

Heerlen in beweging



Heerlen

28 januari 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
Ambtelijk opdrachtgever
Auteur
Domein Ruimte

Charles Claessens
Teamleider Beleid Ruimte
Ernst Adriaanse
Team Beleid Ruimte

Actieplan Mobiliteit

Heerlen in beweging

Inhoud

Actieplan Mobiliteit	3
VOORWOORD	4
1 INLEIDING	5
1.1 Opbouw Actieplan Mobiliteit	5
1.2 Terugblik programma mobiliteit 2020	6
2 ONZE WERKWIJZE	9
2.1 Samenwerking	9
2.2 Burgerbetrokkenheid	9
2.3 Monitoring en evaluatie	10
2.3.1 Programmadoelen	10
2.3.2 Projectdoelen	10
3 AMBITIE	11
4 PROGRAMMADOELEN	12
4.1 Verschuiving in de vervoerwijze keuze	12
4.2 0 ernstige verkeersslachtoffers	13
4.3 Energiebesparing	14
5 BELEIDSLIJNEN	15
6 ACTIELIJNEN	16
7 ACTIEPLAN 2021	17
7.1 Bewustwording en gebruik	17
7.2 Verkeersveiligheid	17
7.3 Leefbaarheid	18
7.4 Duurzame netwerken	18
7.5 Doorontwikkeling	19
8 Doorkijk actieplan 2022 e.v.	19
9 Bijlagen	20
9.1 Rekenmethode CO ₂ / TJ-besparing	21
9.2 Samenvatting overzicht projecten 2021	22

VOORWOORD

Voor u ligt het tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit, het Actieplan Mobiliteit 2021. Met dit actieplan gaan we door op de weg die we met onze mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging en het Programma Mobiliteit 2020 zijn ingeslagen.

As gevolg van de corona crisis hebben we vorig jaar helaas niet al onze opgaven en ambities kunnen verwezenlijken. Gelukkig hebben we wel de benodigde onderzoeken en quick scans kunnen uitvoeren die we nodig hadden om een verdere vertaling te kunnen maken van onze visie naar een concreet uitvoeringsprogramma.

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 (niet duurzame) mobiliteitsgedrag.

We blijven vasthouden aan een flexibele en adaptieve aanpak zodat we in kunnen (blijven) spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen. Samenwerken blijft het sleutelwoord. Samen met de bewoners, bezoekers en bedrijven in Heerlen werken we verder aan het realiseren van de ambities zodat wij daadwerkelijk kunnen wonen, werken en leven in een groene en gezonde stad.

Hoe laat u Heerlen bewegen?

Heerlen, januari 2021

1 INLEIDING

In het Coalitieakkoord 2018-2022 'Samen doorbouwen met Ief' 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 vol in op duurzaamheid en leefbaarheid. We zetten in op een transitie van autostad naar fiets- en voetgangersstad.

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. Zoals aangegeven in het Programma Mobiliteit 2020 was 2020 vooral een onderzoeksjaar. Aan de hand van de resultaten van de onderzoeken en pilotprojecten hebben we nieuwe projecten gedefinieerd en voorbereid. Deze projecten zijn samengevat in het projectenoverzicht en dit overzicht vormt de onderbouwing voor het mobiliteitsbudget zoals opgenomen in de begroting 2021.

PROGRAMMA MOBILITEIT

VISIEVORMING	ONDERZOEK	UITVOERING		
2019	2020	2021	2022	E.V.

Figuur 1: Werkwijze uitvoering mobiliteitsvisie

1.1 Opbouw Actieplan Mobiliteit

Voor de opbouw van het Actieplan Mobiliteit 2021 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				
	Duurzame netwerken				
	Doorontwikkeling				

Figuur 2: Opbouw actieplan mobiliteit

1.2 Terugblik programma mobiliteit 2020

Zoals in het programma mobiliteit 2020 aangekondigd informeren wij de raad eens per jaar inhoudelijk op hoofdlijnen over de voortgang van het uitvoeringsprogramma. Het programma mobiliteit 2020 zag er als volgt uit:

