

DUURZAME MOBILITEIT

VOORSTEL VERDUURZAMING MOBILITEITSBELEID



Sustainable Mobility Parkstad Limburg

Parkstad Limburg, versie 7, 27 januari 2014

English abstract

Parkstad Limburg has a mobility plan for the region agreed on in July 2011 (RVVP 2011-2020). The RVVP is an integrated plan on mobility for all modes of transport and made in cooperation of all main stakeholders as province, communities and border region (see RVVP projects list in appendix 1). With using the Poly-SUMP project, funded by the Intelligent Energy Europe Programme, carried out for Parkstad by Panteia and with the cooperation of representatives of almost all stakeholders, the focus has been made to get a more sustainable focus. The result is this proposal on sustainable mobility, that together with the RVVP will be used for this polycentric region as a (Poly-)SUMP.

In a first step the current situation, policy documents and indicators have been analysed to generate a regional profile (based on mobility indicators and general used GINI-factors). This profile was used to define problems, stakeholders and responsibilities. In a second step a two day workshop (using the Local Future Search Workshop method) with the stakeholders was used to define actions for a more sustainable mobility. These steps were carried out and documented by Panteia, Zoetermeer.

The region Parkstad Limburg has discussed the results of the first steps with the communities and defined this proposal. This proposal defines the focus on and the further implementation of the following actions:

1. Cycle related measures (infrastructure network, cycle routing, cycle parking, and support of e-cycling with charging possibilities)
2. E-mobility (e-car sharing at companies, support cities and companies to use electric vehicles in their own fleet, out roll of charging facilities)
3. Development of a green logistics/distribution center
4. Public transport improvement (also cross border)
5. Raise awareness and promotion activities to support sustainable mobility

This proposal is a policy framework for the region Parkstad Limburg and its communities. Together and with other stakeholders they will start and work out the implementation, in policy and realization.



This project is funded by the Intelligent Energy - Europe programme



INLEIDING

In deze notitie wordt een voorstel gedaan voor de verduurzaming van het mobiliteitsbeleid van de stadsregio Parkstad Limburg, naast allerlei andere initiatieven op het gebied van duurzaamheid. Daarbij wordt gekeken naar vigerende beleidskaders, mogelijkheden in Parkstad Limburg en draagvlak voor maatregelen.

Aanleiding voor dit voorstel is dat Parkstad in het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP 2011-2020) heeft opgenomen beleid te ontwikkelen voor een energietransitie, naast de algemene energietransitie doelen van Parkstad Limburg (energie ook als economie). Energietransitie vanuit de gedachte dat fossiele brandstoffen opraken en er alternatieven moeten worden gevonden. Dat er nu een voorstel is, heeft te maken met de betrokkenheid van Parkstad in het Europese project Poly-sump (www.poly-sump.eu). In dat project wordt onderzocht hoe poly-centrische regio's in Europa (regio's met meerdere centra) hun mobiliteitsbeleid kunnen verduurzamen. In het project zijn op Europees en regionaal niveau workshops gehouden, waaruit mogelijkheden naar voren zijn gekomen. Mede vanuit die mogelijkheden is dit voorstel gemaakt en dient als nadere uitwerking van het RVVP op het gebied van energietransitie.

Naast de aanleiding vanuit het RVVP in het kader van de energietransitie, zijn er ook andere redenen om het mobiliteitsbeleid te verduurzamen. Het autoverkeer brengt vanwege de verbranding van fossiele brandstoffen, uitstoot en dus milieuproblemen met zich mee. Vandaar dat Europa doelen heeft gesteld deze milieuproblemen te beperken. Deze doelen worden ook nationaal gedeeld en ook de provincie besteed in hun nieuwste Provinciale Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) aandacht hieraan.

BELEIDSKADER

EU

De EU heeft in 2011 het witboek Transport vastgesteld. Daarin zijn normen opgenomen voor het terugdringen van CO₂, met 20% in 2020 en met 60% in 2050 in vergelijking met 1990. Daarbij heeft de EU gesteld dat er in 2050 geen auto's meer rijden in steden op conventionele brandstoffen en een veertigtal acties voorgesteld. De EU subsidiekaders (oa Interreg) worden hierop ook aangepast, met een thema gericht op het terugdringen van CO₂.

