijdse en duurzame ambities van de stad Heerlen. Het eerste resultaat hiervan is de Mobiliteitsvisie "Heerlen in Beweging".

Alhoewel op dit moment nog gewerkt wordt binnen de context van de Structuurvisie Heerlen 2035, weten we ook dat volgend jaar de Omgevingswet zijn intrede doet (inwerkingtreding 1 januari 2021). Dit heeft consequenties voor de planologische instrumenten die de gemeente tot zijn beschikking heeft. De Omgevingsvisie zal op termijn de Structuurvisie gaan vervangen. Daarnaast wil de gemeente Heerlen bewoners laten meebeslissen en meehelpen bij het inrichten en onderhouden van hun fysieke leefomgeving. Dat betekent dat de gemeente een andere rol krijgt: van bedenker en uitvoerder naar regisseur en facilitator. De Mobiliteitsvisie past binnen deze twee uitgangspunten: we bezien integraal welke bijdrage mobiliteit kan leveren aan het ruimtelijk beleid van de gemeente.

PROGRAMMA MOBILITEIT

VISIEVORMING	ONDERZOEK	UITVOERING		
2019	2020	2021	2022	E.V.

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. De komende jaren geven we uitvoering aan deze visie zoals beschreven in dit Programma Mobiliteit. In 2020 voeren we diverse onderzoeken uit die nodig zijn om projecten voor te bereiden. Vanaf 2021 gaan we concreet aan de slag om uitvoering te geven aan de Mobiliteitsvisie.

1.1 Leeswijzer

Het Programma Mobiliteit is overzichtelijk weer te geven in één tabel. Aan de hand van dit Programma Mobiliteit nemen wij u mee in de opbouw van deze tabel. De hoofdstukken uit dit programma vormen de toelichting.

Ambitie					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			

2 ONZE WERKWIJZE

We kiezen met de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in beweging' voor een andere manier van werken dan we de voorbije jaren gewend zijn voor mobiliteit. In plaats van een vaststaand Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) kiezen we voor een flexibele en adaptieve manier van werken met jaarplannen 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.

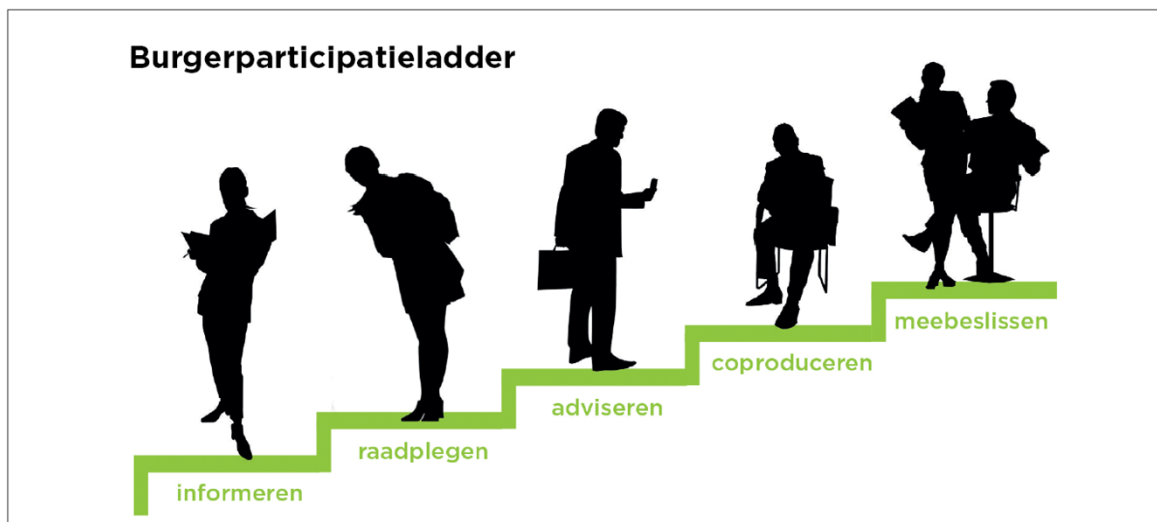
2.1 Samenwerking

Het realiseren van een groene en gezonde mobiliteitsstad kunnen wij niet alleen. Daarom zoeken wij de samenwerking op met onze partners om onze doelen te kunnen verwezenlijken. Concreet betekent dit dat wij in 2020 samen met de Stadsregio Parkstad en de Parkstadgemeenten werken aan het realiseren van een gezamenlijk Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). In dit plan worden maatregelen opgenomen om onze energiedoelstellingen vanuit Palet te gaan realiseren op het gebied van mobiliteit. Daarnaast sluiten we aan bij de provinciale mobiliteitsaanpak. Hierbij staat de opgave van een gebied vanuit een breder perspectief centraal in plaats van een specifiek (mobiliteits)knelpunt (gebiedsgerichte aanpak). Een uitwerking hiervan is de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg waarbij de gemeenten in Zuid-Limburg in samenwerking met de provincie Limburg de opgaven voor de regio inzichtelijk hebben gemaakt. De verwachting is dat deze visie medio 2020 definitief wordt gemaakt.

