



Visie op Mobiliteit

Stadsregio Parkstad Limburg

Inhoudsopgave

0. Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Ontdekken - verkenning van de huidige situatie	12
Ambitie #1 – Agglomeratiekracht	16
Ambitie #2 – Leefbaarheid & Veiligheid	17
Ambitie #3 – Duurzaamheid	18
Ambitie #4 – Inclusiviteit	19
Conclusies & Focuspunten Parkstad	20
3. Ontwerpen - een visie voor Stadsregio Parkstad Limburg	22
Focuspunt #1 – Zet in op fietsen	29
Focuspunt #2 – Verruim het aanbod van vervoersmiddelen	33
Focuspunt #3 – Zet in op elektrisch vervoer	37
Focuspunt #4 – Verbeter de leefbaarheid	41
Focuspunt #5 – Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid	45
4. Roadmap	48



Samenvatting

Parkstad heeft behoefte aan een nieuwe visie op duurzame mobiliteit. Zuid-Limburg en de gemeente Heerlen hebben recentelijk een nieuwe mobiliteitsvisie opgesteld. De Stadsregio Parkstad Limburg, afgekort Parkstad, wil hiervan een regionale doorvertaling maken met daarin gemeenschappelijke initiatieven voor de aangesloten gemeenten en initiatieven die op lokaal niveau opgepakt kunnen worden. Om tot deze visie op mobiliteit voor Parkstad te komen, hebben we 3 workshops gehouden met medewerkers van de afdelingen Ruimte, Mobiliteit, Milieu & Duurzaamheid, Welzijn, Sociaal Domein en Leefomgeving.

Uitdagingen

Parkstad is een regio met specifieke uitdagingen. De regio kent (in tegenstelling tot veel andere regio's in Nederland) een krimp in het aantal banen en in het aantal inwoners. Er is sprake van vergrijzing en ontgroening, relatief veel mensen hebben een ongezonde levensstijl en/of ervaren een vorm van eenzaamheid. Ook op mobiliteitsgebied verschilt Parkstad ten opzichte van andere Nederlandse regio's

- **Parkstad is gericht op de auto:** het gebruik van de auto is hoog en de openbare ruimte is ingericht op de auto. Het aantal elektrische auto's is laag, net zoals het aantal openbare elektrische laadpalen. Het hoge aandeel autogebruik in combinatie met het lage aandeel elektrische auto's leidt tot een CO2 uitstoot die 4x hoger is dan het landelijke gemiddelde.
- **De fiets wordt weinig gebruikt.** Het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen liggen beneden het landelijke gemiddelde.
- **Relatief veel mensen lopen** (mogelijke oorzaak is een gebrek aan middelen voor de aanschaf van een fiets en/of auto).
- **Het OV wordt weinig gebruikt** en is door de lage frequentie en lange reistijden vaak geen alternatief voor de auto. Door de krimp en de vergrijzing is het toekomstperspectief ook niet positief.

Focus op 5 punten

De uitdaging voor Parkstad is groot. Het is belangrijk om te focussen op de belangrijkste punten en daar op daadwerkelijk beweging te creëren.

Op basis van de analyse en de conclusies benoemen we de volgende 5 focuspunten:

1. **Zet in op fietsen** – Parkstad heeft altijd het argument gehad dat de fiets door het reliëf geen kans heeft. Maar dat argument bestaat niet meer met de komst van de e-bike. De e-bike biedt zowel kansen voor woon-werk verkeer als voor recreanten. Stimuleer het fietsen via werkgevers. Start op basisscholen, natuurlijk dé plek waar juist lopen en fietsen voorop zou moeten staan
2. **Verruim het aanbod van vervoersmiddelen, zeker als alternatief voor het ov** - Parkstad krimpt en dat heeft ook effect op het ov. Het ov is nu al vaak nauwelijks een alternatief voor de auto. Benut daarom nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen. Deze kunnen kansen bieden op plaatsen waar het ov niet toereikend is. Betrek aanbieders van deelauto's door met hen te bespreken welke uitdagingen Parkstad kent en hoe de verschillende deelconcepten oplossingen kunnen bieden.
3. **Zet in op elektrisch vervoer** – Haal de achterstand in. Pak door op de visie op de laadinfrastructuur en start ervaring op te doen met 'zero emissie stadslogistiek'. Stap met de nieuwe concessie (2025) over op elektrisch busvervoer.
4. **Verbeter de leefbaarheid** - Creëer omgevingen die lopen en fietsen stimuleren en waar mensen het prettig vinden om te verblijven. Zorg dat de overlast door het verkeer afneemt en maak ruimte voor klimaatadaptatie en duurzaamheid. Parkstad kent veel historische lintbebouwing, dit maakt de ruimte beperkt. Durf binnen die beperkte ruimte te kiezen voor langzaam verkeer. Dat vraagt per historisch lint mogelijk om een andere aanpak. Parkeren heeft bijvoorbeeld niet altijd de hoogste prioriteit. Hanteer ook niet automatisch de breedste normen voor de auto en de smalste normen voor de fiets. Beperk overlast van doorgaand verkeer dat. Zoek naar koppelkansen en sluit aan bij andere ontwikkelingen, zoals locaties waar functies gewijzigd worden.
5. **Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid** - Naast bovenstaande focuspunten, wordt van de overheid een aantal activiteiten sowieso verwacht: bereikbaarheid en verkeersveiligheid blijven belangrijke thema's.

Aanpak

In deze visie zijn verschillende maatregelen benoemd, waarmee de visie ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Een logische volgende stap is dan ook om deze visie uit te werken in een uitvoeringsplan. Maar de urgentie is groot. Het is daarom noodzakelijk om, naast langjarige trajecten, te kijken welke verbeteringen op korte termijn al kunnen worden doorgevoerd. Maak ruimte voor een experimentele aanpak: neem tijdelijke maatregelen, leer daarvan en stuur bij als dat nodig is.



1. Inleiding

Achtergrond, aanpak & context

Stadsregio Parkstad Limburg

Stadsregio Parkstad Limburg is de bestuurlijke samenwerking tussen 7 gemeenten met elk hun eigen karakter. Ze zijn in te delen in het stedelijk gebied (Brunssum, Heerlen, Kerkrade en Landgraaf) en landelijk gebied (Beekdaelen, Simpelveld en Voerendaal). De gemeenten werken grensoverschrijdend samen op de thema's economie & toerisme, wonen & herstructurering, ruimte en mobiliteit. Deze samenwerking werpt zijn vruchten af: de regio is volop in beweging en loopt voorop. Parkstad is steeds vaker laboratorium voor allerlei landelijke pilots.

Inleiding

Visie op mobiliteit voor Parkstad

Nieuwe visie op mobiliteit

Parkstad heeft behoefte aan een nieuwe visie op duurzame mobiliteit. Zuid-Limburg en de gemeente Heerlen hebben recentelijk een nieuwe mobiliteitsvisie opgesteld. De Stadsregio Parkstad Limburg, afgekort Parkstad, wil hiervan een regionale doorvertaling maken met daarin gemeenschappelijke initiatieven voor de aangesloten gemeenten en initiatieven die op lokaal niveau opgepakt kunnen worden.

Maar de nieuwe visie op mobiliteit is ook belangrijk voor andere uitdagingen waar Parkstad voor staat. Parkstad heeft bijvoorbeeld ambitieuze plannen ten aanzien van duurzaamheid. In 2040 wil de regio energieneutraal zijn en is daarom gestart met het programma PALET 3.1 (Parkstad Limburg Energie Transitie). Eén van de belangrijkste pijlers uit PALET is duurzame mobiliteit. Deze pijler gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Deze visie levert dan ook een bijdrage aan het bereiken van deze duurzaamheidsdoelstellingen.

De visie gaat daarmee over meer dan alleen mobiliteit. Daarom is deze visie ook ontwikkeld met verschillende disciplines, waaronder afgevaardigden van de afdelingen Ruimte, Mobiliteit, Milieu & Duurzaamheid, Welzijn, Sociaal Domein en Leefomgeving. Deze integrale aanpak draagt eraan bij dat de visie ook gebruikt kan worden als input voor de omgevingsvisie.

Leeswijzer

In deze visie komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- In dit hoofdstuk geven we de achtergrond en de aanpak weer. Waarom wil Parkstad een nieuwe mobiliteitsvisie en hoe kwam deze tot stand? Hoe maken we de doorvertaling vanuit de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg?
- In hoofdstuk 2 verkennen we de huidige mobiliteit in Parkstad. Wat zijn de kenmerken? Wie zijn de belangrijkste gebruikers? Welke sterke kanten kunnen we behouden of zelfs versterken? Welke knelpunten worden ervaren?
- In hoofdstuk 3 kijken we vooruit: welke ontwikkelingen zijn interessant om te benutten in de aanpak van Parkstad? Wat betekent dit voor de verschillende doelgroepen, de belangrijkste verbindingen en mobiliteitsvoorzieningen?
- In hoofdstuk 4 komen we tot een eerste roadmap. Wat zijn de voornaamste programma's die opgepakt moeten worden om tot realisatie te komen? Welke activiteiten zijn kansrijk op de korte, middellange en lange termijn?



Ontwikkel voor Parkstad een

visie op duurzame mobiliteit

en vertaal die naar concrete en haalbare initiatieven

Aanpak

Hoe we tot de nieuwe visie zijn gekomen

Proces

Om tot deze visie op mobiliteit voor Parkstad te komen, hebben we 3 stappen doorlopen:

1. **Ontdekken** - De eerste stap stond in het teken van het 'ontdekken'. Hoe ziet mobiliteit in Parkstad eruit? Hiervoor hebben we deskresearch gedaan, een schouw uitgevoerd en een workshop georganiseerd. De verkregen inzichten gebruikten we om de probleemstelling aan te scherpen.
2. **Ontwerpen** – Vervolgens werkten we aan de toekomst van mobiliteit in Parkstad. Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk en tot welke visie kom je dan? Ook hiervoor keken we eerst breed: wat gebeurt er in andere steden en wat is toepasbaar in Parkstad? Ook hiervoor organiseerden we een workshop.
3. **Roadmap** - De derde stap stond in het teken van de doorvertaling van de ideeën naar concrete initiatieven. We vertaalden de oplossingsrichtingen in een mogelijke roadmap. Tijdens een workshop legden we dit voor aan de betrokkenen. Hun terugkoppeling gebruikten we om het scenario voor Parkstad verder aan te scherpen.

Integrale aanpak

Bij de workshops waren verschillende partijen betrokken. Vanuit de gemeentelijke organisatie namen medewerkers deel van de afdelingen Ruimte, Mobiliteit, Milieu & Duurzaamheid, Welzijn, Sociaal Domein en Leefomgeving.



Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

Ambities

Inleiding

Zuid-Limburg heeft begin 2020 een nieuwe mobiliteitsvisie opgesteld. Parkstad maakt onderdeel uit van dit gebied en wil daarom een vertaling maken van deze visie naar een visie voor Parkstad. In deze paragraaf verkennen we daarom de visie van Zuid-Limburg.

Ambities

In de visie van Zuid-Limburg staan 4 ambities centraal:

1. Agglomeratiekracht

Zuid-Limburg wil de kracht van het stedelijk gebied versterken door beter aan te sluiten bij steden zoals Eindhoven, Luik en Aken. De ambitie is dat deze steden onderdeel worden van het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse woon- werkverplaatsingen zich afspelen.

2. Leefbaarheid & veiligheid - Verbeteren gezondheid, leefbaarheid en veiligheid

Zuid-Limburg wil de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in haar steden, het Heuvelland en binnen de dorpskernen verbeteren. Dat kan bijvoorbeeld door meer 'actieve mobiliteitsvormen' (zoals lopen en fietsen) te stimuleren. Deze nemen minder ruimte in en zijn ook veiliger zijn voor de verkeersdeelnemers.

3. Duurzaamheid – streven naar duurzame mobiliteit en CO2 reductie

Zuid-Limburg wil met een mobiliteitstransitie bijdragen aan verduurzaming en de CO2-uitstoot aanzienlijk terugbrengen.

4. Inclusiviteit - inzetten op inclusieve mobiliteit en collectieve bereikbaarheid

Zuid-Limburg streeft naar een inclusievere samenleving waarmee de bewegingsvrijheid van mensen, hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en het leggen van sociale contacten toeneemt.