Nationaal

Het nationaal beleid in de Nota Mobiliteit van 2011 sluit hier op aan al worden de Europese normen niet bindend gesteld. Het Rijk verwacht daarbij een aanzienlijke bijdrage van de steden. Ook in de Duurzaamheidsagenda van het Rijk wordt gewezen op efficiëntere mobiliteit (beter benutten). In het Energieakkoord heeft het Rijk met belanghebbende partijen afspraken gemaakt om CO₂ doelen te halen.

Provinciaal

Ook het provinciaal beleid van het nieuwe PVVP (2014) sluit hier op aan. Er worden daarvoor maatregelen voorgesteld om de modaliteit te verschuiven naar schonere vervoersvormen als elektrisch vervoer, openbaar vervoer en fiets. Ook de provincie ziet een belangrijke rol voor de gemeenten.

Regionaal

Het regionaal mobiliteitsbeleid, zoals verwoord in het RVVP (zie programmering RVVP 2011-2020 in bijlage 1), sluit aan op bovenliggend beleid door in te zetten op verbetering van het regionaal openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt gewerkt aan verbeteringen van de verkeersstructuur en verkeersveiligheid om daarmee kernen te ontlasten en het verkeer veiliger te maken. Het RVVP past zoals gezegd binnen bovenliggende beleidskaders en is nog steeds actueel. Met dit voorstel wordt getracht het regionale mobiliteitsbeleid verder te verduurzamen, als uitwerking van het thema energietransitie uit het RVVP. Het RVVP vormt ook de basis voor de BDU verdeling en dat geldt dus ook voor dit voorstel als uitwerking van het RVVP.

Lokaal

Enkele gemeenten hebben eigen beleid op het gebied van duurzaamheid. Dat kan zijn op het gebied van het terugdringen van CO₂ of andere uitstoot of algemeen beleid. Bedoeling is dat gemeenten

straks ook het duurzame regionale mobiliteitsbeleid onderschrijven en mee uitvoeren. Daarbij worden lokale behoeften in beeld gebracht, samenhang, afstemming en samenwerking gezocht.

POLYSUMP

Het Europees project Poly-sump onderzoekt mogelijkheden om het mobiliteitsbeleid van poly-centrische regio's te verduurzamen. Daarbij wordt aangesloten bij de Europese handboek SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) uitgaande van integraliteit van vervoerswijzen en betrokkenheid van belanghebbenden. Hiervoor is het beleid van de regio's geanalyseerd en zijn er workshops met belanghebbenden gehouden om mogelijkheden te inventariseren. Tijdens een regionale workshop zijn met diverse belanghebbenden problemen, wensbeelden en haalbare maatregelen in beeld gebracht. De regionale workshop heeft de volgende mogelijkheden opgeleverd:

- Fietsen langs oude banen (opwaardering van bestaande mijninfrastructuur om fietsgebruik te stimuleren)
- Duurzame (schone) distributie Parkstad (oprichten logistiek distributiesysteem om vrachtverkeer in binnenstad te verminderen)
- Hoogwaardig fietsnetwerk Parkstad (nieuwe fietsinfrastructuur en verbetering bewegwijzering om fietsgebruik te stimuleren)
- E-carsharing Parkstad Limburg (gebruik autodelen met duurzame voertuigen bevorderen)
- Met de e-bike naar het werk (elektrische fietsgebruik voor woon-werkverkeer stimuleren)
- Bereikbaarheid Scholenboulevard (optimaliseren bereikbaarheid van het scholencluster in Parkstad)
- Optimaliseren voorzieningenniveau OV-concessie (verbeteren ontsluiting en aansluiting openbaar vervoer en zo bereikbaarheid verbeteren; samenhang met OV-concessie)

Deze mogelijkheden vormen mede basis voor dit voorstel.

MOGELIJKHEDEN

Hieronder is een geclusterd overzicht gemaakt van zinvolle en haalbare mogelijkheden.

1. Fietsbeleid

- Hoogwaardig fietsnetwerk (actualisatie/prioriteiten/urgentie bestaand regionaal fietsnetwerk, ontbrekende voorzieningen, aanvullende routes)
- E-fiets (elektrische fietsgebruik stimuleren)

Parkstad heeft een vastgesteld actieplan fiets met een regionaal fietsroutenetwerk. Daarvan zijn reeds onderdelen door gemeenten uitgevoerd. Voor de verduurzaming van het mobiliteitsbeleid dient een actualisatie en een verhoging van de prioriteit hiervoor bezien te worden. De ambitie zou moeten zijn dat er op den duur een hoogwaardig netwerk ontstaat van vrijliggende fietspaden en zo min mogelijk conflicten. Met die ambitie wordt momenteel door de StädteRegion Aachen met de gemeenten een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar snelfietsroutes tussen Aachen en Heerlen en Aachen, Herzogenrath en Kerkrade. Het stimuleren van de fiets draagt met name op korte afstanden, binnen Parkstad, bij aan het terugdringen van autoverkeer.