Andere belangrijke partners die een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van onze visie zijn onze buurgemeenten, vervoerders, bedrijven (Brightlands SSC, CBS etc.) en maatschappelijke organisaties. Ook onderzoeken we op welke wijze we de samenwerking op het gebied van grensoverschrijdende duurzame mobiliteit samen met de Stadt Aachen verder kunnen invullen.

2.2 Burgerbetrokkenheid

Met de vaststelling van de visienota Burgerbetrokkenheid (26 juni 2019) 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 2022 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 uit maken 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. Uitgangspunt hierbij is dat we bij de toepassing van burgerparticipatie kiezen voor de hoogst haalbare trede op de burgerparticipatieladder.



Figuur 1 - 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.

Voor het formuleren van projectdoelen ten aanzien van energie- en/of CO₂-reductie, is een rekenmethode opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 2.

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.

2.4 Verantwoording

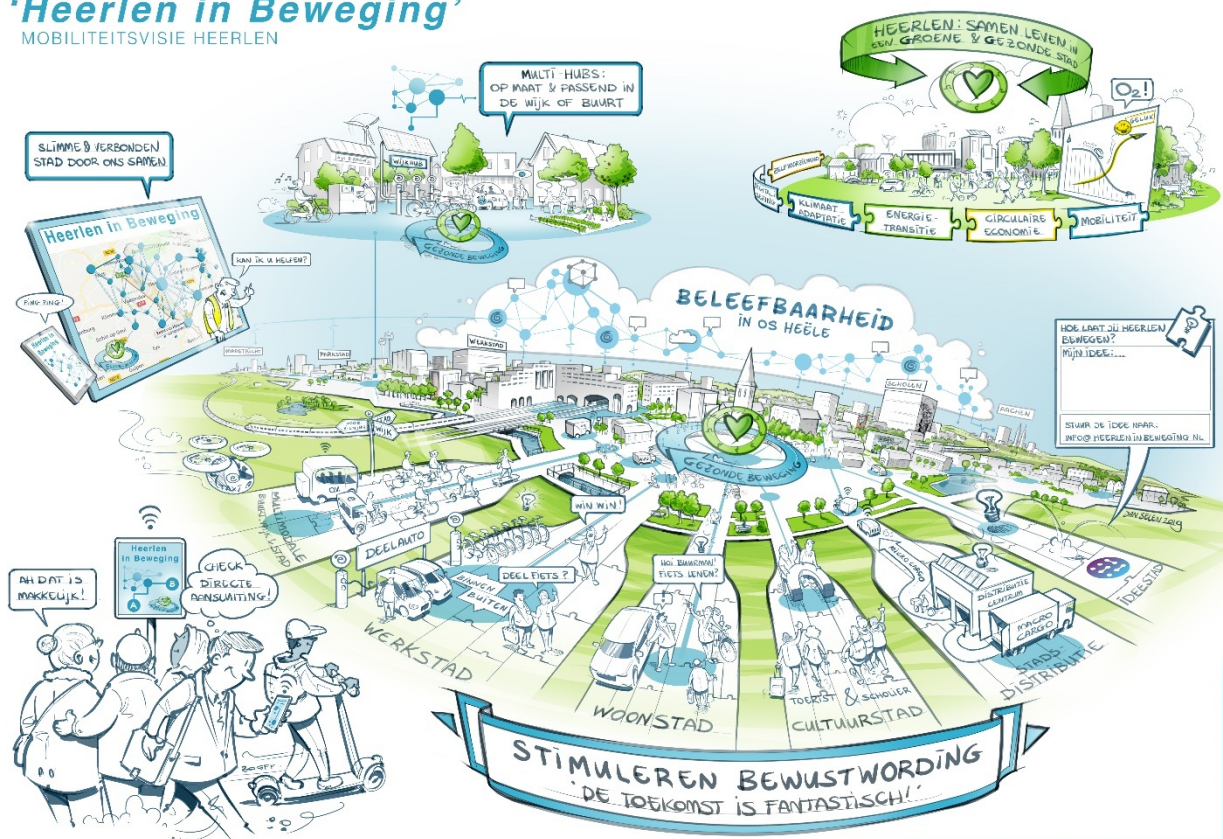
Buiten de reguliere Planning & Control-cyclus informeren we de raad eens per jaar inhoudelijk op hoofdlijnen over de voortgang van het Programma Mobiliteit. Op die manier kan de raad ook haar achterban informeren over de ontwikkelingen en resultaten van de projecten om draagvlak te creëren. We stellen daarvoor diverse projectplannen op. In deze plannen is in ieder geval opgenomen op welke wijze burgerbetrokkenheid wordt vormgegeven en op welke wijze we gaan monitoren en evalueren.