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			
	Door-ontwikkeling	Avantislijn Samenwerking jaarprogramma MAHHL			
		Mobiliteitsvisie Zuid Limburg		Verkeerscirculatie centrum als onderdeel van centrumplannen	
		SUMP Parkstad		Verkeerscirculatie Hoensbroek als onderdeel van omgevingsplan Hoensbroek centrum	

Figuur 3: Programma Mobiliteit 2020

Als gevolg van de coronacrisis is de uitvoering van het Programma Mobiliteit 2020 helaas niet uitgevoerd in de mate zoals we op voorhand gewenst/gehoopt hadden. Bijeenkomsten met bewoners en stakeholders waren immers niet of slechts beperkt mogelijk. Desondanks zijn verschillende van de voornoemde acties alsnog uitgevoerd. Daar waar de voorbereiding van de projecten veelal wel mogelijk was, is de daadwerkelijke uitrol in veel gevallen uitgesteld. Per beleidslijn geven wij hieronder de laatste stand van zaken weer:

Bewustwording en gebruik.

Het online mobiliteitsplatform is in basis gereed, maar de "live-gang" met bijbehorende (buurt)acties en campagnes dient – omwille van de coronaperikelen – nog plaats te vinden. Het 'Jaarprogramma ambassadeurs' ging uit van fysieke bijeenkomsten, maar ook dit hebben we dus noodgedwongen moeten stopzetten. In verband met het thuiswerken zijn er ook geen nieuwe acties in het kader van de Werkgeversaanpak van Zuid-Limburg Bereikbaar uitgevoerd.

Verkeersveiligheid

Samen met de Provincie Limburg en de Stadsregio Parkstad Limburg blijven we werken aan een gezamenlijke regionale uitvoeringsagenda op gebied van verkeersveiligheid voor Zuid-Limburg. In het kader van de 'Top-10 aanpak verkeersknelpunten' zijn in het afgelopen jaar de Nieuwstraat, Kampstraat, Amstenraderweg, Onderste Wehr en Verlengde Wilhelminastraat aangepakt. In het kader van de 'Aanpak grijze wegen' is de voorbereiding voor de uitvoering van de maatregelen op de Klinkertstraat en Martin Luther Kingstraat gerealiseerd.

De 'Pilot flitspalen' is een project van lange adem. We blijven het gesprek aangaan met de VNG, het Openbaar Ministerie en de politie waarbij we proberen om een pilotproject in Heerlen mogelijk te maken. De 'Pilot verkeersveiligheid scholen BS De Regenboog' is succesvol afgerond. Wat nog rest is de realisatie van de definitieve maatregelen.

Leefbaarheid

Het project 'Digitaliseren parkeren' vordert gestaag, maar ook hier werd de invoering belemmerd door de coronacrisis. Zeker met een nieuw digitaal systeem is het belangrijk dat we alle belanghebbenden op de juiste manier kunnen informeren en kunnen assisteren bij de overgang van de oude naar de nieuwe werkwijze. Als gevolg hiervan, maar ook als gevolg van het gecompliceerde digitaliseringstraject, is de uitgifte van parkeervergunningen een aantal keer op de oude wijze verlengd. Dit geldt onverkort ook voor de 'Pilot parkeren Eikenderveld'.

De 'Pilot werkgeversparkeren' heeft als gevolg van de coronacrisis geen doorgang gevonden. Bedrijven werden geconfronteerd met noodzakelijk thuiswerken en hadden geen behoefte meer aan slimme parkeeroplossingen en carpoolacties. Ook voor de nabije toekomst is er onvoldoende animo voor dit project. De verdere uitwerking van de parkeernota op gebied van tariefdifferentiatie is aangepast aan de bijzondere coronasituatie. De tarieven zijn hierbij niet op basis van afstand tot het centrum heroverwogen, maar op basis van de specifieke omstandigheden. De 'Pilot Schopla' is, wederom in verband met corona, uitgesteld.

Duurzame netwerken

De quick scans op gebied van optimalisatie fietsnetwerk en OV-netwerken zijn gerealiseerd en vormen de basis voor de verdere aanpak.