Gemeenten in Parkstad ondersteunen het gebruik van de elektrische fiets door het plaatsen van oplaadpunten en in een enkel geval door vergoeding van aanschafkosten voor ouderen. Daarnaast kunnen werkgevers de aanschaf van een fiets voor hun werknemers onbelast vergoeden. Door extra aandacht te vestigen op deze mogelijkheden kan het gebruik van de elektrische fiets worden gestimuleerd.

2. Duurzame distributie Parkstad

- Het oprichten van een logistiek distributiesysteem om vrachtverkeer in Parkstad te verminderen en schonere voertuigen daarvoor te gebruiken

De distributie van goederen leidt tot veel vrachtverkeer in centra en wijken. Ter voorkoming van overlast hebben sommige gemeenten lokale venstertijden ingesteld waarbinnen distributie kan plaats vinden. In gemeente Heerlen is door een vervoerder de pilot Binnenstadservice Heerlen gestart. Het eerste jaar wordt gebruikt om ondernemers en landelijke ketens te werven en te peilen welke goederenstromen het beste geschikt zijn voor de binnenstadservice. Daar worden goederen verzameld en wordt de Heerlense binnenstad bevoorrad. Ten behoeve van met

name de detailhandel en het groeiende aantal internet aankopen dient het opschalen tot een Parkstad breed distributiecentrum met stadsdistributie met schone voertuigen gezien te worden.

3. E-car

- Stimuleren van elektrische bedrijfsvoertuigen
- Stimuleren van E-carsharing (gezamenlijk gebruik elektrische auto's)
- Gemeentelijk beleid om het gebruik van elektrische en waterstof auto's te stimuleren (openbare oplaadpunten, toestaan private oplaadpunten)

Gemeenten en bedrijven kunnen een goed voorbeeld geven door hun eigen voertuigpark (deels) te vervangen door elektrische voertuigen.

De provincie onderzoekt momenteel de haalbaarheid van e-carsharing in Zuid-Limburg en in Sittard-Geleen wordt een pilot voorbereid. Gemeenten zouden initiatieven voor e-carsharing bv via gemakkelijke vergunningen moeten ondersteunen omdat dit een extra besparing van conventionele auto's oplevert. Meer elektrische auto's en dus ook carsharing helpen daarnaast bij het verlagen van de hoge aanschafprijs.

De meeste gemeenten beschikken over oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte in hun centrum of bij winkelcentra etc (geplaatst door E-laad). De provincie bekijkt momenteel hoe hieraan vervolg kan worden gegeven. Daarnaast zijn gemeenten nog terughoudend met het toestaan van private oplaadpunten langs de openbare weg bij woningen, omdat zij vinden dat dit parkeerruimte kost. Een elektrische auto vervangt echter een vervuilende conventionele auto en kost dus geen extra ruimte. Gemeenten zouden het aantal oplaadpunten moeten stimuleren met name door ook private oplaadpunten gemakkelijk mogelijk te maken (indien er geen mogelijkheid bestaat op eigen erf of oprit).

Als alternatief is ook de waterstofauto in opkomst, waarbij zonne-energie wordt omgezet in waterstof, hetgeen getankt kan worden. De actieradius wordt zo vergroot. Het zou goed zijn om in Parkstad een experiment met een waterstoftankstation incl. waterstof productie uit zonne-energie te starten.

4. Verbeteren openbaar vervoer

- Verbeteren van het openbaar vervoer door beter grensoverschrijdend OV, ketenmobiliteit, eigen busbanen, ov pas voor ouderen etc

Parkstad werkt met partijen aan het verbeteren van het grensoverschrijdend openbaar vervoer, met name het doortrekken van de intercity naar Aachen en de Avantislijn. Daarnaast worden verbetervoorstellen ingebracht in de OV-concessie van de provincie.