3 AMBITIE

Onze visie voor de stad

'Heerlen in Beweging'

MOBILITEITSVISIE HEERLEN



Samen onderweg

Met 'Heerlen in Beweging' zetten we een transitie in gang om de toekomst van 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 niet alleen invulling gegeven aan het realiseren van een gezonde en groene stad. Er wordt tevens invulling gegeven aan de ambitie van de Parkstadgemeenten om in 2040 energieneutraal te zijn (Palet). Het fundament voor het realiseren van deze ambitie is een geïntegreerd duurzaam mobiliteitssysteem waarbij het bieden van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal staat. De bestaande netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden met elkaar verbonden en verknoopt via mobiliteitshubs². Deze hubs vormen een belangrijke (fysieke) voorwaarde om flexibel reizen en keuzevrijheid te bevorderen.

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.

Bewustwording

We willen bereiken dat inwoners en bezoekers van Heerlen in de toekomst meer gebruik gaan maken van duurzame vervoerwijzen. 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) mobiliteitsgedrag. Iedereen draagt zijn of haar steentje bij. Een online Mobiliteitsplatform ondersteunt dit proces.

Programma Mobiliteit

Onze visie voor de stad hebben we vertaald in één zin die we hebben opgenomen in onderstaande tabel en vormt onze ambitie:

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			

4 PROGRAMMADOELEN

Wat willen we bereiken?

Met 'Heerlen in beweging' zetten we een transitie in gang om de toekomst van 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 drietal lange-termijndoelen. Deze doelen, ook wel outcome indicatoren genoemd, 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:

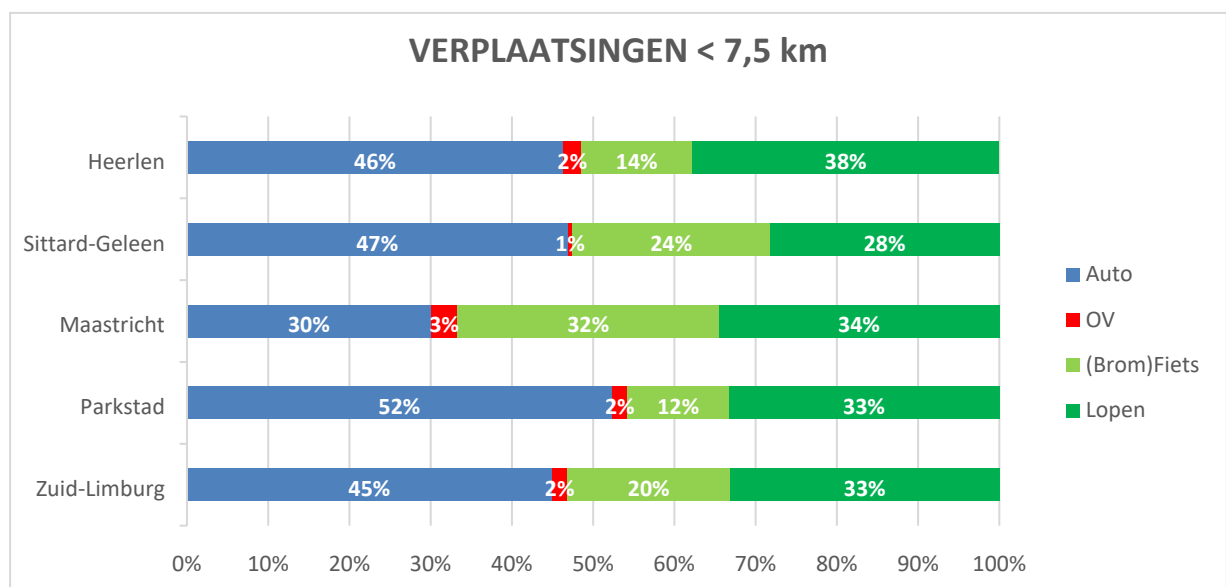
1. De vervoerswijzekeuze van inwoners en bezoekers van Heerlen verschuift van "vervuilend" naar duurzaam en gezond;
2. We streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers per jaar;
3. Het energieverbruik voor verkeer en vervoer in 2040 is maximaal 1.695 TJ (cf. Palet 3.0).