Met betrekking tot de realisatie van de bewaakte fietsenstalling in het Maankwartier worden er momenteel nog stappen in gezet in de voorbereidingsfase (ontwerp). In samenwerking met o.a. ProRail wordt onderzocht hoe deze fietsenstalling vorm kan krijgen en hoe deze het beste ingericht kan worden.

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad aan de Daelsweg – als onderdeel van de fietsverbinding Heuvelland-Parkstad – zijn de benodigde ruimtelijke onderzoeken/maatregelen (natuurcompensatie, bestemmingsplan,...) afgerond of in de afrondende fase. Hierna kan volop toegewerkt worden naar het begin van de aanleg van de gehele fietsverbinding die in 2021 van start gaat.

Het afgelopen jaar is er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de gewenste aansluiting van het Mijnmuseumpad op het reeds aanwezige fietspad langs de Looierstraat. Op basis van dit onderzoek werd – omwille van meerdere argumenten (o.a. verkeersveiligheid) – geconcludeerd om af te zien deze aansluiting en op te zoek te gaan naar een alternatief hiervoor. Het alternatief wordt inmiddels ook onderzocht.

Naar aanleiding van de aangenomen motie in de Tweede Kamer hebben meerdere (bestuurlijke) overleggen plaatsgevonden met afvaardigingen van o.a. het ministerie en NS ten behoeve van een IC Randstad-Heerlen-Aachen. Hieromtrent wordt de haalbaarheid nog onderzocht.

In het dossier van de realisatie van de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is o.a. de procedure omtrent het Provinciaal Inpassingsplan doorlopen. Nu bekend is welke spooraannemer de werkzaamheden zal uitvoeren, kan de voorbereiding van deze werkzaamheden beginnen.

Het dossier rond de Avantislijn zit in de ijskast. Heerlen is hierbij de afwachende partij, het betreft vooral een discussie tussen Provincie Limburg en Kerkrade.

Samen met alle MAHHL-partners wordt er gewerkt aan grensoverschrijdende e-mobiliteit. Zuid-Limburg Bereikbaar is in opdracht van de gemeente Maastricht bezig met het opstellen van een beleidskader (incl. uitvoeringsagenda) voor e-laden. Daarbij werkt Heerlen aan het zichtbaar maken van laadmogelijkheden voor bezoekers en bewoners.

Het proces rondom de Leisure Lane is het afgelopen jaar weer hervat nadat het bij de provincie een tijdje 'on hold' heeft gestaan omwille van de financiering. In de aanloop naar de realisatie van de Leisure Lane worden verkeerstechnische zaken verder onderzocht.

De samenwerkende gemeenten van de Stadsregio Parkstad Limburg hebben vorig jaar ingestemd met de uitrol van het deelfietssysteem Velocity. De voorbereidingen voor dit systeem zijn vervolgens van start gegaan.

Samen met o.a. Provincie Limburg en Zuid-Limburg Bereikbaar wordt nog steeds campagne gevoerd om het fietsen in geheel Zuid-Limburg te stimuleren. Zo heeft o.a. de online challenge 'Ga mee Op de Pedalen' plaatsgevonden waarin Limburgers uitgedaagd zijn om de fiets te pakken. Voorts is via de sociale media geprobeerd om de 'community' van het fietsproject 'Op de Pedalen' verder uit te breiden.

De 'nadere uitwerking aantrekkelijk openbaar vervoer' heeft geresulteerd in de "Aanpak OV". Daarin staat vermeld dat we inzetten op een aanpak middels een viertal pakketten. In die pakketten zijn activiteiten zijn die de gemeente concreet kan uitvoeren om het OV en het gebruik hiervan te verbeteren.

Doorontwikkeling

De Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is vorig jaar vastgesteld en de mobiliteitsvisie van Parkstad (SUMP Parkstad) is gereed voor besluitvorming. De 'verkeerscirculatie centrum' wordt bij alle lopende centrumplannen betrokken. In Hoensbroek wordt de verkeerscirculatie rondom het centrum opgepakt in het kader van de discussie over het wel of niet toestaan van verkeer door de Kouvenderstraat.

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.