10 thema's – 34 deelopgaven

De 4 ambities uit de mobiliteitsvisie van Zuid-Limburg zijn vertaald in 10 thema's en 34 deelopgaven, zoals weergegeven op de volgende pagina.



Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

34 deelopgaven bij de 10 thema's

Duurzame en slimme mobiliteit

1. Invzetten op gedragsbeïnvloeding op verplaatsingskeuze en vervoerswijzekeuze.
2. Aanjagen emissieloos vervoer en faciliteren bijbehorende (laad)infrastructuur.
3. Ruimte bieden aan deelmobiliteit gebaseerd op beïnvloeding van autobezit en -gebruik.
4. Inzet van Data, Maas en Talking Traffic om de mobiliteitstransitie te versnellen.

Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samen komen

5. Onderzoeken HOV-netwerk tussen steden en economische en maatschappelijke voorzieningen op perifere locaties.
6. Doorontwikkelen van Maastricht als internationale knoop en Heerlen en Sittard als euregionale knoop.
7. Ruimtelijke ontwikkelingen bij OV-knooppunten stimuleren, onder andere op kansrijke en passende momenten, zoals verhuizingen.

Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer

8. Invzetten op meer en betere grensoverschrijdende verbindingen.
9. Reisinformatie en ticketing over de grens: verbeteren uitwisseling van gegevens.
10. Versnellen van de verbinding met Eindhoven en verder.
11. Beter aanhaken van de regio aan internationale knooppunten en centra (HSL-stations en internationale vliegvelden).

Goederenvervoer en distributie

12. Streven naar multimodale bereikbaarheid voor regionale bedrijventerreinen en de havens Sittard-Geleen, Born en Maastricht voor spoor, water, weg.
13. Streven naar regionale verkeersaanrekkende functies zoveel mogelijk in de buurt van de hoofdinfrastructuur.
14. Distributie in steden en in het Heuvelland (zoveel mogelijk) met duurzame voertuigen (zero emissie) en via distributiehubs.
15. Mogelijk maken van veilige overnachtingplekken voor vrachtverkeer op strategische locaties in de regio.
16. Onderzoeken buisleidingen en vervoer over water als alternatief voor vrachtverkeer (innovatie circulaire economie).



Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid



17. Uitwerking van risicogestuurde aanpak van de verkeersveiligheid (SPV 2030).
18. Versterken algehele verkeerseducatie op scholen.
19. Invzetten op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers.
20. Wegen veiliger en leefbaarder maken.

Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik



21. Uitwerken van een kwalitatief hoogwaardig regionaal en stedelijk fietsnetwerk (afstanden tot circa 15 km).
22. Beter faciliteren fietsparkeren bij bestemmingen, knopen en herkomsten.
23. Programma fietsstimulering: bevorderen recreatief en utilitair gebruik met gedragsmaatregelen.

Robuust wegennet en leefbare kernen



24. Oplossen en voorkomen van knelpunten op het wegennet door alternatieven aan te bieden (en auto onafhankelijkheid in de regio te bevorderen).
25. Beperken autoverkeer in stedelijk gebied en in de kernen in het Heuvelland.
26. Afvangen van de auto buiten of aan de rand van de steden: Park & Ride en Park & Bike.

Stimuleren ketenmobiliteit



27. Uitwerken regionaal knooppuntprogramma: Verbeteren P+R- en fietsvoorzieningen bij knooppunten.
28. Deelmobiliteit als onderdeel van de keten en bouwplan ontwikkeling.
29. Vormgeven aan innovatief, slim en efficiënt vraaggestuurd vervoer (Maas).

Recreatief verkeer



30. Versterken kwalitatief hoogwaardig (recreatief) fiets- en wandelnetwerk: aantrekkelijk, comfortabel en veilig.
31. Ontwikkelen multimodale mobiliteitsknooppunten als recreatieve poorten naar het Heuvelland.
32. Ontwikkelen verkeersaanrekkende recreatieve functies nabij de bestaande hoofdinfrastructuur en knooppunten.

Sociaal en inclusief



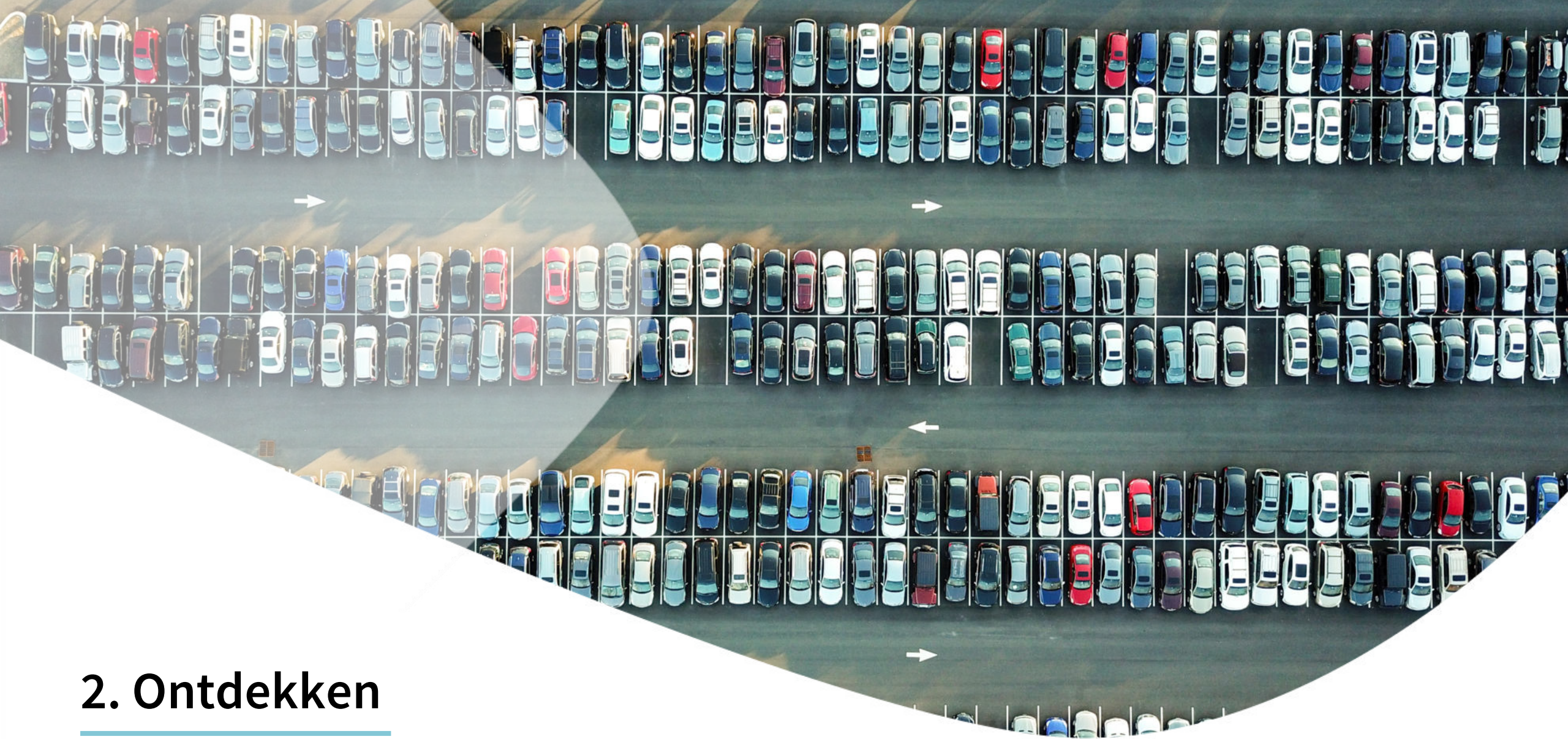
33. Streven naar toegankelijke mobiliteit van deur tot deur.
34. Maatwerk voor kwetsbare doelgroepen (onderzoek naar Zuid-Limburgse doelgroepen) en maatwerk voor kwetsbare doelgroepen (mede in relatie tot Maas).

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

Vertaling voor Parkstad

Concrete initiatieven

De mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is een enorme opgave met 4 ambities, 10 thema's en 34 deelopgaven. Om dit succesvol te vertalen naar een visie voor Parkstad kiezen we voor focus. De doelstelling is om (a) tot concrete initiatieven te komen die binnen Parkstad uitgevoerd kunnen worden, en (b) een kader te bieden waarbinnen de 7 aangesloten gemeenten zélf initiatieven kunnen ontplooiën. In het volgende hoofdstuk gaan we eerst in op de kenmerken van mobiliteit voor Parkstad.



2. Ontdekken

Verkenning van de huidige situatie

Ontdekken

Verkenning van de huidige situatie

Inleiding

In dit hoofdstuk verkennen we de huidige situatie ten aanzien van mobiliteit in Parkstad. We doen dat aan de hand van de 4 ambities die zijn benoemd voor Zuid-Limburg. Op basis daarvan trekken we conclusies en kijken we wat de belangrijkste focuspunten zijn voor Parkstad. Achtereenvolgens gaan we dan ook in op de volgende onderwerpen:

- Ambitie #1 – Agglomeratiekracht
- Ambitie #2 – Leefbaarheid & Veiligheid
- Ambitie #3 – Duurzaamheid
- Ambitie #4 – Inclusiviteit
- Conclusies
- Focuspunten Parkstad

Agglomeratiekracht

Ambitie #1

Agglomeratiekracht

Zuid-Limburg wil de kracht van het stedelijk gebied versterken door beter aan te sluiten bij steden zoals Eindhoven, Luik en Aken. De ambitie is dat deze steden onderdeel worden van het gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse woon-werkverplaatsingen zich afspelen.

Parkstad deelt deze ambitie, maar heeft een ander schaalniveau: Parkstad wil de kracht van de regio versterken door de aansluiting (a) tussen de verschillende gemeenten, en (b) met omliggende regio's te verbeteren. In het kader van deze visie op mobiliteit kijken we vooral naar het onderwerp 'bereikbaarheid'.

Parkstad is autostad

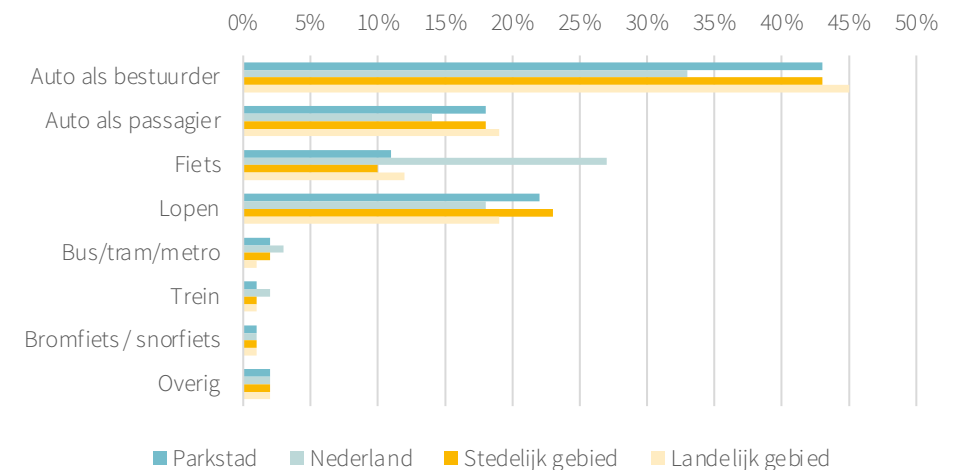
In Parkstad is de auto vaak de snelste manier om een belangrijke bestemming te bereiken. De auto is dan ook het meest gebruikte vervoersmiddel: meer dan 60% van de bewegingen vindt plaats per auto. In Nederland is dit gemiddeld iets meer dan 45%. De fiets wordt daarentegen weer heel beperkt gebruikt (10% tegenover 27% in Nederland). Verder is 22% van de verplaatsingen te voet, dat is dan weer meer dan het Nederlandse gemiddelde van 18%. De andere vervoersmiddelen (zoals de bus, tram en metro) nemen allemaal zo'n 1-2% voor hun rekening. Het maakt daarbij nauwelijks uit of het in Parkstad om een landelijke of een stedelijke gemeente gaat. (Bron: CBS-OViN 2017)

Openbare ruimte wordt in beslag genomen door de auto

De focus op de auto is (net als in veel andere steden) ook terug te zien in de openbare ruimte. Het is positief dat de afgelopen decennia de autobereikbaarheid van Parkstad is verbeterd, bijvoorbeeld door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg. We constateren echter ook dat binnen de bebouwde kom veel ruimte besteed wordt aan de automobilist. Dit is terug te zien in veel brede straten met vooral ruimte voor auto's en parkeren op straat.