Voor deze coalitieperiode zijn de doelen verder geconcretiseerd waarbij tevens een doorkijk wordt gegeven naar de volgende coalitieperiode.

4.1 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.



Figuur 2 – Verplaatsingen Zuid-Limburg tot 7,5 km (bron: OVIN 2015-2017)

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. Met deze doelstelling kunnen wij tevens een bijdrage leveren aan de gezondheidsopgave van de regio: Uit gegevens van de Gezondheidsatlas Zuid-Limburg blijkt dat er ruimte voor verbetering is ten aanzien van de gezondheid van Heerlen. Gezondheidsopgaven zijn er onder andere op het gebied van eenzaamheid, overgewicht en psychologische gezondheid. Wandelen en fietsen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de gezondheid van Heerlenaren.

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).

Doel 2021: het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is toegenomen van 14 naar 17% ten opzichte van de periode 2015-2017.

Doel 2025: het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is toegenomen van 14 naar 20% ten opzichte van de periode 2015-2017.

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). Tot op heden geeft het landelijke onderzoek geen representatieve afspiegeling van het verplaatsingsgedrag in Heerlen. Daarvoor is de steekproefomvang onder inwoners van Heerlen te klein. Om die reden laten we in samenwerking met het CBS vanaf 2020 een representatief onderzoek uitvoeren in Heerlen.

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. Ook de komende jaren werken we op onze gemeentelijke wegen aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Jaar	Doden	Verkeersslachtoffers (licht en zwaar gewonden)
2014	1	48
2015	0	51
2016	3	47
2017	2	52
2018	1	67

Figuur 3 - NB 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. Een onderschatting van het verkeersveiligheidsbeeld kan hierdoor optreden. (bron: ViaStat)

In de afgelopen vijf jaar zijn er jaarlijks gemiddeld 53 verkeersslachtoffers (licht en zwaar gewonden) gevallen in het verkeer op onze gemeentelijke wegen. De komende jaren willen we dit aantal terugdringen door middel van het aanpakken van de belangrijkste verkeersonveilige verkeersassen binnen de gemeente.

Doel 2021: het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen is maximaal 45 per jaar.

Doel 2025: Nader te bepalen. Samen met de Provincie en gemeenten in Limburg wordt een Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld op basis van een risico gestuurde aanpak. Op het moment dat deze uitvoeringsagenda gereed is, kunnen concrete doelen voor 2025 worden geformuleerd.

Wijze van meten

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

4.3 Energiebesparing

Het energieverbruik voor verkeer en vervoer in 2040 is maximaal 1.695 TJ.

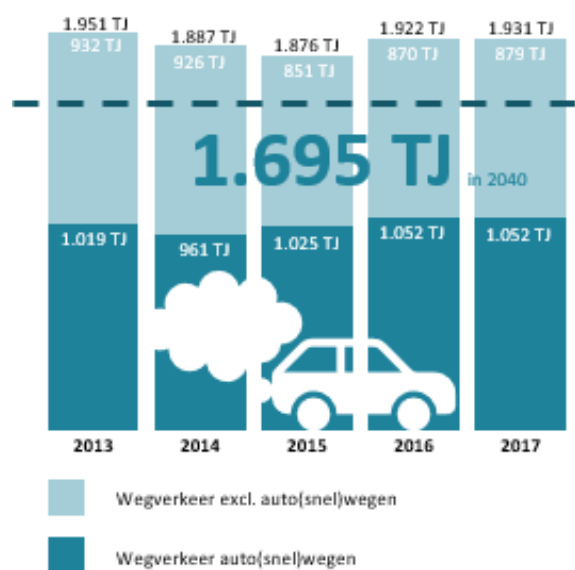
Met de ondertekening van Palet 3.0 in 2016 is er voor Heerlen een duidelijke doelstelling vastgelegd om een besparing te realiseren ten aanzien van het energieverbruik van verkeer en vervoer. In 2040 mag het energieverbruik voor verkeer maximaal 1.695 TJ zijn. Deze taakstelling is gebaseerd op het energiegebruik van zowel de auto(snel)wegen als de andere wegen gelegen binnen de gemeente Heerlen. Aangezien we beperkte invloed hebben op het gebruik van de auto(snel)wegen, richten we ons met name op het terugdringen van het energiegebruik op onze eigen gemeentelijke wegen.