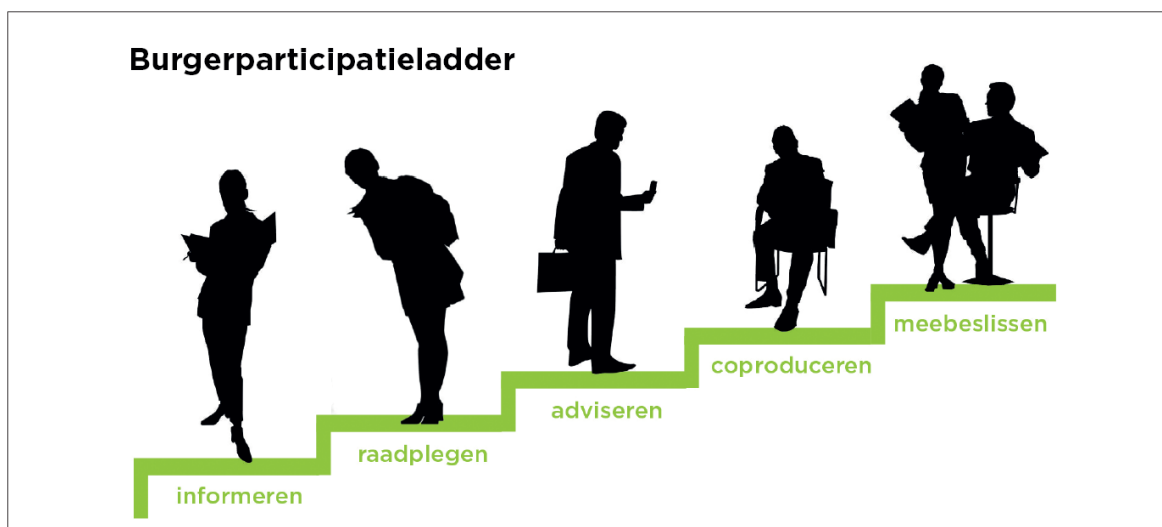
2.1 Samenwerking

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 2021 samen met de Stadsregio Parkstad en de Parkstadgemeenten verder werken aan het vormgeven van een uitvoeringsagenda voor de Visie op Mobiliteit van Parkstad Limburg (het Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Daarnaast werken we samen met de provincie Limburg aan het opstellen van een mobiliteitsagenda Zuid-Limburg, als uitwerking van de Mobiliteitsvisie Zuid Limburg.

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 4 - 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.

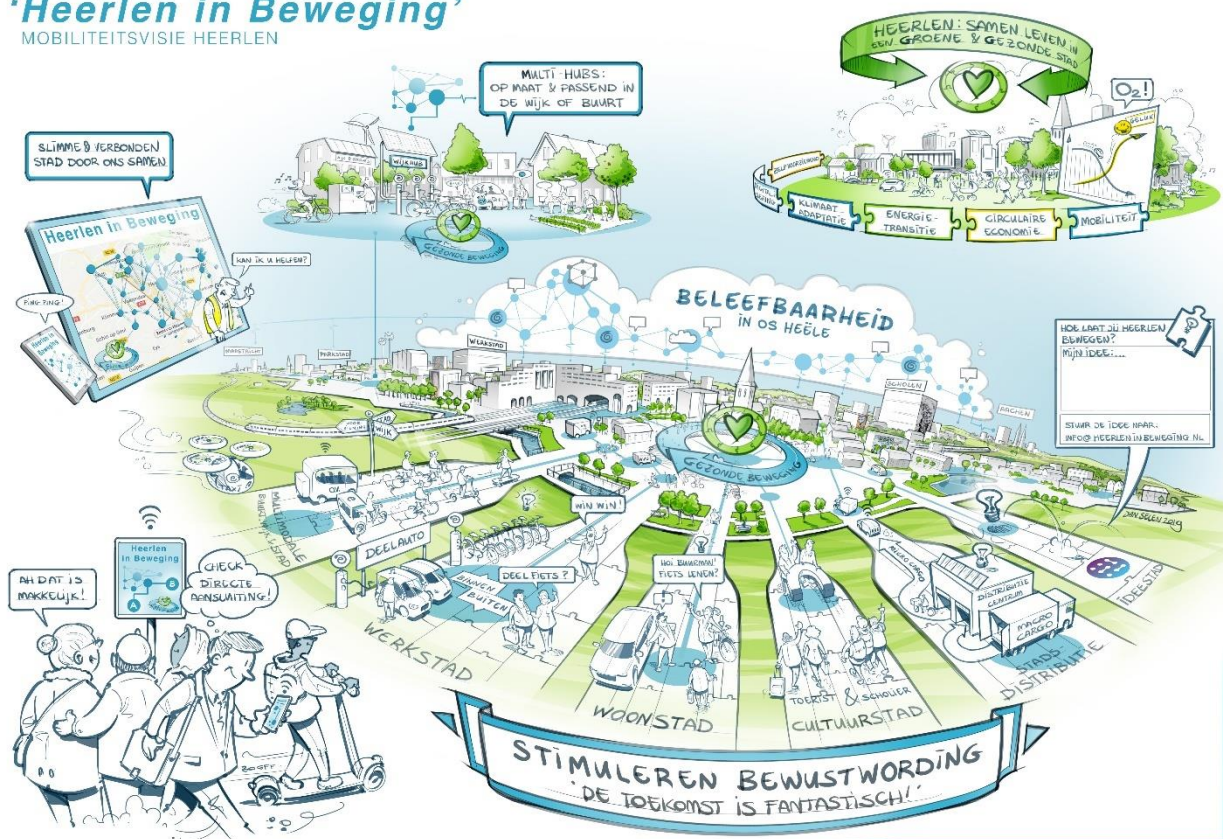
¹ Artikel 25 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat de verantwoording per programma inzicht biedt in de mate waarin de doelstellingen zijn gerealiseerd. Dit dient ten minste toegelicht te worden aan de hand van de bij ministeriële regeling vastgestelde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