Dit beeld komt terug in verschillende winkelgebieden, woonwijken en schoolomgevingen. Dit zijn eigenlijk juist plekken waar ontmoeten, spelen en verblijven belangrijk zijn. Dat vraagt dus om een nieuwe afweging. Die afweging is vaak complex. De beschikbare ruimte is immers, mede door de historische bebouwing vaak schaars. Het is een hele uitdaging om binnen die schaarse ruimte een goede afweging te maken tussen bijvoorbeeld mobiliteit, leefbaarheid en klimaatadaptatie (zoals vergroening, wateropvang).

Gebruik vervoersmiddelen



Bron: CBS-OViN 2017

Focus op de auto

Buitenring, binnenring, woonwijk, centrum



Buitenring Parkstad Limburg
Verbeterde autobereikbaarheid



Binnenring - Euregioweg
Verbeterde autobereikbaarheid



Woonwijk – Versteende omgeving



Centrum Heerlen – Aandacht voor auto

Fietsen en OV vaak lastig

Hellingen, smalle fiets- suggestiestroken, beperkt ov



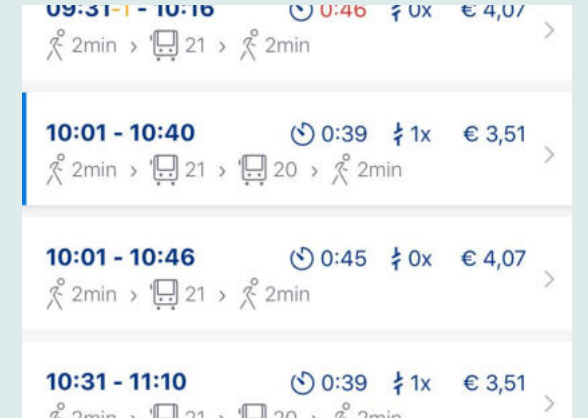
Steile hellingen – maakt fietsen lastig



Smalle fietsstrook – veel ruimte voor auto



Bus – Moeilijk concurreren met auto



Bus – Moeilijk concurreren met auto

Agglomeratiekracht

Ambitie #1

Openbare ruimte onvoldoende ingericht op de fietser

De afgelopen decennia lag de focus vooral op de autobereikbaarheid. De bereikbaarheid per fiets kreeg de afgelopen jaren minder aandacht. Bij bijvoorbeeld de aanleg van de buitenring zijn fietsverbindingen doorsneden die nog niet zijn hersteld.

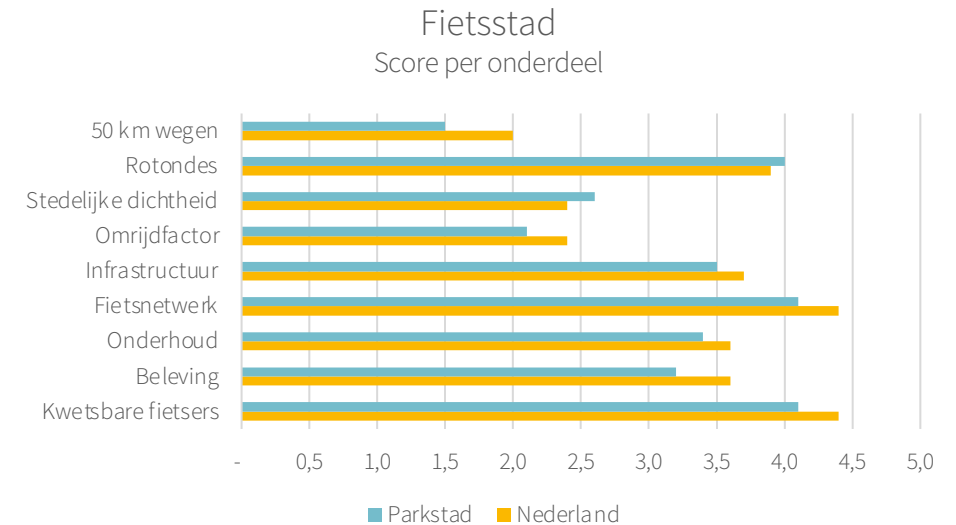
De Fietzersbond (2020) beoordeelt steden op fietsvriendelijkheid aan de hand van 9 theoretische criteria. Zoals de grafiek hiernaast laat zien scoort Parkstad lager dan gemiddeld op de meeste criteria: fietsers zijn relatief kwetsbaar, de beleving van het fietsen blijft achter en er moet redelijk veel omgefietst worden omdat er geen directe verbindingen zijn.

Ten opzichte van het gemiddelde zijn de afwijkingen niet erg groot. Het laat echter duidelijk zien dat er ruimte is voor verbetering, zeker in vergelijking met steden die koploper zijn. Positief punt is dat de stedelijke dichtheid juist beter is dan in vergelijkbare gemeenten. Dit betekent dat er relatief veel bestemmingen op fietsafstand liggen. De e-fiets is meestal het beste alternatief voor de auto. Er is dus wel degelijk potentie!

Openbaar vervoer vaak nauwelijks een alternatief

Het Openbaar Vervoer is vaak geen goed alternatief voor de auto. In de kleinere kernen zijn inwoners aangewezen op het busvervoer, maar de frequentie is laag en de reistijden zijn vaak lang. De bereikbaarheid van het busvervoer is ook afgenomen, omdat daar bij de laatste concessie op is bezuinigd. De potentie van het OV ligt dan ook vooral tussen de grotere steden (in Parkstad vooral in Heerlen). De vooruitzichten voor het OV zijn echter niet positief: door de afnemende werkgelegenheid en de vergrijzing daalt de potentie (net zoals bijna overal in Limburg (Bron: factsheets verkeersvisie Zuid Limburg).

Daartegenover staat dat de stationsdichtheid juist weer goed is: Parkstad kent maar liefst 12 treinstations. De gemiddelde afstand tot een treinstation is dan ook slechts 3 km, tegenover 5 km gemiddeld in Nederland (bron: CBS 2019). Dit biedt kansen om het gebruik te vergroten, zeker in combinatie met het gebruik van de fiets voor het voor- en natransport.



Toelichting criteria

- 50 km wegen - Mate waarin de gemeente langs 50 km/u wegen aparte fietspaden aanlegt
- Rotondes - Mate waarin fietsers op rotondes voorrang hebben
- Stedelijke dichtheid - Hoe dichter een gemeente bebouwd is, des te meer bestemmingen liggen op fietsafstand
- Omrijdfactor - Hoever moeten mensen omfietsen, ten opzichte van de hemelsbrede afstand?
- Infrastructuur - hoe is de infrastructuur geregeld? Zijn er bijvoorbeeld voldoende parkeerplekken en comfortabele verharding?
- Fietsnetwerk - Is het fietsnetwerk logisch? Kun je als fietser makkelijk je weg vinden?
- Onderhoud - Wordt het fietsnetwerk goed onderhouden?
- Beleving - Hoe ervaren fietsers het fietsen? Is het stressvol of juist ontspannen?
- Kwetsbare fietsers - Hoe is het als kwetsbare om te fietsen, bijvoorbeeld als 8- of 80-jarige?

Bron: De Fietzersbond (2020)

Leefbaarheid & veiligheid

Ambitie #2

Relatief veel inwoners ervaren overlast van verkeer

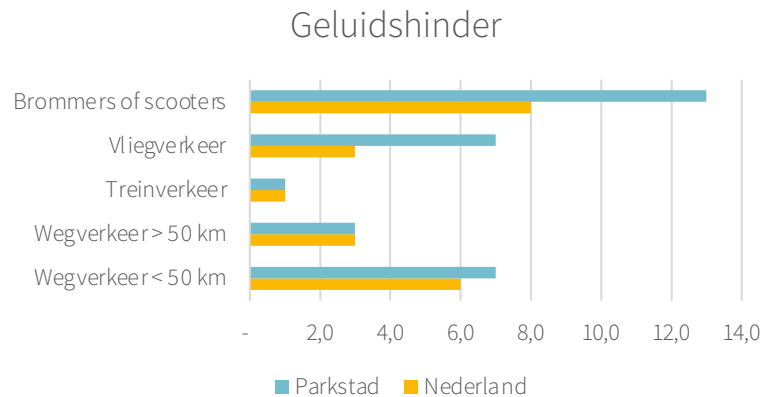
De focus op de auto is terug te zien in de leefomgeving. Er zijn veel brede straten die vooral ruimte bieden aan auto's en er is veel ruimte om te parkeren op straat. Dit beeld komt ook terug in verschillende winkelgebieden, woonwijken en schoolomgevingen. Dit zijn eigenlijk juist plekken waar ontmoeten, spelen en verblijven belangrijk zijn. Het gevolg is dan ook dat relatief veel inwoners last hebben van het verkeer. Dat wordt vooral veroorzaakt door brommers en scooters (13% van de inwoners van 19 jaar en ouder ervaart overlast), vliegverkeer (7%) en wegverkeer <50 km (7%), wegverkeer >50 km (3%) en treinverkeer (1%). Vooral de overlast van brommers of scooters en van vliegverkeer wijkt af van het landelijke gemiddelde. (Bron: RIVM 2016)

Veel ruimte voor verkeer, weinig ruimte voor groen, ontmoeten en spelen

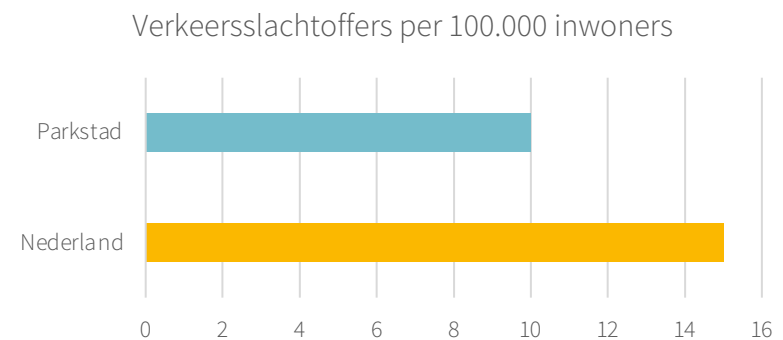
Hoewel het niet direct in verband staat met mobiliteit, is het opvallend dat er weinig groen aanwezig is in Parkstad (aantal bomen per inwoner in Parkstad is 2,4, in Nederland is dit gemiddeld 4,8). Indirect is dat verband er natuurlijk wel: de ruimte is beperkt en als die wordt ingenomen door asfalt voor de auto, dan is die niet meer beschikbaar voor bijvoorbeeld vergroening.

Weinig verkeersslachtoffers – mogelijk door hoge autogebruik

Het aantal verkeersslachtoffers is in Parkstad juist relatief laag. In 2017 waren in Parkstad 10 verkeersdoden per 100.000 inwoners, tegenover 15 in Nederland (bron: geregistreerde ongevallen in Nederland, 2017). Naar de precieze verklaring is geen onderzoek gedaan. Wel kan gesteld worden dat het onderwerp verkeersveiligheid de laatste jaren hoog op de agenda agenda heeft gestaan. Daarnaast zou het hoge autogebruik in combinatie met het lage fietsgebruik ook een verklaring kunnen zijn. Hierdoor zouden er relatief weinig conflicten kunnen ontstaan tussen deze vervoersmiddelen, maar ook deze aanname wordt niet door onderzoek ondersteund.