5. Promotie duurzame mobiliteit

Om de bewustwording en het draagvlak voor gedragsverandering te vergroten dient promotie plaats te vinden over duurzame mobiliteit. Promotie via media en websites over achtergronden, doelen, maatregelen en eigen mogelijkheden van mensen. De gemeente Heerlen bekijkt of hiervoor de Duurzaamheidswinkel kan worden ingezet.

MIDDELEN EN DRAAGVLAK

Voor de verduurzaming van mobiliteitsbeleid zijn middelen nodig. Investerings in infrastructuur (fiets, oplaadpunten, distributiecentrum) zijn niet goedkoop, echter goedkoper dan infrastructuur voor conventioneel autoverkeer. Op dit moment zijn de middelen bij gemeenten echter schaars. Vrijwel geen enkele gemeente heeft bv een apart budget voor fietsverkeer. Wil verduurzaming kansrijk zijn dan zal er prioriteit aan moeten worden gegeven en zullen gemeenten hiervoor budget moeten vrijmaken. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van bijdragen uit de BDU subsidies (uitwerking RVVP) en eventueel Europese gelden (bv Interreg, grensoverschrijdende fietsroutes). Verdere uitwerking van de mogelijkheden zal uitwijzen om hoeveel geld het daarbij gaat.

Naast middelen dient er draagvlak te zijn voor verduurzaming van het mobiliteitsbeleid.

Verduurzaming heeft nut in relatie tot de energietransitie en het terugdringen van uitstoot en milieuproblemen. Daarmee draagt verduurzaming dus ook bij aan de leefbaarheid van Parkstad Limburg. De meeste gemeenten onderkennen de noodzaak voor beleid, maar de vraag is in hoeverre dat beleid tastbaar kan worden gemaakt. Het is daarbij nodig ruimte te geven aan experimenten met marktpartijen, zodat de haalbaarheid duidelijker kan worden. Het is daarbij dus van belang de

bestuurders in iedere fase goed te betrekken bij het vaststellen en uitwerken van beleid. Dat betekent in deze fase van het uitwerken van bepaalde mogelijkheden, maar ook later als de daadwerkelijke uitvoering en financiering aan de orde komt.

VOORSTEL

Om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid als uitwerking van het RVVP, stellen wij voor om binnen dit kader de volgende 5 mogelijkheden door Parkstad met de gemeenten nader uit te werken tot concrete maatregelen en bijbehorende samenwerkingsverbanden:

1. Fietsbeleid

- Hoogwaardig fietsnetwerk (actualisatie/prioriteiten/urgentie bestaand regionaal fietsnetwerk, ontbrekende voorzieningen, aanvullende routes)

In 2009 heeft Parkstad Limburg het Actieplan Fiets vastgesteld. Daarin zijn maatregelen opgenomen op het gebied van fietsinfrastructuur, fietsbewegwijzering, fietsparkeren en veiligheid. Een deel van het actieplan is inmiddels door de gemeenten uitgevoerd. Voorgesteld wordt op de volgende wijze de uitvoering van het actieplan een nieuwe impuls te geven (ook via BDU):

- Het aanleggen van infrastructurele voorzieningen (fietspaden/fietsstroken) op de ontbrekende schakels van het regionale fietsnetwerk (bijlage 2), met voorrang op de doorgaande routes tussen kernen (kosten prioritair routes circa € 150.000,00 obv eenheidsprijzen markering en rode slijtlaag). De ambitie zou moeten zijn dat er op den duur een hoogwaardig netwerk ontstaat van vrijliggende fietspaden en zo min mogelijk conflicten
 - Het bewegwijzeren van de doorgaande routes van het regionale fietsnetwerk voor fietsers tussen kernen (rood op witte bordjes, kosten circa € 100.000,00)
 - Het verder uitbreiden van fietsparkeren in centra, winkelcentra en andere publieksaantrekkelijke locaties (kosten nader te bepalen en meerjarig te plannen)
- E-fiets (elektrische fietsgebruik stimuleren)

Via de promotie van het duurzaam mobiliteitsbeleid dienen bedrijven gewezen te worden op de mogelijkheid van het onbelast vergoeden van de aanschaf van een elektrische fiets van hun werknemers.

2. Duurzame distributie Parkstad

- Het oprichten van een logistiek distributiesysteem om vrachtverkeer in Parkstad te verminderen en schonere voertuigen daarvoor te gebruiken

Parkstad Limburg dient in overleg met de initiatiefnemers van de Binnenstad Service in Heerlen de mogelijkheden tot opschaling naar een Parkstadbreed distributiecentrum met stadsdistributie met schone voertuigen te bezien. Opstartsubsidies kunnen daarbij een rol spelen.