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 verknoot 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.

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:

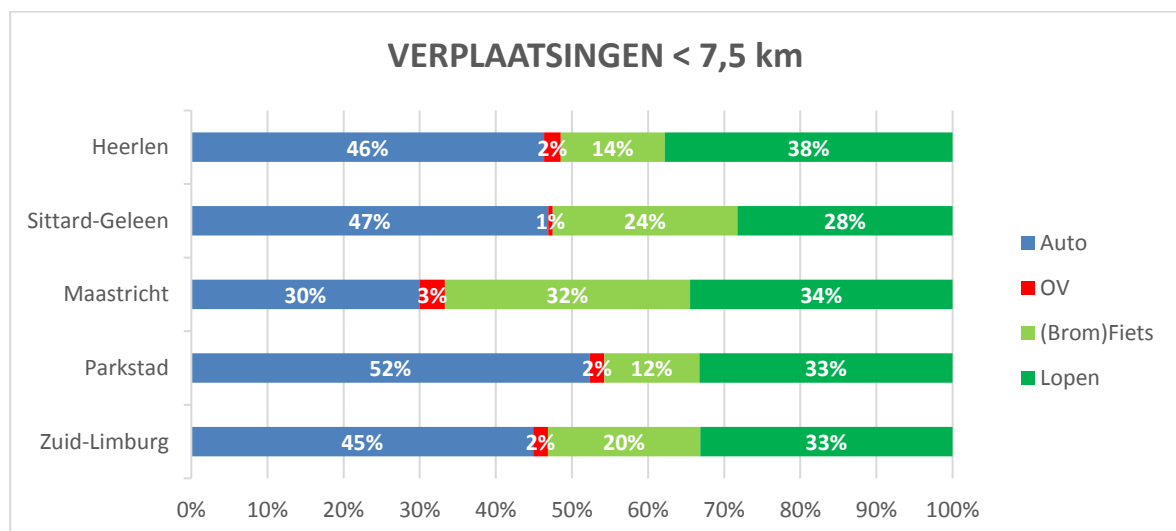
1. De vervoerswijzekeuze van inwoners en bezoekers van Heerlen verschuift van "vervuilend" naar duurzaam en gezond;
2. We streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers per jaar;
3. Het energieverbruik voor verkeer en vervoer in 2040 is maximaal 1.695 TJ (cf. Palet 3.0).