Bron: RIVM, 2016



Bron: geregistreerde ongevallen in Nederland, 2017

Duurzaamheid

Ambitie #3

Ambitie: energieneutraal

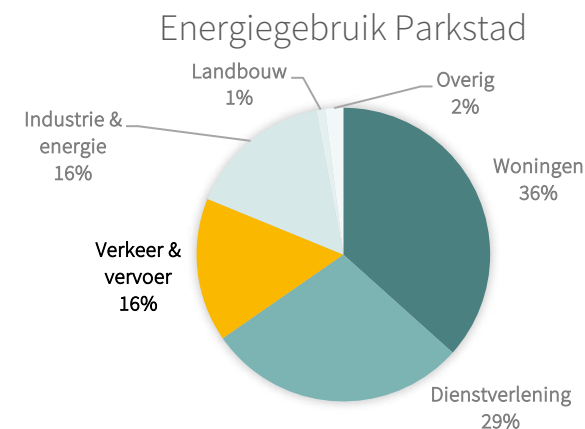
Parkstad heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Parkstad wil dit bereiken door het energieverbruik tot 2040 met een derde terug te dringen en de resterende twee derde met hernieuwbare bronnen in de regio op te wekken.

Mobiliteitsmix zorgt voor een uitstoot die 4x hoger is dan het gemiddelde van Nederland

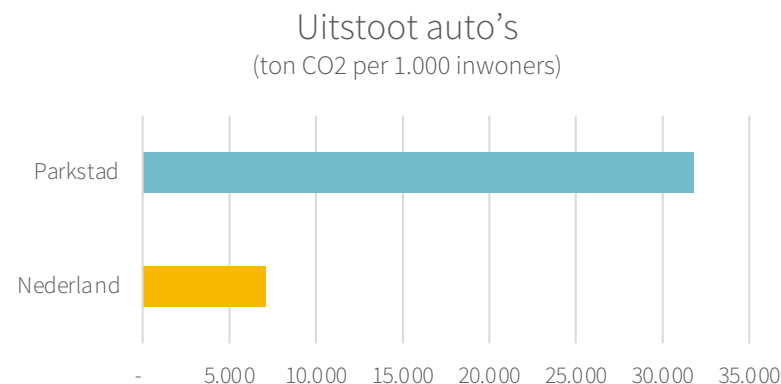
Uit de 0-meting die in 2011 is uitgevoerd, blijkt mobiliteit de op twee na grootste gebruiker van energie te zijn (woningen: 37%, publieke en commerciële dienstverlening: 29%, verkeer en vervoer: 16%) (bron: Palet 3.1, 2016). De ambitie is dan ook om mobiliteit een bijdrage te laten leveren aan de energietransitie. Op mobiliteitsgebied is ook nog veel te winnen.

De auto is daarbij vooral de ‘boosdoener’. De auto wordt (ook in vergelijking met andere regio’s) veel gebruikt. Daarnaast is het aandeel van elektrische auto’s relatief laag (4 per 1.000 inwoners, tegenover 12 per 1.000 inwoners in Nederland). De auto zorgt daarmee voor een CO₂ uitstoot die meer dan 4x zo hoog is dan het gemiddelde in Nederland (31.800 ton per 1.000 inwoners, tegenover 7.100 in Nederland) (bron: Klimaatmonitor 2018).

Ook de bussen rijden in Parkstad in de meeste gevallen nog op fossiele brandstof, terwijl veel regio’s de overstap naar elektrische bussen al gemaakt hebben. Parkstad heeft het voornemen bij de nieuwe concessie van het busvervoer de bussen te vervangen voor elektrische bussen (2025/2026).



Bron: Palet 3.1, 2016



Bron: Klimaatmonitor, 2018

Inclusiviteit

Ambitie #4

Demografisch gezien neemt regio Parkstad een bijzondere positie in Nederland in (net als andere regio's in Zuid-Limburg). De volgende statistieken tonen dit aan:

Krimp door vergrijzing en ontgroening

Het geboortecijfer is lager en de vergrijzing groter dan elders in Nederland, met als gevolg een natuurlijke krimp van de bevolking. Dit in tegenstelling tot de rest van Nederland, waar een groei te zien is. De verwachting is dat deze krimp ook doorzet.

Lage sociaal economische status

Er zijn relatief veel mensen met een lagere sociaal economische status. Het aantal banen is de afgelopen decennia flink gedaald (528 banen per 1.000 inwoners van 15-74 jaar, tegenover 677 in Nederland). Er zijn dan ook relatief veel personen met een bijstandsuitkering (47 per 1000 inwoners van 18 jaar en ouder, tegenover 38 in Nederland) (bron: CBS, 2019).

Veel eenzaamheid

Relatief veel mensen ervaren een vorm van eenzaamheid (50% tegenover 43% in Nederland) (bron: gezondheidsbarometer GGD, CBS en RIVM, 2016).

Ongezonde levensstijl

Er zijn veel mensen met een ongezonde levensstijl. 47% beweegt onvoldoende en 56% heeft overgewicht (bron: gezondheidsbarometer GGD, CBS en RIVM, 2016).

Rol mobiliteit

Natuurlijk kan mobiliteit bovenstaande problemen niet oplossen. Mobiliteit kan echter op verschillende manieren wel een bijdrage leveren:

- Actieve vormen van mobiliteit (zoals lopen en fietsen) dragen bij aan een gezonde levensstijl
- Je kinderen naar school brengen, naar het werk gaan, vrienden bezoeken, boodschappen doen, etc. Wanneer je niet de beschikking hebt over de juiste vervoersmiddelen, is het heel moeilijk om deel te nemen aan de maatschappij.
- Maatregelen kunnen alleen succesvol zijn als ze voldoende rekening houden met de behoeften en de omstandigheden van de gebruikers. Bij de verschillende maatregelen moeten we dus rekening houden met de demografische kenmerken van de gebruikers.

Conclusies

Uitdagingen Parkstad

Parkstad kent veel uitdagingen

Parkstad is een regio met specifieke uitdagingen. De regio kent (in tegenstelling tot veel andere regio's in Nederland) een krimp in het aantal banen en in het aantal inwoners. Er is sprake van vergrijzing en ontgroening, relatief veel mensen hebben een ongezonde levensstijl en/of ervaren een vorm van eenzaamheid. Het is belangrijk om deze context te begrijpen. Mede door de krimp worden bijvoorbeeld niet veel nieuwe woningen gebouwd. Fysieke maatregelen moeten dus vooral in de huidige structuur passen. Daartegenover staat dat de krimp ook vraagt om (vaak kleinschalige) herstructureringsprojecten.

Daarnaast kan mobiliteit indirect een bijdrage leveren aan specifieke uitdagingen. Zo dragen actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) bijvoorbeeld bij aan een betere gezondheid. En de beschikking hebben over mobiliteit is randvoorwaardelijk om andere mensen te ontmoeten.

Ook op mobiliteitsgebied verschilt Parkstad ten opzichte van andere Nederlandse regio's

- Parkstad is gericht op de auto: het gebruik van de auto is hoog en de openbare ruimte is ingericht op de auto
- Het aantal elektrische auto's is laag, net zoals het aantal openbare elektrische laadpalen
- Het hoge aandeel autogebruik in combinatie met het lage aandeel elektrische auto's leidt tot een CO2 uitstoot die 4x hoger is dan het landelijke gemiddelde
- De fiets wordt in vergelijking met andere regio's weinig gebruikt
- Het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen liggen beneden het landelijke gemiddelde
- Relatief veel mensen lopen (mogelijke oorzaak is een gebrek aan middelen voor de aanschaf van een fiets en/of auto)
- Het OV wordt weinig gebruikt en is door de lage frequentie en lange reistijden vaak geen alternatief voor de auto. Door de krimp en de vergrijzing is het toekomstperspectief ook niet positief

Het is tijd om keuzes te maken, duidelijke prioriteiten te stellen en beweging te creëren

De uitdaging voor Parkstad groot. Het is belangrijk om te focussen op de belangrijkste punten en daar op daadwerkelijk beweging te creëren. De mobiliteitsvisies van Zuid-Limburg en Heerlen bieden hiervoor een goede kapstok.

Focuspunten

5 focuspunten die op korte termijn de meeste impact hebben

Op basis van de analyse en de conclusies benoemen we de volgende 5 focuspunten:

#1 – Zet in op fietsen

Fietsen biedt heel veel voordelen ten opzichte van de auto. Het is een actieve vorm en daarmee goed voor gezondheid. Het is een mobiliteitsvorm zonder CO2 uitstoot en draagt daarmee bij aan de duurzaamheid. Het geeft minder verkeersoverlast en neemt minder ruimte in beslag, waardoor het bijdraagt aan de leefbaarheid. De fiets is relatief goedkoop, waardoor deze mobiliteitsvorm ook eerder toegankelijk is voor mensen met een lager budget. Kortom: fietsen levert een bijdrage aan alle ambities en verdient daarom de hoogste prioriteit.

#2 – Verruim het aanbod van vervoersmiddelen – zeker als alternatief voor het ov

Het ov is vaak nauwelijks een alternatief voor de auto en in een regio met krimp en vergrijzing is ook de potentie van het ov beperkt. Benut daarom nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen. Deze kunnen kansen bieden op plaatsen waar het ov niet toereikend is. Daarnaast biedt deelvervoer mogelijkheden voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen en mensen met een lager budget die incidenteel behoefte hebben aan een auto of fiets.

#3 – Zet in op elektrisch vervoer

Gebruik van elektrisch vervoer draagt bij aan een lagere CO2 uitstoot. Bovendien worden geen ongezonde gassen uitgestoten. Daarnaast is elektrisch vervoer stiller, waardoor het geluidshinder en daarmee overlast vermindert.

#4 – Verbeter de leefbaarheid

Verbeter de openbare ruimte die nu gedomineerd wordt door het autoverkeer. Creëer omgevingen die lopen en fietsen stimuleren en waar mensen het prettig vinden om te verblijven. Zorg dat de overlast door het verkeer afneemt en maak ruimte voor klimaatadaptie en duurzaamheid.

#5 – Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

Naast bovenstaande focuspunten, wordt van de overheid een aantal activiteiten sowieso verwacht: bereikbaarheid en verkeersveiligheid blijven belangrijke thema's.



3. Ontwerpen

Mobiliteitsvisie voor Parkstad

Ontwerpen

Mobiliteitsvisie voor Parkstad

Inleiding

In dit hoofdstuk zoeken we naar de concrete invulling van de focuspunten die we in hoofdstuk 2 hebben geformuleerd. Hiervoor kijken we eerst kort naar de laatste trends & ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit en naar de doelgroepen die we bedienen. Achtereenvolgens gaan we in op de volgende onderwerpen:

- De toekomst van mobiliteit
- Doelgroepen
- Focuspunt #1 – Zet in op fietsen
- Focuspunt #2 – Verruim het aanbod van vervoersmiddelen
- Focuspunt #3 – Zet in op elektrisch vervoer
- Focuspunt #4 – Verbeter de leefbaarheid
- Focuspunt #5 – Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

De toekomst van mobiliteit

De toekomst van mobiliteit

13 ontwikkelingen

In 2019 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) aan de hand van scenario's de toekomst van stedelijke ontwikkeling, infrastructuur en mobiliteit in kaart gebracht. Op het gebied van mobiliteit beschrijft het PBL 13 ontwikkelingen:

1. **Meer mensen, andere mensen en meer welvaart** - Voor de toekomst wordt een stabilisatie dan wel groei verwacht van de bevolking. Deze bevolking zal wel sterker vergrijsd zijn dan nu, waardoor de mobiliteitsgroei enigszins wordt geremd.
2. **Informatie- en communicatietechnologie veranderen tijd- ruimtepatronen** - ICT leidt tot minder verplaatsingen. Mensen kunnen thuiswerken, thuis shoppen en via allerlei media met elkaar communiceren. Aan de andere kant zijn mensen beter geïnformeerd over mogelijke bestemmingen, waardoor zij juist meer gaan reizen.
3. **Informatie- en communicatietechnologie verandert het vervoerssysteem** - Het aantal vervoersopties neemt toe. Denk hierbij aan diensten als deelauto's, deelfietsen en nieuwe taxidiensten die veelal via digitale platformen worden aangeboden.
4. **Komt de robotauto eraan?** - De zelfrijdende auto is de meest besproken technologische mobiliteitsinnovatie, maar experts verschillen van mening over het niveau van autonomie dat haalbaar is en het niveau van autonomie dat haalbaar is.
5. **De toekomst is elektrisch (of in ieder geval niet fossiel)** - Het aantal elektrische voertuigen neemt langzaam toe. Waterstof lijkt nog steeds een optie, maar ook die ontwikkeling verloopt relatief traag.
6. **Actieve mobiliteit wordt steeds populairder** - Het succes van de fiets is groot. Daarnaast groeit de belangstelling voor lopen als serieuze stedelijke vervoerswijze. Lopen en fietsen zijn ook een sterke combinatie met (nieuwe) vormen van ov.
7. **Verschillende visies op de toekomst van het openbaar vervoer** - De kracht van het ov ligt vooral in en tussen grootstedelijke gebieden en over lange afstanden. Ov krijgt naar verwachting meer verschillende en nieuwe vormen, wordt meer op maat gesneden en wordt wellicht zelfrijdend en meer dynamisch gerouteerd.