Bij de vaststelling van Palet 3.0 is aangenomen dat in 2016 de nieuwe Mobiliteitsvisie inclusief uitvoeringsprogramma zou worden vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zou een taakstelling van 50,2 TJ energiebesparing voor verkeer en vervoer tot 2020 moeten worden opgenomen. Deze taakstelling van 50,2 TJ nemen we over in dit Programma Mobiliteit voor de periode 2020 – 2025.

Doel 2021: Voor 2021 stellen wij ons als doel dat het energiegebruik voor het wegverkeer op de gemeentelijke wegen ten opzichte van 2019 is afgenomen met 12,5 TJ (1/4 deel van 50,2 TJ).

Doel 2025: Het energiegebruik door het wegverkeer op gemeentelijke wegen is ten opzichte van 2019 afgenomen met 50,2 TJ.

Doel 2040: Het energiegebruik door het wegverkeer is maximaal 1.695 TJ.



Figuur 4 - Bron: Klimaatmonitor.databank.nl (geraadpleegd d.d. 16 december 2019)

Wijze van meten

De monitoring van de energietransitie van PALET wordt georganiseerd via PALET 4.0. In dat kader wordt er in 2020 een nieuwe nulmeting gefaciliteerd waarbij de doelstellingen uit PALET kwalitatief en kwantitatief gemonitord worden.

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen

Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			
  					

MAATREGELEN

5 BELEIDSLIJNEN

Hoe gaan we dat bereiken?

De praatplaat '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 leggen we in deze bestuursperiode de basis. We zetten de komende jaren 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 risico-gestuurde aanpak;
- 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 door ontwikkelen van 'Heerlen in Beweging' door projectgericht samen te werken met bewoners, bedrijven, collega's, maatschappelijke organisaties en partners.

Bovenstaande beleidslijnen zijn vertaald naar een aantal actielijnen waarbinnen we ons maatregelenpakket hebben samengesteld. Schematisch ziet het Programma Mobiliteit er als volgt uit:

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

MAATREGELEN

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.

Het nieuwe mobiliteitsbeleid vraagt om een andere manier van werken dan we de voorbije jaren gewend zijn. In plaats van een vaststaand uitvoeringsprogramma voor de komende jaren, kiezen we voor een adaptieve manier van werken zodat er ruimte is voor initiatieven van derden waarbij we vast blijven houden aan onze doelen en strategieën.

We werken vanuit vijf actielijnen:

Actielijn 1 – Basis op orde

De gemeente heeft als wegbeheerder een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat over de verkeersveiligheid van het mobiliteitssysteem. We blijven ons conformeren aan het streven van het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROVL) om te komen tot 0 verkeersslachtoffers. We werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en maken 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. Ook de verdere ontwikkeling van mobiliteitshubs heeft hierin een belangrijke plek. 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 mede overheden (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 tot concrete omgevingsplannen.

Actielijn 4 – Bewustwording

De Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' is met een diverse groep stakeholders tot stand gekomen. Tijdens de bijeenkomsten hebben we geconstateerd dat het leven in een groene en gezonde stad nog niet door iedereen belangrijk wordt gevonden. Deze bestuursperiode zetten we daarom volop in op bewustwording zodat inwoners en bezoekers bereid gaan zijn om duurzame mobiliteitskeuzes te maken.

Actielijn 5 – 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. Een online Mobiliteitsplatform ondersteunt het proces om deze ambitie te realiseren. Op dit platform wordt informatie uitgewisseld, kennis gedeeld, problemen opgelost en successen met elkaar gevierd.

Daarnaast willen wij bewoners uitnodigen om zelf aan de slag te gaan met het verduurzamen en gezonder maken van de mobiliteit in zijn of haar woonomgeving.

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			
		Basis op orde	Stadsaanpak	Buurtaanpak	Hoe laat jij Heerlen bewegen?
	Bewustwording en gebruik				
	Verkeersveiligheid				
	Leefbaarheid		MAATREGELEN		
	Duurzame netwerken				
	Doorontwikkeling				

7 ACTIEPLAN 2020

Op basis van de beleids- en actielijnen zijn voor 2020 diverse activiteiten en projecten geformuleerd. In 2020 wordt ingezet op het uitvoeren van diverse onderzoeken en voorbereidende activiteiten om vanaf 2021 uitvoering te geven aan concrete projecten. Er wordt dit jaar een belangrijke basis gelegd voor de weg naar het realiseren van een gezonde en duurzame mobiliteitsstad zowel op het gebied van infrastructuur en mobiliteitsdiensten als voor de bewustwording en (grensoverschrijdende) samenwerking.