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 5 – 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 automobiliteit 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 waren we voornemens om in samenwerking met het CBS vanaf 2020 een representatief onderzoek te laten uitvoeren in Heerlen. I.v.m. corona is dit niet mogelijk gebleken. In samenspraak met het CBS zal nu naar een alternatieve methode worden gezocht om de benodigde gegevens te vergaren.

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 6 - 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 periode 2014-2018 waren er jaarlijks gemiddeld 53 verkeersslachtoffers (licht en zwaar gewonden) 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 Limburg 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 ongevallen-database 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 energieverbruik van zowel de auto(snel)wegen als de andere wegen gelegen binnen de gemeente Heerlen. Aan gezien we slechts een 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.

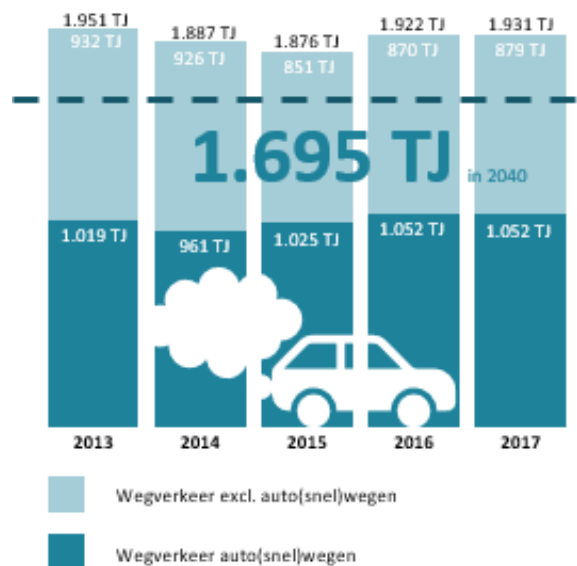
Doel 2021: Voor 2021 stellen wij ons als doel dat het energiegebruik voor het wegverkeer op de gemeentelijke wegen ten opzichte van 2019 is afgenomen met 12,5 TJ (1/4 deel van 50,2 TJ).

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.

Wijze van meten

De monitoring van de energietransitie van PALET wordt georganiseerd via PALET 4.0.



Figuur 7 - Bron: Klimaatmonitor.databank.nl (geraadpleegd d.d. 16 december 2019)

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 automobiliteit 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.

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 vier 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 – 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.

7 ACTIEPLAN 2021

Op basis van de beleids- en actielijnen zijn voor 2021 diverse activiteiten en projecten geformuleerd. Zoals reeds eerder gemeld vormde het jaar 2020 vooral een onderzoeksjaar waarin de basis is gelegd voor de verdere uitwerking van onze mobiliteitsvisie. De resultaten van de quick scans op gebied van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer zijn en worden gebruikt in het vervolgtraject en resulteren in concrete beleidsplannen en uitvoeringsprojecten. Daarnaast continueren we onze werkwijze met pilotprojecten (pilotgericht beleid maken) en werken we 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. Enkele van de projecten komen voort uit het Coalitieakkoord Heerlen 2018-2022 en zijn aangegeven met een ©. Bij elk project is voorts aangegeven onder welke actielijn het valt (zie ook pagina 16).

7.1 Bewustwording en gebruik

Het online Mobiliteitsplatform vormt de drager van de aanpak om de bewustwording ten aanzien van gezonde en duurzame mobiliteit onder inwoners en bezoekers van Heerlen te vergroten. Het platform is gereed en zal in 2021 actief in werking gaan treden. We organiseren, al dan niet digitaal, één of meerdere bijeenkomsten waarin wij inwoners van de stad laten meebeslissen over te nemen duurzame mobiliteitsmaatregelen. Op basis van de initiatieven van inwoners en stakeholders willen we beginnen met het uitvoeren van pilotprojecten in een aantal buurten.

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

De quick scan OV heeft geresulteerd in de 'Aankpak OV'. Hierin is aangegeven dat we een duurzame gedragsverandering van inwoners en bezoekers kunnen nastreven door gratis of goedkoop OV (onderdeel coalitieakkoord) deel uit te laten maken van een integrale aankpak van bewustwording en gedragsbeïnvloeding.