De toekomst van mobiliteit

13 ontwikkelingen

8. **Investerings in infrastructuur** - Door de grote onzekerheid over de toekomstige mobiliteitsvraag is het steeds moeilijker om in te schatten welke investeringen verstandig zijn en welke niet. Een alternatief is te investeren op basis van visie. Een systeem gebaseerd op de traditionele auto met aanvullend ruimte voor 'alternatieve verplaatsingswijzen', of juist een systeem waarin actieve modaliteiten, collectief vervoer en vervoersdiensten het uitgangspunt zijn?
9. **Slimme infrastructuur** - Diverse toekomstbeelden laten een wereld zien waarin de omgeving ruim is voorzien van *ambient* technologie: slimme sensoren en communiceren objecten zoals verkeerslichten en lantaarnpalen.
10. **Verdeling van de wegcapaciteit** - Gebrekkige doorstroming wordt nog altijd als een groot probleem ervaren en levert, zeker voor zakelijke rijders en vrachtverkeer, economische schade op. Deskundigen zijn het er veelal over eens dat een meer directe vorm van betalen één van de weinige paden naar een efficiëntere en eerlijke benutting van de wegcapaciteit is.
11. **Stedelijke distributie** - Distributie wordt fijnmaziger, de snelheid van levering wordt belangrijker, er zullen meer kleinere voertuigen worden gebruikt en voertuigen zijn steeds vaker elektrisch (schoner, stiller). Daarnaast zijn er nieuwe mogelijkheden waarvan verbeteringen worden verwacht, maar die momenteel nog maar weinig succesvol worden toegepast. Voorbeelden zijn distributiehubs aan de stadsrand, de inzet van *connected* voertuigen, fietskoeriers met elektrische bakfietsen en de inzet van drones
12. **Nieuwe actoren** - Veel nieuwe actoren presenteren zich in de vorm van platformen. Zo profileert Uber zich als een bemiddelingsdienst in plaats van taxibedrijf, mede om te ontkomen aan allerlei regelgeving rondom bijvoorbeeld eisen aan chauffeurs, voertuigen en arbeidscontracten.
13. **Beweging in het bereikbaarheidsdebat** - Traditioneel gezien is het bereikbaarheidsbeleid gericht op mobiliteit, snelheid en doorstroming. In de discussie winnen andere doelen aan belang, zoals duurzaamheid, rechtvaardigheid, veiligheid en gezondheid.

Wat betekenen deze ontwikkelingen voor Parkstad?

Niet elke regio is hetzelfde. In de ontwikkelingen van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt bijvoorbeeld uitgegaan van stabilisatie dan wel groei. Parkstad is een regio die juist te maken heeft met krimp. De krimp heeft tot gevolg dat sommige scenario's minder waarschijnlijk zijn. Sommige steden zetten bijvoorbeeld volledig in op het openbaar vervoer. Dat scenario lijkt voor Parkstad minder kansrijk te zijn.

Ook de snelheid waarop de ontwikkelingen zich voordoen kan verschillen. In Parkstad groeit bijvoorbeeld het aantal elektrische auto's en het aantal deelauto's minder snel dan gemiddeld in Nederland. Tegelijkertijd liggen daar ook juist kansen: de urgentie om te vernieuwen is groter dan in andere regio's. Als 'fast follower' kan Parkstad er voor kiezen om juist elders bewezen innovaties snel toe te passen binnen de eigen regio.

Parkstad heeft de ambitie om meer in te zetten op gezondheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Dit sluit aan bij visies die andere gemeenten in Nederland hebben. Op deze onderwerpen is dan ook veel inspiratie te vinden – het 'wiel hoeft niet altijd opnieuw uitgevonden te worden'. In het volgende hoofdstuk laten we dan ook inspirerende voorbeelden zien – geen 'vergezichten' maar praktische en bewezen methodes die ook voor Parkstad kansen bieden.

Doelgroepen

Doelgroepen

Voor mobiliteit

Inleiding

Het thema mobiliteit is geen doel op zicht. Het gaat juist om de behoefte van verschillende doelgroepen om zich te verplaatsen. Hieronder omschrijven kort enkele belangrijke doelgroepen die in de rest van dit hoofdstuk ook centraal staan.

Doelgroepen

Inwoners - Parkstad kent, net zoals andere regio's, een diverse groep bewoners. Van de jonge stedeling die vooral met het ov en de fiets reist tot de dorpsbewoner die afhankelijk is van de auto. Bewoners van Parkstad vinden voorzieningen zoals basisschool, kinderdagverblijf en supermarkten vaak binnen 1 – 2,5 km afstand (bron: Factsheets Mobiliteitsvisie Zuid Limburg). Voor bewoners is de bereikbaarheid van de eigen woning belangrijk. Tegelijkertijd wordt ook de kwaliteit van de leefomgeving steeds belangrijker. Dit levert soms tegenstrijdige belangen op.

Scholieren - Parkstad kent veel verschillende onderwijsinstellingen. We kunnen het onderscheid maken tussen het basisonderwijs (0-12 jaar) en het voortgezet onderwijs (vanaf 13 tot 18 jaar). Daarnaast zijn in Heerlen Hogeschool Zuyd, de Open Universiteit, en het Arcus College (ROC) gevestigd. Parkstad kent 67 basisscholen met in totaal ongeveer 16.500 leerlingen en 19 instellingen voor voortgezet onderwijs met zo'n 10.500 leerlingen (bron: DUO, 2018).

Werknemers - Parkstad kent zo'n 78.000 banen. Werknemers komen zowel uit Parkstad zelf als van daarbuiten. De belangrijkste pendelrelaties bevinden zich binnen de stedelijke gebieden zelf (>30%), vanuit de regio naar een andere regio (>20%) en van het Heuvelland naar het stedelijke gebied. De stroom tussen de drie steden is in Zuid-Limburg beperkt (bron: Factsheets Mobiliteitsvisie Zuid Limburg).

Bezoekers - Parkstad kent verschillende typen bezoekers. Bijvoorbeeld de inwoner die een winkelcentra bezoekt voor boodschappen. Daarnaast zijn er de recreatiebezoekers aan het buitengebied (inwoners of toeristen) en de dagjesmensen die trekpleisters bezoeken, waaronder GaiaZoo, SnowWorld, Woonboulevard Heerlen, de Roda Boulevard en het Continium Discovery Center.

Ondernemers - Parkstad kent veel ondernemers. Dit varieert van winkeliers in een centrum voor wie distributie van belang is tot werkgevers op bijvoorbeeld industrieterreinen voor wie de bereikbaarheid van belang is als aantrekkingskracht voor werknemers en klanten.

Zet in op fietsen

Focuspunt #1

Zet in op fietsen

Focuspunt #1

Ambitie

Fietsen biedt veel voordelen ten opzichte van de auto. Het is een actieve vorm en daarmee goed voor gezondheid. Het is een mobiliteitsvorm zonder CO2 uitstoot en draagt daarmee bij aan de duurzaamheid. Het draagt bij aan leefbaarheid omdat het minder verkeersoverlast geeft en minder ruimte in beslag neemt. De fiets is relatief goedkoop, waardoor deze mobiliteitsvorm ook eerder toegankelijk is voor mensen met een lager budget. Kortom: fietsen levert een bijdrage aan alle ambities en verdient daarom de hoogste prioriteit.

In Parkstad is het aandeel fietsen laag: 10% van alle verplaatsingen is per fiets tegen gemiddeld 27% in Nederland. De meeste potentie ligt in het stedelijk gebied. In een grote stad als Amsterdam ligt het aandeel fietsen op 29%, in Utrecht zelfs op 31%. Maar ook kleinere steden die de keuze voor de fiets maken bereiken dezelfde resultaten. Een voorbeeld daarvan is Houten, waar meer dan 33% van de verplaatsingen per fiets is (bron: CBS OViN, 2017).

Kansrijk

Parkstad heeft altijd het argument gehad dat de fiets door het reliëf geen kans heeft. Maar dat argument bestaat niet meer met de komst van de e-bike. De fiets is vooral kansrijk voor afstanden tot 7,5 km (normale fiets) en tot 15 km (elektrische fiets). Binnen Parkstad liggen veel bestemmingen binnen dit bereik:

- **Scholieren** – de gemiddelde afstand tot de basisschool is 0,6 km. De gemiddelde afstand tot de middelbare school is ongeveer 2 km (bron: CBS, 2017).
- **Werknemers** – de belangrijkste pendelrelaties bevinden zich binnen het stedelijk gebied (>30%). Ook de reisafstanden van de landelijke kernen naar het stedelijk gebied zijn vaak korter dan 15 km.
- **Inwoners** – de nabijheid van voorzieningen is over het algemeen goed. Faciliteiten zoals het kinderdagverblijf, de supermarkt en de huisarts liggen vrijwel overal op korte afstand van de woning, zelfs binnen 2,5 km.

In de visie van Zuid-Limburg wordt geconcludeerd dat binnen de stedelijke gebieden de fiets of de e-bike het snelste vervoersmiddel is. De e-bike is vaak een beter alternatief voor de auto dan het ov, ook voor inwoners van de landelijke kernen.

Aanpak

Betere infrastructuur voor de fiets

De openbare ruimte is op dit moment vooral ingericht op de auto. De infrastructuur voor de fiets moet verbeterd worden en de fiets moet meer zichtbaar worden in het straatbeeld.

- Fietsen moet ontspannend zijn en niet stressvol. Dat vraagt bijvoorbeeld om brede fietspaden die gescheiden liggen van het autoverkeer.
- Het fietsnetwerk moet logisch zijn. Het moet makkelijk zijn om je weg te vinden en je moet niet gedwongen worden om om te fietsen.
- Er moeten voldoende faciliteiten zijn, zoals fietsenstallingen en oplaadpunten voor de e-bike.
- Fietsen moet aantrekkelijk zijn voor iedereen, ook voor 8-jarigen en 80-jarigen.
- De fiets is op de lange afstand kansrijk in combinatie met het openbaar vervoer. Stimuleer daarom dat de fiets ook meegenomen kan worden in de bus en in de trein.

Stimuleer het fietsgebruik

Het is voor veel mensen inmiddels een gewoonte om de auto te pakken. Daarom is het belangrijk om dat gewoontegedrag te veranderen en het fietsgebruik extra te stimuleren.

- Fietsen moet onderdeel worden van de dagelijkse routine.
- Het is daarom vooral interessant om te kijken naar de verplaatsingen die dagelijks worden uitgevoerd, zoals van huis naar werk en van huis naar school.
- Daarom richten we ons op het stimuleren van fietsen onder werknemers en scholieren. Ook wanneer zij twee van de vijf dagen gaan fietsen is dat al veel winst!
- Scholieren zijn daarbij in het bijzonder interessant: “jong geleerd is oud gedaan”.

Zet in op fietsen

Focuspunt #1

Betere infrastructuur voor de fiets

Focus op maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden

De urgentie is groot. Het is daarom noodzakelijk om, naast interessante langjarige trajecten zoals de Leisure Lane, te kijken welke verbeteringen op korte termijn al kunnen worden doorgevoerd. Voer een quick-scan uit om te bepalen welke locaties kansrijk zijn. Hierbij is ruimte voor een experimentele aanpak: neem tijdelijke maatregelen, leer daarvan en stuur bij als dat nodig is.