We creëren inzicht in eventuele ontbrekende schakels in de duurzame mobiliteitsnetwerken. Deze netwerken vormen namelijk de basis om inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties de overstap te laten maken naar duurzame en gezonde mobiliteit. Voor deelfietsen, openbaar vervoer en het fietsnetwerk voeren we in het eerste half jaar van 2020 daarom een quick scan uit. Op basis van de resultaten van deze quick scans worden voor de begroting van 2021 concrete projecten benoemd. De basis op orde op het gebied van bewustwording is het opzetten van het online Mobiliteitsplatform.

We zoeken tevens actief de samenwerking op met de Brightlands Smart Services Campus en onderzoeken op welke wijze we de samenwerking op het gebied van grensoverschrijdende duurzame mobiliteit samen met Stadt Aachen en de overige MAHHL³-steden verder kunnen invullen.

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. Enkele van de projecten komen voort uit het Coalitieakkoord Heerlen 2018-2022 en zijn aangegeven met een ©.

7.1 Bewustwording en gebruik

Wij stellen een plan van aanpak op om de bewustwording ten aanzien van gezonde en duurzame mobiliteit onder inwoners en bezoekers van Heerlen te vergroten. In dit plan wordt omschreven hoe we de gedragsverandering naar het gebruik van gezonde en duurzame mobiliteit mogelijk gaan maken. Het online Mobiliteitsplatform vormt de drager van deze aanpak.

De gemeente faciliteert het platform zodat er een plek wordt gecreëerd waar men elkaar kan ontmoeten. Op het platform hebben de gemeente en alle deelnemers een gelijkwaardige plek. Ook organiseren wij één of meerdere bijeenkomsten waarin wij inwoners van de stad laten meebeslissen over te nemen duurzame mobiliteitsmaatregelen.

Daarnaast willen we onze samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar intensiveren door naast het toepassen van de Werkgeversaankpak, ook in te zetten op de gebiedsgerichte aanpak van het centrum en de euregionale samenwerking.

Projecten:

- Opstellen van een digitaal Mobiliteitsplatform
- Jaarprogramma ambassadeurs
- Uitvoeren van de Werkgeversaankpak van Zuid-Limburg Bereikbaar

³ De MAHHL-steden (Maastricht, Aken, Hasselt, Heerlen, Luik) vormen een werkgroep die dient als platform van de euregionale steden om kennis en ervaringen uit te wisselen en te netwerken. Inmiddels zijn ook Sittard-Geleen en Genk aangesloten bij deze samenwerkingsorganisatie.

7.2 Verkeersveiligheid

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) stelt in 2020 een gezamenlijke UitvoeringsAgenda verkeersveiligheid voor de provincie Limburg op. We sluiten hierbij aan om te komen tot een risico-gestuurde aanpak voor de gemeente Heerlen. Daarnaast pakken wij de belangrijkste verkeersonveilige situaties binnen de gemeente aan. Omdat we niet altijd weten wat de oorzaken van deze ongevallen zijn, voeren wij op een aantal verkeersassen waar veel ongevallen plaatsvinden (o.a. Heerlerbaan en Bokstraat / Schelsberg), een verkeersveiligheidsaudit uit. Op basis van deze audits stellen wij een aanpak op voor het verbeteren van de verkeersonveiligheid op deze assen. Daarnaast pakken wij de 'Top 10 knelpunten' aan.

Projecten:

- Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid i.s.m. provincie Limburg
- Aanpak top 10 verkeersknelpunten
- Aanpak Grijze Wegen
- Pilot mobiele flitspalen
- Pilot BS De Regenboog in het kader van "Verkeersveiligheid rondom scholen"

7.3 Leefbaarheid

Om de overlast van automobiliteit met name in woongebieden te beperken en terug te dringen, richten we ons in 2020 op het uitvoeren van diverse pilots. Deze pilots geven ons nieuwe inzichten over hoe we automobiliteit kunnen inpassen in het realiseren van een groene en gezonde stad. Daarnaast blijven de doelstellingen zoals geformuleerd in de Parkeernota Heerlen 2016 onverminderd van kracht en werken we aan de hierin genoemde maatregelen op het gebied van digitalisering en tariefdifferentiatie.