3. E-car

- Stimuleren van elektrische bedrijfsvoertuigen

Gemeenten en bedrijven kunnen een goed voorbeeld geven door hun eigen voertuigpark (deels) te vervangen door elektrische voertuigen. Promotie kan hieraan bijdragen.

- Stimuleren van E-carsharing (gezamenlijk gebruik elektrische auto's)

De provincie onderzoekt momenteel de haalbaarheid van e-carsharing in Zuid-Limburg. Gemeenten zouden initiatieven voor e-carsharing bv via gemakkelijke vergunningen moeten ondersteunen omdat dit een extra besparing van conventionele auto's oplevert.

- Gemeentelijk beleid om het gebruik van elektrische auto's te stimuleren (openbare oplaadpunten, toestaan private oplaadpunten, waterstof experiment)

Gemeenten moeten het aantal oplaadpunten stimuleren met name door ook private oplaadpunten gemakkelijk mogelijk te maken (indien er geen mogelijkheid bestaat op eigen erf of oprit). Voor de omgang met oplaadpunten kunnen gemeenten gebruik maken van de nieuwe CROW publicatie 336 "Oplaadpunten elektrische auto's in de openbare ruimte". Het zou goed zijn om in Parkstad een experiment met een waterstoffankstation incl. waterstof productie uit zonne-energie te starten. Hiervoor zouden marktpartijen moeten worden gezocht.

4. Verbeteren openbaar vervoer

- Verbeteren van het openbaar vervoer door beter grensoverschrijdend OV, ketenmobiliteit, eigen busbanen, ov pas voor ouderen etc via OV-concessie

Parkstad werkt met partijen aan het verbeteren van het grensoverschrijdend openbaar vervoer, met name het doortrekken van de intercity naar Aachen en de Avantislijn. Daarnaast worden verbetervoorstellen ingebracht in de OV-concessie van de provincie

5. Promotie duurzame mobiliteit

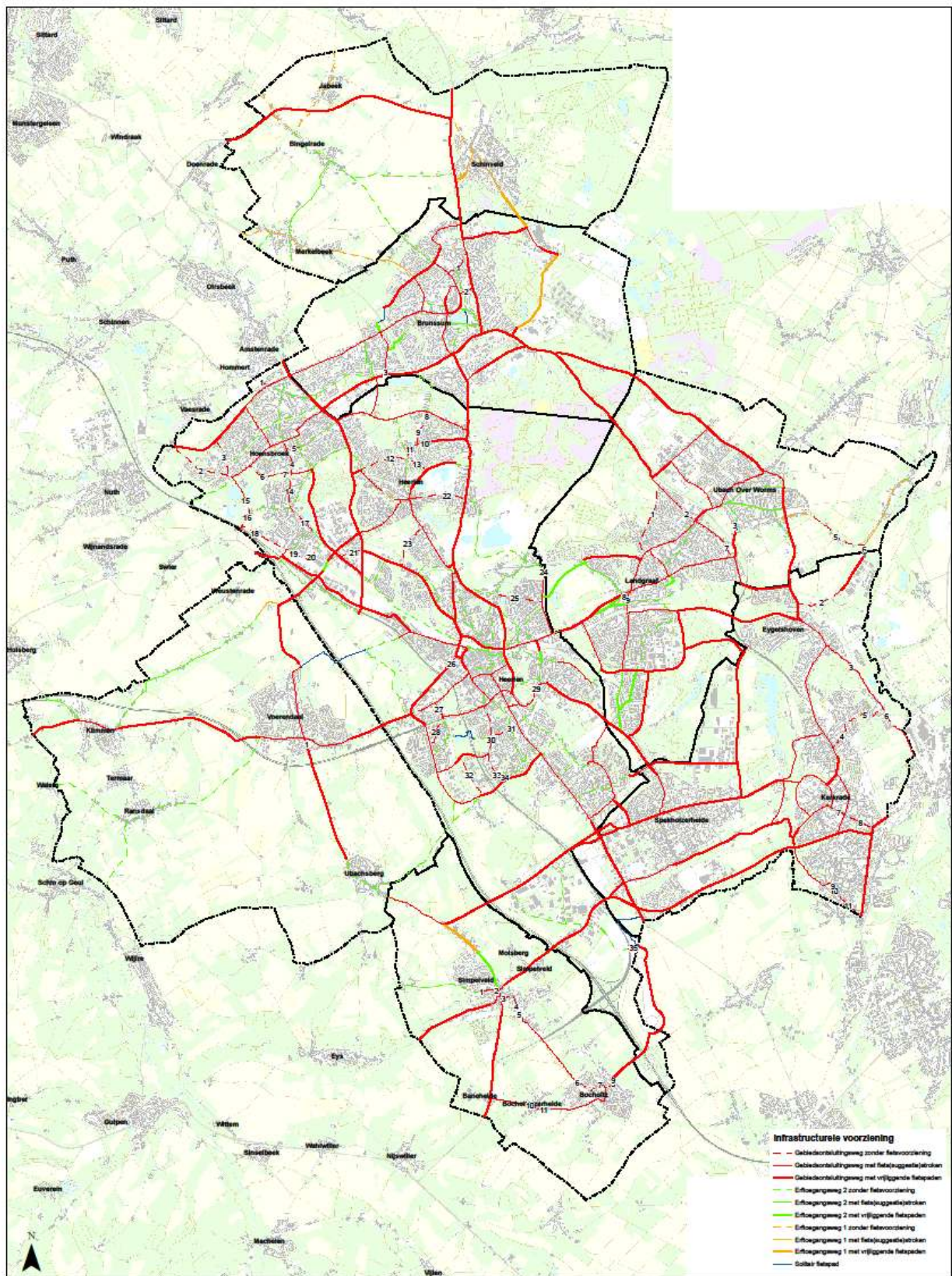
Promotie dient door Parkstad en gemeenten plaats te vinden van dit duurzame mobiliteitsbeleid, de mogelijkheden die bedrijven en mensen zelf hebben en de projecten die in dit kader worden uitgevoerd.