Start bijvoorbeeld met:

- Verbreding van fietspaden op wegen waar de auto ook voldoende heeft aan minder ruimte
- Aanleg van tijdelijke fietsenstallingen op plekken waar extra behoefte is, bijvoorbeeld met fietsvlonders die op één parkeerplek geplaatst kunnen worden
- Beperking van gemotoriseerd verkeer op plekken waar de fietser en voetganger prioriteit hebben, bijvoorbeeld rondom basisscholen

Werk een plan uit voor de (iets) langere termijn

- Breng in kaart wat de belangrijkste bestemmingen zijn en waar gebruikers vandaan komen. Werk op basis daarvan het gewenste fietsnetwerk uit, inclusief de benodigde voorzieningen zoals laadpalen en fietsenstallingen. Sluit hiervoor aan bij:
 - Het initiatief van Zuid-Limburg (samen met Westelijke Mijnstreek en Heuvelland), waarbij zowel ingezet wordt op de infrastructuur voor de fiets, fietsstimulering en ketenmobiliteit.
 - Het provinciale beleidskader “Focus op de fiets”, waarbij ingezet wordt op fietsveiligheid, stimulering fietsgebruik, (snel-)fietsroutes tussen grote steden, regionale fietsverbindingen en lokale fietsmaatregelen.
- Maak inzichtelijk hoe fietsers in de ideale situatie worden gefaciliteerd. Hoe ziet dat eruit in woonwijken (30 km), binnen de bebouwde kom (50 km) en tussen de verschillende kernen (80 km)? In welke situaties zou je een fietsstraat kunnen aanleggen waar de auto te gast is? Hoe ziet de ideale basisschoolomgeving eruit? Hoeveel ruimte heeft de auto nodig, hoeveel de fiets en hoeveel de voetganger? Maak het concreet in een basisontwerp. Gebruik het basisontwerp op de momenten dat straten opnieuw ingericht worden, bijvoorbeeld bij vervanging van het riool of vervanging van het wegdek.

Stimuleer het fietsgebruik

Stimuleer fietsen via werkgevers

De grootste sector in Parkstad is de collectieve dienstverlening (onderwijs, gezondheidszorg en openbaar bestuur). Dat is natuurlijk een unieke kans om binnen de eigen sector met experimenten te starten en daarmee ervaring op te doen wat wel en niet werkt. Word zelf koploper en geef het goede voorbeeld aan andere sectoren!

Start bijvoorbeeld binnen de eigen gemeente met experimenteren:

- Bied leasecontracten aan voor e-bikes
- Bied de zakelijke fiets opnieuw aan
- Zorg voor voldoende voorzieningen (laadpunten en fietsenstallingen)
- Communiceer naar medewerkers over de doelstellingen en de resultaten
- Monitor hoeveel werknemers fietsen en welke maatregelen wel of juist geen effect hebben

Rol vervolgens uit naar andere sectoren, zoals de zakelijke sector waar 25% van de banen te vinden is én waar duurzaamheid hoog op de agenda staat. Werk hiervoor samen met bijvoorbeeld Zuid Limburg Bereikbaar. Met initiatieven als “Ontdek de e-bike” hebben zij inmiddels de nodige ervaring.

Stimuleer fietsen onder basisschool-scholieren

De meeste scholieren zitten op de basisschool (±16.500). De afstand tot basisscholen is klein. Basisscholen zijn dé plek waar juist lopen en fietsen voorop zou moeten staan. Maar veel kinderen starten op relatief late leeftijd met fietsen. Terwijl er geen betere plek is om fietsen ‘met de paplepel in te gieten’. Bovendien kunnen via de kinderen ook ouders gestimuleerd worden om vaker te fietsen. Focus dus op fietsveiligheid en veilige schoolomgevingen.

Experimenteer op basisscholen met een fietsstimuleringsprogramma. Ook hiervoor geldt: doe ervaring op en kijk wat wel en niet werkt. Kies een integrale aanpak: combineer dit met het creëren van veilige schoolomgevingen zodat deze 2 ingrepen elkaar versterken.

Zet in op fietsen

Focuspunt #1



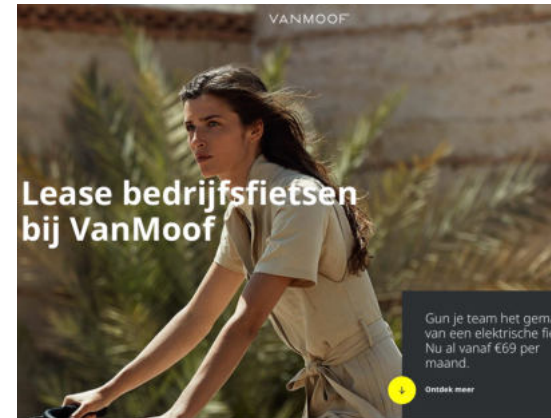
Tijdelijke fietsstraten

In verschillende steden worden straten omgevormd tot fietsstraten. Daar kan ook kleinschalig en experimenteel mee gestart worden door straten tijdelijk anders in te richten. Dat is vaak sneller te realiseren en op basis van de opgedane ervaring kunnen maatregelen structureel doorgevoerd worden. In tijd van corona is er bovendien sneller draagvlak om meer ruimte te geven aan nieuwe functies (meer ruimte voor terrassen en voor lopen of fietsen).



Fietsvlonders

In Rotterdam worden tijdelijke fietsvlonders geplaatst. Extra capaciteit voor de fiets en tegelijkertijd een prima experiment om te zien of het problemen oplevert als er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn.



Stimulering werkgevers - leasefiets

Elektrische fietsen zijn vaak kostbaar. Daarom introduceren steeds meer fietsenmerken de leasefiets. Een voorbeeld is VanMoof. De elektrische fiets wordt via werkgevers en via particuliere lease betaalbaar.



Stimulering via scholen

In Drenthe hebben verschillende scholen gestreden om Fietsschool van het Jaar te worden. Bij de Fietsschool van het Jaar verkiezing draait het allemaal om de beste en leukste fietsinitiatieven. Hoeveel doet een school eraan om scholieren zo veel mogelijk, maar ook zo veilig mogelijk op de fiets te krijgen?

Verruim het aanbod van vervoersmiddelen

Focuspunt #2

Verruim het aanbod van vervoersmiddelen

Focuspunt #2

Ambitie

Het ov is vaak nauwelijks een alternatief voor de auto en in een regio met krimp en vergrijzing is ook de potentie van het ov beperkt. Benut daarom nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen. Deze kunnen kansen bieden op plaatsen waar het ov niet toereikend is. Daarnaast biedt deelvervoer mogelijkheden voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen en mensen met een lager budget die incidenteel behoefte hebben aan een auto of fiets.

Het aandeel deelauto's is in Parkstad 10 keer lager dan het gemiddelde in Nederland (4 per 100.000 inwoners tegenover 41 in Nederland). Maak een inhaalslag en zet deelauto's in waar ze specifieke behoeften van gebruikers invullen.

Kansrijk

In het algemeen geldt dat autodelen een goedkoop alternatief is voor mensen die minder dan 10.000 km per jaar rijden en de auto incidenteel nodig hebben. Een deelauto kan een privé-auto vervangen of een aanvulling zijn, bijvoorbeeld als tweede auto. Het aanbod van deelauto's is groter in het stedelijke gebied. De beschikbaarheid van het ov is daar ook beter, waardoor de deelauto of deelfiets eerder als aanvullend vervoersmiddel kan dienen. Tegelijkertijd zijn er ook verschillende kleinere kernen die deelauto's juist inzetten als vervanger van het weggevalLEN openbaar vervoer. Lokale partijen (zoals energicoöperaties) vervullen daar vaak een functie.

De ene deelauto is de andere niet. Er zijn veel verschillende aanbieders die ook verschillende producten bieden. Enkele voorbeelden:

- **Greenwheels** plaatst deelauto's in woonwijken en bij treinstations. Daarmee bedienen ze mensen die incidenteel een auto nodig hebben én treinreizigers die invulling moeten geven aan de 'laatste kilometers'.
- **Buurauto** speelt in op specifieke uitdagingen. Zo combineren zij bijvoorbeeld de inzet van deelauto's met vrijwilligers. Daarmee bieden ze vervoer voor inwoners die niet in staat zijn zelf auto te rijden.
- **GoAbout** levert deelfietsen, deelauto's en een app waar ook het OV in geïntegreerd is. Zij sturen daarmee op flexibiliteit en het faciliteren van de hele reis.
- **Met SnappCar** je huurt een auto van andere inwoners of verhuurt je eigen auto. Daardoor is het mogelijk om extra inkomsten te genereren.
- **De Vereniging voor Gedeeld Autogebruik** stimuleert autodelen onder buurtgenoten, zodat er geen derde partij aan te pas hoeft te komen en de kosten van autodelen zo laag mogelijk blijven.
- **Verschuillende aanbieders** leveren systemen en apps om het wagenpark van bedrijven flexibeler te maken. Leaseauto's kunnen daarmee ingezet worden als deelauto's.

Voor deelfietsen geldt hetzelfde, al is het aanbod minder divers. De ov-fiets is al ingeburgerd en er zijn veel commerciële partijen actief die deelfietsen in centra en op bedrijventerreinen inzetten. Parkstad zit al in een vergevorderd stadium om een eigen deelfiets-systeem in te zetten. Daarbij werkt ze samen met grote werkgevers als Zuyderland, DSM, ABP en Brightlands. Parkstadbreed wordt gekeken naar het inrichten van strategisch gelegen mobiliteitshubs waar fietsklemmen met opladers zijn, maar waar bijvoorbeeld ook deelauto's zouden kunnen staan.

Aanpak

Aanbieders van deelauto's en deelfietsen zijn commerciële bedrijven. De overheid heeft een beperkte rol, maar kan de inzet van deelauto's en deelfietsen stimuleren en faciliteren. Zoek daarom de samenwerking op met deze aanbieders en bepaal met hen waar de grootste kansen liggen. Bied ruimte voor experimenten: ook voor aanbieders is het interessant om tijdelijk deelauto's en deelfietsen op kansrijke locaties te plaatsen en te zien wat wel of juist niet aanslaat. Werk daarnaast samen met het parkmanagement van bedrijventerreinen en met grote werkgevers. Bekijk welke samenwerkingsverbanden mogelijk zijn om deelfietsen en deelauto's breder in te zetten.

Verruim het aanbod van vervoersmiddelen

Focuspunt #2

Deelauto's

Focus op maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden

- Organiseer een 'ronde tafel gesprek' met aanbieders van deelauto's. Bespreek welke uitdagingen Parkstad kent en hoe de verschillende deelconcepten oplossingen kunnen bieden. Bespreek welke kansen de aanbieders zien.
- Start in samenwerking met de aanbieders een aantal pilots. Kijk wat wel en niet werkt en stuur op basis daarvan bij.

Werk daarnaast een plan uit voor de (iets) langere termijn

- Betrek andere partijen, zoals bedrijventerreinen en de grotere werkgevers. Bespreek welke gemeenschappelijke initiatieven opgestart kunnen worden.
- Geef als gemeente het goede voorbeeld en stel het eigen wagenpark beschikbaar aan bijvoorbeeld omwonenden. Een mogelijke tussenstap is het delen van auto's tussen overheidsorganisaties binnen de regio.

Deelfietsen

Focus op maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden

- Start met het inzetten van deelfietsen van een commerciële aanbieder. Doe de komende 5 jaar ervaring op, met het Velocity project, monitor en stuur bij. Start op logische locaties en breid steeds verder uit.
- Betrek (steeds meer) andere partijen, zoals bedrijventerreinen en de grotere werkgevers. Bespreek welke gemeenschappelijke initiatieven opgestart kunnen worden.

Verruim het aanbod van vervoersmiddelen

Focuspunt #2



Buurauto Everdingen

Na het verdwijnen van de lijnbus uit Everdingen (2012) is het initiatief deelauto tot stand gekomen. De stichting Vitaal Dorp heeft een werkgroep opgericht, de deelauto in het dorp van de grond heeft weten te krijgen. Met financiële steun vanuit de gemeente delen ze twee elektrische en een benzine-auto via MyWheels.