Projecten:

- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel digitalisering (vervolgtraject)
- Verkenning pilot Schopla
- Pilot werkgeversparkeren
- Pilot parkeren Eikenderveld
- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel tariefdifferentiatie

7.4 Duurzame netwerken

In samenwerking met de provincie Limburg, Arriva en Stadsregio Parkstad onderzoeken we of het openbaar vervoernetwerk in Heerlen en Parkstad verder ontwikkeld kan worden om zo een duurzaam alternatief te vormen voor de automobilist. Ook het huidige fietsnetwerk wordt geëvalueerd om te bezien waar een optimalisatieslag gemaakt kan worden. Dit doen wij in samenwerking met onder andere de Stadsregio Parkstad, de provincie Limburg en de Fietzersbond. Bij beide onderzoeken is het van belang dat de samenhang tussen de netwerken blijft geborgd. De overstaplocaties (mobiliteitshubs) vormen hierin een belangrijke schakel.

Projecten:

Fiets / voet

- Quick scan optimalisatie van het Heerlense fietsnetwerk ©
- Realisatie van een bewaakte fietsenstalling bij het Maankwartier
- Uitvoering van de fietsverbinding Heuvelland-Parkstad
- Uitvoering van de Leisure Lane
- Uitvoering van het Mijnmuseumpad

- Pilot deelfietsen
- Op de Pedalen⁴

Openbaar vervoer

- Quick scan ontwikkeling OV-netwerk ©
- Nadere uitwerking aantrekkelijk openbaar vervoer ©
- IC Amsterdam-Heerlen-Aachen ©
- Avantislijn ©
- Realisatie van de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Euregio

- Samenwerking jaarprogramma MAHHL

7.5 Doorontwikkeling

In Hoensbroek loopt het proces om te komen tot een nieuw omgevingsplan. We sluiten hierbij aan conform de uitgangspunten van de nieuwe Mobiliteitsvisie. Daarnaast maakt mobiliteit integraal onderdeel uit van de diverse ruimtelijke plannen in Heerlen-centrum, waarbij de integrale aanpak voorop staat. Op die manier wordt een toekomstbestendig en economisch vitaal binnenstedelijk gebied gerealiseerd waar mobiliteit integraal onderdeel van uitmaakt.

Tevens werken we in 2020 samen met de Stadsregio Parkstad en de Parkstadgemeenten aan het realiseren van een gezamenlijk Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). In dit plan worden maatregelen opgenomen om onze energiedoelstellingen vanuit Palet te gaan realiseren op het gebied van mobiliteit. Daarnaast is de verwachting dat dit jaar de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg wordt vastgesteld.

Projecten:

- Verkeerscirculatie Heerlen-centrum als onderdeel van de centrumplannen ©
- Verkeerscirculatie Hoensbroek als onderdeel van het omgevingsplan Hoensbroek ©
- Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg
- SUMP Parkstad

⁴ Op de pedalen is een online en offline platform om het fietsen in Zuid-Limburg te stimuleren. Het is een voortvloeisel uit de samenwerking tussen Provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeenten Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen.

8 Doorkijk actieplan 2021 e.v.

In 2020 leggen we de basis voor de komende jaren. Er wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen er getroffen moeten worden. Om deze maatregelen daadwerkelijk te kunnen uitvoeren is aanvullend budget benodigd. In de Begroting 2021 worden in ieder geval budgetten gevraagd voor:

- Maatregelen die volgen uit de quick scans:
 - o fietsnetwerk
 - o deelsystemen
 - o openbaar vervoer
- Maatregelen die volgen uit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
- Zuid-Limburg Bereikbaar actieprogramma 2021
- Aanpassing t.b.v. doorstroming en verkeersveiligheid op de Spoorsingel

9 Bijlagen

9.1 Rekenmethode CO₂ / TJ-besparing

Vanuit Palet 3.0 zijn doelstellingen op het gebied van energiebesparing uitgedrukt in Terrajoule (TJ). Zuid-Limburg Bereikbaar hanteert voor haar programma het reduceren van CO₂-uitstoot. Omdat in het Programma Mobiliteit maatregelen en projecten zijn benoemd die een bijdrage kunnen leveren aan één of beide programma's, beschrijven we in deze bijlage de rekenmethode die door de gemeente Heerlen gehanteerd wordt om de energie- en CO₂-besparing te berekenen.

Basisgegevens

Ieder type brandstof heeft een andere CO₂-emissie per verbruikte TJ.