Projecten:

- Digitaal Mobiliteitsplatform (actielijn 4).
- Campagnes/pilotprojecten uitvoeren op basis van de input uit het platform (actielijn 4).
- Bewustwording Openbaar Vervoer (actielijn 4) ©.
- Uitvoeren van de Werkgeversaankpak van Zuid-Limburg Bereikbaar (actielijn 4).

7.2 Verkeersveiligheid

We sluiten aan bij Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) om te komen tot een gezamenlijke 'Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid' voor de provincie Limburg waarmee we komen tot een risico-gestuurde aankpak voor de gemeente Heerlen. Daarnaast pakken wij vanuit de 'Top-10 verkeersknelpunten' en de 'Aankpak grijze wegen' de belangrijkste verkeersonveilige situaties binnen de gemeente aan.

We blijven streven naar de mogelijke gemeentelijke inzet van (mobiele) flitspalen op ons wegennet. De succesvolle formule voor aankpak van verkeersveiligheid rond basisscholen zullen we continueren en uitbreiden naar vijf andere basisscholen.

Projecten:

- Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid i.s.m. provincie Limburg (actielijn 1).
- Aanpak top 10 verkeersknelpunten (actielijn 1).
- Aanpak Grijze Wegen (actielijn 1).
- Pilot mobiele flitspalen (actielijn 2).
- Aanpak verkeersveiligheid basisscholen (actielijn 3).

7.3 Leefbaarheid

Om de overlast van automobiliteit met name in woongebieden te beperken en terug te dringen, richten we ons in 2021 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. Bepalend voor de uitvoering is evenwel de situatie rond corona.

Projecten:

- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel digitalisering (vervolgtraject) (actielijn 2).
- Pilot parkeerproblematiek Schopla (actielijn 3).
- Pilot parkeren Eikenderveld (actielijn 3).
- Uitwerking van de Parkeernota Heerlen 2016 onderdeel tariefdifferentiatie © (actielijn 2).
- Aanleg parkeerplaats CBS-weg (actielijn 2).

7.4 Duurzame netwerken

In samenwerking met de provincie Limburg, Arriva en Stadsregio Parkstad vervolgen we de OV-aanpak door verder onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om het OV-systeem te versnellen. We kijken naar de combinatie fiets-OV en we verkennen de behoefte en mogelijkheden op gebied van vervoer op maat. Mede op basis van de 'Quick scan optimalisatie fietsnetwerk' stellen we een 'actieplan fiets' op. Hierbij zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met de Stadsregio Parkstad, de provincie Limburg en de Fietsersbond op.

Projecten:

Fiets / voet

- Opstellen actieplan fiets © (actielijn 1).
- Uitvoering van de fietsverbinding Heuvelland-Parkstad (Daalsweg) (actielijn 1).
- Uitvoering van de Leisure Lane (actielijn 1).
- Uitvoering van het Mijnmuseumspad (actielijn 1).
- Uitvoering deelfietssysteem Velocity (actielijn 2).
- Voorbereiding fietsvoorziening Henri Dunantstraat (actielijn 1).

Openbaar vervoer

- Nadere analyse OV-infra, routes en dienstregeling © (actielijn 1).
- Aanpassing fiets- en voetgangersoversteek Spoorsingel ten behoeve van de verbetering doorstroming OV (actielijn 1).
- IC Parkstad-Heerlen-Aachen © (actielijn 1).
- Realisatie van de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (actielijn 1).
- Aanpak / nadere verdieping omtrent vervoersarmoede eerste twee wijken (actielijn 3).

Euregio

- Samenwerking jaarprogramma MAHHL (actielijn 1).

7.5 Doorontwikkeling

Mobiliteit blijft integraal onderdeel uitmaken van de diverse ruimtelijke plannen in Heerlen-centrum en Hoensbroek waarbij de integrale aanpak voorop staat. Op die manier wordt een toekomstbestendig en economisch vitaal binnenstedelijk gebied gerealiseerd waar mobiliteit integraal onderdeel van uitmaakt. Samen met de Provincie Limburg en de Stadsregio Parkstad Limburg gaan we op basis van de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg en de 'Visie op Mobiliteit Parkstad' een gemeenschappelijke uitvoeringsagenda opstellen rekening houdende met de hierin opgenomen ambities en focuspunten.