Stichting Buurauto

De stichting wil toegang bieden tot duurzame mobiliteit voor iedereen die door omstandigheden buiten de boot dreigt te vallen óf die duurzame mobiliteit nodig heeft om vooruit te komen in zijn/haar leven en zo een bijdrage leveren aan een inclusieve samenleving.

De Stichting Buurauto doet meet met het Mobility Lab van de Verkeersonderneming en Smartwayz. In dat programma worden startups gekoppeld aan launching customers om hun ideeën en concepten in de praktijk te testen.



eHUB Nijmegen & Arnhem

eHUB is een Europees project waarbij op verschillende plekken in Arnhem en Nijmegen een verzamelpunt komt voor elektrisch deelvervoer.

Elk moment en elke reden van een reis, vraagt om een bijpassend vervoermiddel. Daarom biedt eHub zoveel mogelijk verschillende elektrische vervoersmiddelen aan (fietsen, bakfietsen, auto's).

Daarnaast biedt eHUB particulieren en bedrijven de mogelijkheid om eigen vervoer aan te bieden als deelvervoer.



Denemarken – fiets in de trein

De Deense hoofdstad Kopenhagen kent veel forensen die de combinatie fiets en trein gebruiken. In de rode treinen van de S-Tog van de DSB (Deense Spoorwegen): agglomeratie-treinen rond Kopenhagen kan de fiets gratis: óók mee in de spitsuren. Het gratis meenemen is een aantal jaren geleden begonnen als proef. In 2010 is tijdens een proef het fietskaartje afgeschaft.

Zet in op elektrisch vervoer

Focuspunt #3

Zet in op elektrisch vervoer

Focuspunt #3

Ambitie

Elektrisch vervoer verlaagt de CO2 uitstoot. Daarnaast is het stiller, waardoor het de overlast van verkeer vermindert. Het aantal elektrische auto's in Parkstad is laag (4 per 1.000 inwoners, tegenover 12 in Nederland), net zoals het aandeel publieke laadpunten (1,1 per 1.000 inwoners). Daarnaast rijden de bussen in Parkstad nog op fossiele brandstof, terwijl veel steden inmiddels zijn overgestapt op elektrische bussen. Stap over op elektrische bussen en stimuleer de aanschaf van elektrische auto's.

Kansrijk

Elektrisch busvervoer

Een logische en relatief eenvoudige stap is om over te stappen op elektrisch busvervoer. Het contract met de huidige busmaatschappij loopt tot 2025. Het voornemen is dan ook om per 2025 over te stappen op elektrische bussen.

Elektrische auto's

Daarnaast liggen kansen bij de verhoging van het aandeel elektrisch aangedreven auto's. Elektrische auto's zijn relatief duur en daarom voor een kleinere groep beschikbaar. Natuurlijk zijn er toch mogelijkheden om elektrisch rijden te stimuleren:

- Zorg er voor dat de laadinfrastructuur op orde is.
- Specifieke kansen liggen bij werkgevers die een eigen wagenpark hebben. Stimuleer hen om over te stappen op een elektrisch wagenpark. Maak hiervoor gebruik van de kennis van Zuid Limburg Bereikbaar. Met initiatieven als 'Ontdek de e-car' hebben zij inmiddels de nodige ervaring opgedaan.
- De landelijke overheid stimuleert elektrisch rijden door middel van subsidie. Lift hierop mee en geef deze initiatieven extra aandacht in de regio.
- Kies bij deelauto's zoveel mogelijk voor elektrische auto's.

Elektrische scooters

Stimuleer het gebruik van elektrische scooters. Deze scooters zijn milieuvriendelijker én geluidsarmer (zie ook focuspunt #4 – Verbeter de Leefbaarheid).

Zero emissie stadslogistiek

Veel steden zijn bezig met "Zero emissie stadslogistiek. Stadslogistiek wordt steeds fijnmaziger. Bij ongewijzigd beleid blijft stadslogistiek groeien, maar dit gaat vaak ten koste van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid in steden. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Gericht op meer doen, met minder bewegingen en met minder emissies. Steeds meer steden maken van de binnenstad dan ook een zero-emissie zone. Ook Heerlen onderzoekt de mogelijkheden (besluitvorming door de gemeenteraad moet nog plaatsvinden). Op basis van de ervaringen van Heerlen kan de zero-emissie zone ook in andere kernen van Parkstad toegepast worden.

Aanpak

- Gebruik de nieuwe concessie (2025) om de bussen op fossiele brandstof te vervangen door elektrische bussen
- Volg de landelijke aanpak 'Nationale Agenda Laadinfrastructuur' om tot een dekkende laadinfrastructuur te komen
- Werk samen met Zuid Limburg Bereikbaar om elektrische auto's bij werkgevers te stimuleren
- Informeer inwoners en bedrijven over de voordelen van elektrisch vervoer en over beschikbare (landelijke) subsidies. Combineer dit bijvoorbeeld met het moment dat in hun omgeving laadpalen worden geplaatst.
- Start met ervaring op te doen met 'zero emissie stadslogistiek'. Volg hiervoor de ontwikkelingen van de Green Deal 'Zero Emissie Stadslogistiek'

Zet in op elektrisch vervoer

Focuspunt #3

Elektrische auto's

Pak door op de visie voor de laadinfrastructuur

- Realiseer op korte termijn nieuwe aansluitingen waarmee de achterstand wordt ingelopen
- Onderzoek samen met Vattenfall (aan wie de aanbesteding van het laadnetwerk gegund is) op welke drukbezochte plekken het loont om een laadplein in te richten.

Informeel inwoners en bedrijven

- Informeer hen over de voordelen van elektrisch vervoer en over beschikbare (landelijke) subsidies. Combineer dit bijvoorbeeld met het moment dat in hun omgeving laadpalen worden geplaatst.
- Stimuleer elektrische vervoer via werkgevers. Werk hiervoor samen met Zuid-Limburg Bereikbaar.

Volg de landelijke aanpak 'Nationale Agenda Laadinfrastructuur'

- Blijf aangesloten bij nieuwe ontwikkelingen, zoals nieuwe mobiliteitsdiensten, smart charging, autonoom en connected rijden en internet of things.

Start met ervaring op te doen met "Zero Emissie Stadslogistiek"

- Leer van initiatieven die binnen de Green Deal opgestart zijn en kijk welke wel en welke niet toepasbaar zijn voor Parkstad
- Start met het opdoen van ervaring met een Zero Emissie Zone binnen Heerlen. Rol op basis van die ervaring uit naar andere kernen.

Elektrische bussen

Stap over op elektrische bussen

- Het contract met de huidige busmaatschappij loopt tot 2025. Het voornemen is dan ook om per 2025 over te stappen op elektrische bussen.
- Bekijk in de nieuwe concessie ook wat de mogelijkheden zijn om de fiets mee te kunnen nemen in de bus.

Zet in op elektrisch vervoer

Focuspunt #3



Subsidie elektrische auto's

Om het gebruik van elektrische auto's onder particulieren te stimuleren, is er een landelijke subsidieregeling ontworpen om de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto interessanter te maken. Bij aanschaf van een nieuwe elektrische auto's krijg je een subsidie van 4000 euro, op een gebruikte is dat 2000 euro.

Enkele steden hebben aanvullende subsidieregelingen. In Amsterdam zijn er bijvoorbeeld nieuwe subsidies beschikbaar voor de aankoop van uitstootvrije taxi's, bestelauto's, vrachtauto's en autobussen.



Subsidie e-bikes/landelijk

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur zet elektrisch rijden in de versnelling. Eén van de belangrijkste doelstellingen is om te zorgen voor een voldoende dekkende laadinfrastructuur.

Werkgroepen richten zich niet alleen op elektrische laadpalen, maar ook op het ontwikkelen en stimuleren van innovaties zoals nieuwe mobiliteitsdiensten, smart charging, autonoom en connected rijden en internet of things.



Green Deal ZES

Partijen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen de stad in mogen.

GreendealZES is een breed netwerk dat door de overheid is opgezet om bedrijven, instellingen en gemeenten met elkaar in contact te brengen en samen projecten te ontwikkelen.

Via Living Labs (regionale pilots) kijkt men waar 'Zero Emission' levering mogelijk is én wat er nodig is om dat mogelijk te maken.



Elektrische bus

De elektrische bus is inmiddels in veel steden ingevoerd. Ook in Parkstad wordt deze met de concessie van 2025/2026 ingevoerd.

Verbeter de leefbaarheid

Focuspunt #4

Verbeter de leefbaarheid

Focuspunt #4

Ambitie

De openbare ruimte is vooral ingericht op de auto. Dat heeft gevolgen voor de leefbaarheid. Relatief veel inwoners geven aan overlast te ervaren van brommers en scooters, vliegtuigen en autoverkeer. Daarnaast gaat de ruimte die het verkeer inneemt ten koste van andere functies, zoals groen, spelen en ontmoeten. Bovendien: een publieke ruimte die is ingericht op auto's, stimuleert ook om de auto als vervoersmiddel te kiezen. De ambitie is daarom om omgevingen te creëren die de overlast beperken, waar het prettig is om te verblijven, die lopen en fietsen stimuleren en waar ruimte is voor klimaatadaptatie en duurzaamheid. Dit kan bijvoorbeeld door:

- Verkeer dat in woonwijken moet zijn goed te faciliteren, maar doorgaand verkeer (sluipverkeer) in woonwijken te beperken. Dit kan door hoofdwegen te verbeteren en door sluiproutes minder aantrekkelijk te maken.
- Infrastructuur niet meer ruimte te laten innemen dan nodig is (minder brede straten voor de auto, bredere trottoirs en voetgangerspaden, minder parkeren op maaiveld, etc.).
- Autoverkeer te beperken in gebieden waar beleving centraal staat (zoals winkelgebieden en schoolomgevingen).

Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden en daar is durf voor nodig.

Kansrijk

Een regio als Parkstad kent natuurlijk verschillende type leefomgevingen:

- **De woonwijk** (voor bewoners) is een plek waar je prettig wilt verblijven. Waar ruimte is om je burens te ontmoeten en waar kinderen met elkaar kunnen spelen. Natuurlijk moet de woning ook per auto bereikbaar zijn, maar de auto hoeft niet perse op nummer 1 te staan. Er zijn alternatieven om woonwijken prettiger in te richten en de auto nog steeds te faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan de fietsstraat (auto te gast), woonerven en 30 km zones. Die niet alleen op die manier gereguleerd zijn, maar die ook als zodanig zijn ingericht.
- **De schoolomgeving** (voor leerlingen) is er in de basis voor de kinderen. Het is een plek waar zij zich prettig en veilig moeten kunnen voelen, ingericht op lopen, fietsen, spelen en groen.
- **Bedrijventerreinen** (voor werknemers) worden steeds gevarieerde plekken waar steeds meer functies gemengd worden (werken, wonen, horeca, groen, etc.). Ook hier wordt de leefbaarheid steeds belangrijker.
- **Centra** (voor bezoekers) worden steeds meer een plek waar je ontspannen moet kunnen verblijven. Meer gericht op beleving dan op kopen (van 'place to buy' naar 'place to be'). Die plek moet goed bereikbaar zijn (ook per auto), maar de plek zelf is er vooral voor de voetganger die niet gehinderd wil worden door het ander verkeer.

Aanpak

Natuurlijk is het onmogelijk om elke omgeving direct aan te pakken.

- Parkstad kent 67 basisscholen die verspreid zijn over de hele regio. Start met het herinrichten van deze omgevingen, waardoor de verbeteringen in alle wijken waar een school zit zichtbaar worden. Een veilige schoolomgeving is voor iedereen een logische keuze.
- Experimenteer met autoluwe of autovrije straten. Richt woonstraten (waar inwoners die behoefte hebben) in als tijdelijke 'Leefstraten' (zie voorbeelden Gent, Rotterdam en Utrecht). Bied in de binnenstad de ruimte om parkeerplaatsen tijdelijk een nieuwe functie te geven. Bijvoorbeeld als fietsenstalling, groen parkje of voor extra zitplaatsen. Zet straten in de binnenstad tijdelijk af en geef extra ruimte aan de voetgangers – zeker in tijde van Corona. Kijk wat wel en niet werkt en stuur op basis daarvan bij.
- Stel een handboek samen, waarin de nieuwe standaard voor het straatbeeld wordt omschreven. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Leg nieuwe principes vast, bijvoorbeeld ten aanzien van de categorisering, toepassing van eenrichtingsverkeer, parkeren in lintbebouwing en inrichtingsprincipes voor historische wegen. Dit handboek kan gebruik worden wanneer de straat aangepast wordt (bijvoorbeeld bij vervanging riool, vervanging wegdek, etc.).
- Voer een analyse uit waar sprake is van sluipverkeer. Analyseer wat de oorzaak is en kom op basis daarvan met verbeteringen (mogelijk als onderdeel de quick-scan bereikbaarheid, zie ook volgende focuspunt).