Fossiele brandstof		
Diesel	1 TJ	74 tCO ₂
Benzine	1 TJ	73,1 tCO ₂
Gas (LPG)	1 TJ	64 tCO ₂
Olie	1 TJ	74 tCO ₂
Steenkool	1 TJ	93,6 tCO ₂
Elektriciteit		
Grijze Stroom	1 TJ	146,1 tCO ₂
Stroom (NL gemiddelde)	1 TJ	98,6 tCO ₂
Groene Stroom	1 TJ	0,0 tCO ₂

Gemiddelde afstand enkele reis

11 km (dus meerdere reizen per dag mogelijk)

Gemiddeld brandstof verbruik

14 km/l

Bijbehorend energieverbruik

10 kWh/l

1.000 kWh = 0,0036 TJ

CO₂ uitstoot

155 g/km

1 automijding is 2*11 km (heen en terug) =

22 km

1 automijding bespaart (22km / 14 km/l)

1,57 liter brandstof per dag (heen en terug)

1 automijding bespaart (1,57 l * 10 kWh/l)

15,7 kWh per dag (heen en terug)

1 automijding bespaart (115 g/km * 22km)

2.530 gram CO₂ per dag (heen en terug)

1 automijding bespaart $\frac{15,7 \text{ kWh} * 0,0036 \text{ TJ}}{1.000 \text{ kWh}}$

$56,52 * 10^{-6} \text{ TJ}$

Voor het besparen van 1 TJ is het nodig om:

1.000 kWh / 0,0036 TJ

277.778 kWh per dag te besparen

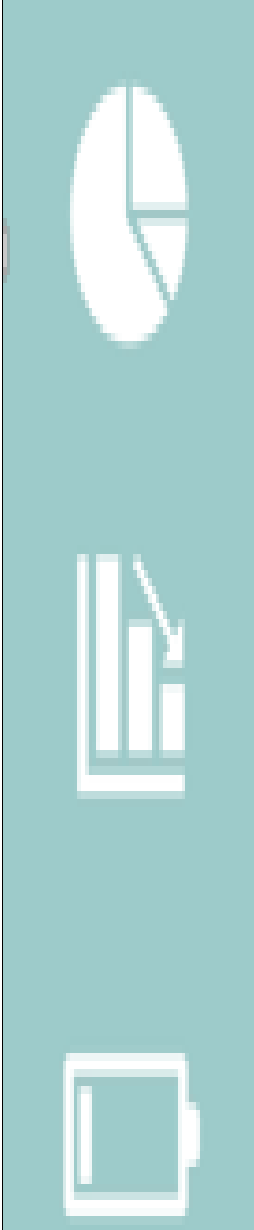
277.778 kWh / 15,7 kWh per dag

17.693 automijdingen per dag te realiseren

17.693 automijdingen x 22 km

389.246 kilometers per dag te besparen

9.2 Samenvatting overzicht projecten 2020

Samen leven in een groene en gezonde stad door Heerlen in beweging te krijgen					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			
		Basis op orde	Stadsaanpak	Buurtaanpak	Hoe laat jij Heerlen bewegen?
	Bewustwording en gebruik				Opstellen online mobiliteitsplatform
					Jaarprogramma ambassadeurs
					Zuid-Limburg bereikbaar werkgeversaanpak
	Verkeersveiligheid	Opstellen regionale uitvoeringsagenda i.s.m. provincie Limburg	Pilot flitspalen	Pilot verkeersveiligheid scholen BS De Regenboog	
		Aanpak top 10 verkeersknelpunten			
		Aanpak grijze wegen			
	Leefbaarheid		Digitaliseren parkeren	Verkennen mogelijkheden pilot Schopla	
			Pilot werkgevers-parkeren	Pilot parkeren Eikenderveld	
			Uitwerking parkeernota tariefdifferentiatie		
	Duurzame netwerken	Quick scan optimalisatie fietsnetwerk	Pilot Deelfietsen		
		Realisatie bewaakte fietsenstalling Maankwartier	Op de pedalen		
		Uitvoering fietspad Daalsweg			
		Leisure Lane			
		Mijnmuseumpad			
		Quick scan OV-netwerk			
		IC Amsterdam-Heerlen-Aachen	Nadere uitwerking aantrekkelijk openbaar vervoer		
		Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf			
		Avantislijn			
		Samenwerking jaarprogramma MAHHL			
	Door-ontwikkeling	Mobiliteitsvisie Zuid Limburg		Verkeerscirculatie centrum als onderdeel van centrumplannen	
		SUMP Parkstad		Verkeerscirculatie Hoensbroek als onderdeel van omgevingsplan Hoensbroek centrum	