Bijlage 1: PROGRAMMERING RVVP 2011-2020

In onderstaande tabel is de programmering per project uitgewerkt inclusief de projecttrekker, de kosten, de uitvoeringsperiode en eventuele van belang zijnde opmerkingen.

Project	Trekker	Kosten € mln	Periode	Opmerking
IC Eindhoven-Heerlen-Aachen				
• Aanleg passeerspoor Landgraaf	Provincie	5,5	2011/2012	Vervallen, door spoorverdubbeling
• Spoorverdubbeling en electrificatie Heerlen-Herzogenrath	Rijk/Provincie	PM	2012/2020	Obv verkenning Prorail
• IC in concessie HRN 2015	Rijk	PM	2015	Bewaken
• Pilot IC 2013/2014	Parkstad	1,5 per jaar	2013/2014	RoCK
• Integratie tarieven, tickets, marketing	AVV	PM	2011/2013	RoCK
Avantislijn	Provincie/AVV	36	2016	Incl aanbesteding met Euregiobahn
Stationsontwikkeling	Parkstad	1,5	2011/2013	Planvorming
Buitenring	Provincie	314	2011/2015	Bewaken
Maatregelen onderliggend wegennet	Provincie/Parkstad/Gemeenten	PM/Deels budget BPL	2011/2020	Incl bewegwijzering
Uitwisseling A76/A79/N281	Rijk	PM	2011/2012	A76-Beersdalweg A76-Imstenrweg A76-A79
Flankerende infrastructuur:	Landgraaf	PM	2011/2020	Relatie BPL
• L42n				
• Leisure Boulevard Gravenrode				
Duurzaam Veilig	Gemeenten	PM	Continu	Incl categorisering, bijlage 1
Uitvoeringsprogramma actieplan fiets	Gemeenten	PM	2011/2015	Zie bijlage 2
Actieplan verkeersveiligheid				
• Verkeerseducatieprogramma	Parkstad	0,1 per jaar	Continu	Zie bijlage 3
• Top aandachtlocaties	Gemeenten	PM	2011/2020	Zie bijlage 4
BDU	Parkstad	1 per jaar	Continu	Obv RVVP
Energietransitie				
• Oplaadpunten elektrische voertuigen	Gemeenten	PM	2011/2020	
• Stimuleren gebruik	Parkstad	PM	2011/2020	Te ontwikkelen

Bijlage 2: Regionaal fietsroutenetwerk



planning connecting
respecting
the future

1:60.000

Fietsplan Parkstad

Bijlage 3: Infrastructurele voorzieningen