Projecten:

- Verkeerscirculatie Heerlen-centrum als onderdeel van de centrumplannen © (*actielijn 3*).
- Verkeerscirculatie Hoensbroek als onderdeel van de centrumplannen © (*actielijn 3*).
- Uitvoeringsagenda 'Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg' en 'Visie op Mobiliteit (SUMP) Parkstad' (*actielijn 1*).

8 Doorkijk actieplan 2022 e.v.

Na het onderzoeksjaar 2020 wordt 2021 het eerste echte uitvoeringsjaar van de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'. Ook in 2021 zullen echter nog aanvullende onderzoeken en plannen worden opgesteld die medebepalend zijn voor de uitvoering in de komende jaren. De projecten waar we de komende jaren reeds rekening hebben gehouden zijn:

- Campagnes vanuit het mobiliteitsplatform
- Aanpak top 10 knelpunten
- Aanpak grijze wegen
- Rotonde Heerlerbaan – Dr. Clemens Meulemanstraat (als onderdeel van de snelfietsroute Heerlen-Aken)
- Rotonde Heesbergstraat – John F. Kennedylaan (als onderdeel van de snelfietsroute Heerlen-Aken)
- Kruispunt Heerlerbaan – Ridderweg (als onderdeel van de snelfietsroute Heerlen-Aken)

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 (15,7 kWh * 0,0036 TJ)

56,52 * 10⁻⁶ TJ

1.000 kWh

Voor het besparen van 1 TJ is het nodig om:

1.000 kWh / 0,0036 TJ

277.778 kWh per dag te besparen

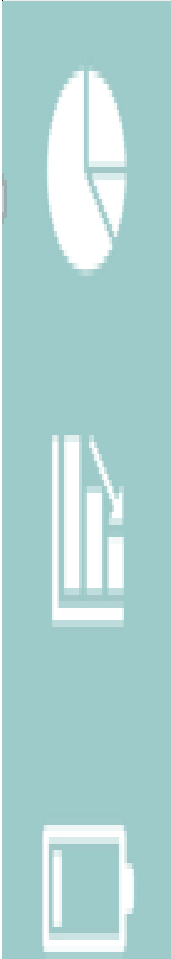
277.778 kWh / 15,7 kWh per dag

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 2021

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			Buurtprojecten	Mobiliteitsplatform campagne's 2021
					Bewustwording OV
					Zuid-Limburg bereikbaar werkgeversaanpak en ondersteunende campagnes (PM)
	Verkeersveiligheid	Opstellen regionale uitvoeringsagenda i.s.m. provincie Limburg	Pilot flitspalen		
		Verkeerseducatie nieuwe opzet			
		Aanpak top 10 verkeersknelpunten			
		Aanpak grijze wegen			
	Leefbaarheid		Digitaliseren parkeren fase 2 vervolg	Pilot Schopla	
				Pilot parkeren Eikenderveld	
			Aanleg parkeerplaats CBS-weg		
			Uitwerking parkeernota tariefdifferentiatie		
	Duurzame netwerken	Opstellen actieplan fiets	Pilot Deelfietsen		
		Aanpak ontbrekende schakels fietsnetwerk:			
		Voltooing mijnmuseumpad			
		Uitvoering fietspad Daelsweg			
		Leisure Lane			
		Voorbereiding Henri Dunantstraat			
		Nadere analyse OV-infra, routes en dienstregeling			
		OV-infra: Aanpassing fiets-oversteekvoorziening Spoorsingel			
		IC Randstad - Heerlen - Aachen			
		Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf			
		Samenwerking jaarprogramma MAHHL			
		Aanleg truckstops		Aanpak / nadere verdiepingvervoers-armoede eerste twee wijken	
		Ontsluiting Trilandis/Avantis	Pilotproject	Pilotproject	
	Door-ontwikkeling	Mobiliteitsvisie Zuid Limburg Uitvoeringsagenda		Verkeerscirculatie centrum als onderdeel van centrumplannen	
		SUMP Parkstad uitvoeringsagenda		Verkeerscirculatie Hoensbroek als onderdeel van centrumplannen	