Verbeter de leefbaarheid

Focuspunt #4

Verbeteren omgevingen

Start met schoolomgevingen

- Experimenteer met tijdelijke wijzigingen in de schoolomgeving. Kijk wat wel en niet werkt en stuur bij.

Experimenteer woonwijken en de verschillende centra

- Bekijk wat de mogelijkheden zijn om woonwijken in te richten als verblijfsvriendelijke omgevingen, mogelijk op tijdelijke basis om ervaring op te doen (zoals bijvoorbeeld bij de Leefstraten in Gent)
- Bied in de binnenstad de mogelijkheid om parkeerplaatsen (tijdelijk) een andere functie te geven
- Zet straten in de binnenstad tijdelijk af voor autoverkeer en geef extra ruimte aan de voetgangers – zeker in tijde van Corona.

Kijk wat wel en niet werkt en stuur op basis daarvan bij. Maak datgene wat werkt structureel.

Handboek

- Stel een handboek samen, waarin de nieuwe standaard voor het straatbeeld wordt omschreven. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Dit handboek kan gebruik worden wanneer de straat aangepast wordt (bijvoorbeeld bij vervanging riool, vervanging wegdek, etc.)

Aanpak sluipverkeer

Analyse

Voer een analyse uit waar sprake is van sluipverkeer. Kijk wat de oorzaak is en kom op basis daarvan met verbeteringen (onderdeel quick-scan bereikbaarheid).

Verbeter de leefbaarheid

Focuspunt #4



Puccinimethode

De Puccinimethode is de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld. Amsterdam richt er al de straten, pleinen en plantsoenen mee in. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Een inrichting die gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi is.

De methode is gebaseerd op 5 overtuigingen: (1) de gebruiker is gebaat bij een eenvoud en vanzelfsprekendheid, (2) ambacht op elk schaalniveau, (3) duurzaamheid, (4) 'best practices' én innovatie, en (5) samenwerken.



Binnenstad

In verschillende steden worden parkeerplaatsen tijdelijk vervangen door andere functies, zoals een tijdelijke plek om te verblijven. Een eenvoudige manier om kwaliteit toe te voegen aan de omgeving.



Schoolomgeving

Heerlen voert eind 2020 de TrapStepStap Challenge uit. Deze bestaat uit 2 componenten: (1) de schoolomgeving wordt tijdelijk ingericht op lopen en fietsen, en (2) er worden verschillende activiteiten uitgevoerd die kinderen en auto's stimuleren met de fiets of te voet te komen.

De maatregelen en activiteiten zijn opgesteld in overleg met kinderen, ouders, leraren en omwonenden. Na de pilot-periode wordt met hen bekeken welke maatregelen structureel doorgevoerd worden.



Leefstraat

Een Leefstraat is een straat die tijdelijk autoluw of autoloos gemaakt wordt en een nieuwe invulling krijgt. Buurtbewoners richten hun straat op een creatieve en leefbare manier in. Er kunnen zowel spontane als georganiseerde activiteiten plaatsvinden. Zo ontstaat meer ruimte voor ontmoeting, ontspanning en spelen. Elke straat- en buurtbewoner kan deelnemen of genieten van de Leefstraat.

Het initiatief is gestart in de Belgische stad Gent. Inmiddels volgen andere gemeenten dit voorbeeld, waaronder Amsterdam, Rotterdam, Haarlem, Utrecht en Zwolle.

Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

Focuspunt #5

Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

Focuspunt #5

Ambitie

Van de overheid wordt verwacht structureel aandacht te hebben voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit blijven, naast de eerder genoemde focuspunten, belangrijke thema's.

De autobereikbaarheid is met de aanleg van de Buitenring Parkstad flink verbeterd. De bereikbaarheid van sommige locaties behoeft echter nog verbetering, zoals bepaalde bedrijventerreinen en middelbare scholen. Daarnaast moet de doorstroming op bijvoorbeeld de A76 verbeterd worden. Zoals ook uit de andere focuspunten blijkt, staat de autobereikbaarheid niet (standaard) op plaats 1. Ook voor de bereikbaarheid per ov en per fiets zijn er specifieke knelpunten (zie tabel hieronder voor enkele voorbeelden).

Op dit moment voert het CBS voor Parkstad een onderzoek uit naar de huidige modal split (mate waarin de verschillende vervoersmiddelen worden gebruikt). Daarbij wordt ook gericht gekeken wat de belangrijkste bestemmingen en de locaties van herkomst zijn. Dit vormt een prima basis om gericht te bepalen welke verbindingen kansrijk zijn om het fiets- en ov-gebruik een impuls te geven (door de infrastructuur te verbeteren en door meer te sturen op gedragsverandering).

Het thema verkeersveiligheid blijft belangrijk om het aantal verkeersslachtoffers continue te verminderen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zet dit thema (landelijk) opnieuw op de kaart.

Aanpak

Voer een quick-scan uit om inzichtelijk te krijgen waar bereikbaarheid moet worden verbeterd

Breng per locatie in beeld (a) waar de gebruikers van de bestemming vandaan komen, (b) welke ontbrekende schakels ingevuld moeten worden, en (c) welke vervoersmiddelen daarbij aansluiten.

Identificeer proactief de belangrijkste risico's op het gebied van verkeersveiligheid

Volg hiervoor de landelijke aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Bereikbaarheid bestemmingen

- Bereikbaarheid Bedrijventerreinen

Bereikbaarheid per auto

- Aandacht voor A76 (files en aansluiting N281)
- Randweg Kerkrade wordt niet goed gebruikt
- Randweg Landgraaf - Geilenkirchen

Bereikbaarheid per fiets

- Fietsroutes onderbroken door buitenring
- Fietsinfrastructuur binnen de ring
- Fietsverbinding Landgraaf – Brunssum
- Fietsverbinding Landgraaf – Kerkrade
- Hofstad: viaduct buitenring fietspad toevoegen
- Fietspad Heuvelland
- Fietsbanen in buitenstedelijk gebied
- Leisure Lane
- Gebruikmaken van vele groen in stedelijk gebied om tot aantrekkelijke fietsroutes te komen

Bereikbaarheid per ov

- Bus Brunssum – Landgraaf
- Aansluiting over de grens
- Spoorlijn Kerkrade West
- Herzogenrath (aansluiting op treinstations / OV haltes)
- Palenberg (aansluiting op treinstations / OV haltes)
- Betere benutting treinstation woonboulevard Heerlen

Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

Focuspunt #5

Bereikbaarheid

Voer een quick-scan uit om inzichtelijk te krijgen waar bereikbaarheid moet worden verbeterd

Breng per bestemming in kaart:

- Waar de gebruikers van de bestemming vandaan komen
- Welke ontbrekende schakels ingevuld moeten worden
- Welke vervoersmiddelen daarbij aansluiten - kies niet standaard (alleen) de auto

Verkeersveiligheid

Identificeer proactief de belangrijkste risico's

- Via de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Neem verkeersveiligheid continue mee in de verschillende projecten



Roadmap

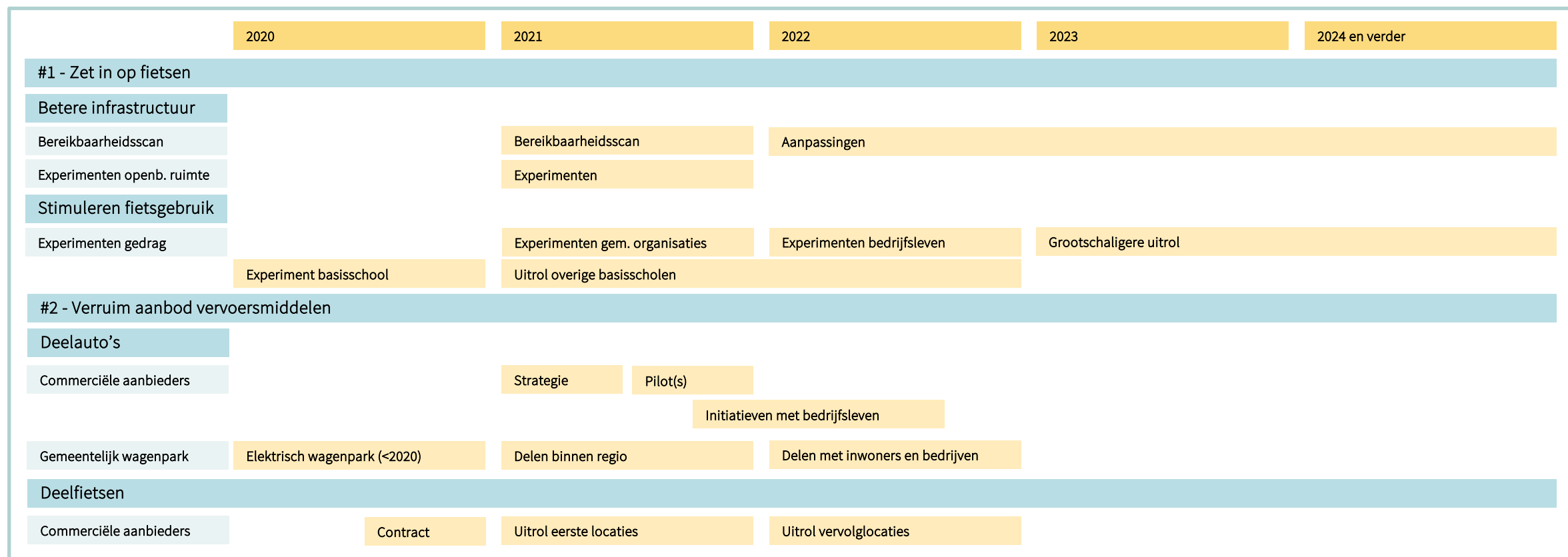
Maatregelen voor Parkstad

Roadmap

Overzicht maatregelen

Inleiding

In deze visie zijn verschillende maatregelen benoemd, waarmee de visie ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Hieronder is weergegeven hoe de roadmap er uit kan zien. Deze roadmap heeft natuurlijk nog concretisering. Een logische volgende stap is dan ook om deze visie uit te werken in een uitvoeringsplan.



Roadmap

Overzicht maatregelen

	2020	2021	2022	2023	2024 en verder
#3 - Zet in op elektrisch vervoer					
Elektrische auto's					
Laadpalen	Visie laadpaleninfrastructuur				
	Uitbreiden laadpaleninfrastructuur				
Elektrische auto's		Informatiecampagne inwoners			
Zero emissie stadslogistiek		Zero emissie zone Heerlen	Zero emissie zone aanvullende kernen		
Elektrische bussen					Elektrische bussen (2025/2026)
#4 - Verbeter de leefbaarheid					
Leefbaarheid					
Kwaliteit inrichting		Experimenten leefbaareid	Resultaten structureel doorvoeren		
		Handboek kwalitatieve weginrichting	Aanpassingen conform handboek – meeliften bij andere initiatieven		
Sluipverkeer		Analyse (bereikbaarheidsscan)	Experiment	Aanpassingen	
#5 - Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid					
Bereikbaarheid		Bereikbaarheidsscan			
Verkeersveiligheid	Analyse (SPV 2030)	Experiment	Aanpassingen		
		Doorlopende analyse			



Colofon

Opdrachtgever

Stadsregio Parkstad Limburg

Opdrachtnemer

Braining the Future

Projectteam

Stadsregio Parkstad Limburg

- Rob Beentjes

Braining the Future

- Meindert Willems
- Lili Mostard

Foto's & Illustraties

Braining the Future

Stockvrije foto's

Datum

Augustus 2020

www.brainingthefuture.nl