Fietsplan Heerlen 2022

Van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen

Heerlen

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Inhoudsopgave

Voorwoord wethouder Charles Claessens 3
Aanleiding 4
Ambitie Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' 5
Programmadoelen 5
Introductie 6
De fiets wordt steeds belangrijker 7
De fiets in beweging 8
Structuur fietsplan 9
Kaders en resultaten fietsenquête 10
Kaders 11
Inwoners enquête 12
Visie 15
Programmalijnen 17
Programmalijn 1 – Fiets en OV hand in hand 18
Kwalitatieve fietsvoorzieningen nabij OV 18
Uitrollen deelfietsen 18
Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau 19
Fietsnetwerk Heerlen 19
Huidige fietsinfrastructuur op peil brengen 19
Positie van de fietser in het verkeerssysteem versterken 20
Aanvullen van ontbrekende en zwakke schakels 20
Fietsvoorzieningen beter faciliteren 21
Stallingsvoorzieningen verbeteren en uitbreiden 21
Aanbrengen rustplaatsen langs toeristische fietsroutes 21
Aanbrengen duidelijke bewegwijzering en wayfinding voor fietsers 21
Samen in Beweging 22
Voor Heerlenaren, door Heerlenaren 22
Campagnes op basisscholen 22
Gedragsverandering en stimuleringscampagnes 22
Uitvoeringsprogramma 23

Voorwoord wethouder Charles Claessens

Duurzaamheid wordt steeds belangrijker. Ook Heerlen wil daarin nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid nemen. Onder andere op het gebied van mobiliteit. De Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' is in juni 2019 unaniem vastgesteld. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal. Fietsen is belangrijk voor de beleefbaarheid van de stad. Daarom willen we de focus verleggen van de auto naar meer aandacht voor de fietser en voetganger. Maar het moet ook praktisch zijn en aansluiten op de behoeften van de mensen.

Laten we ons eens wat vaker de vraag te stellen of we ons ook op een andere manier kunnen verplaatsen. Waarom we met de auto naar de supermarkt, de sportclub, naar vrienden of familie in Heerlen of naar het werk gaan. Of het nodig is dat we onze kinderen met de auto naar school brengen. Vaak is het pakken van de auto een gewoonte die er in de loop der jaren is ingeslopen. Dat we ons geregeld afvragen waarom we – net zoals ik – te vaak de auto pakken of waarom we niet fietsen of lopen – dat willen we bereiken.

Daarnaast willen we met dit fietsplan onze inwoners ook beter faciliteren. Als je als gemeente wil dat meer mensen fietsen, dan moet je dat als gemeente ook mogelijk en makkelijker maken. Daarom is het plan om de fietsinfrastructuur te verbeteren, de fietsvoorzieningen beter te faciliteren en het fietsnetwerk beter te laten aansluiten op het openbaar vervoer.

We willen de positie van de fietser in de gemeente letterlijk verbeteren. Op die manier pakken we hopelijk allemaal net iets vaker de fiets dan dat we dat nu doen. Zo willen we van 'autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen' gaan.

Op deze manier kunnen we samen de stad mooier en beter maken zodat ook de toekomstige generaties nog met veel plezier in onze stad kunnen wonen, werken en leven. Want, een groene en gezonde stad, daar moeten we samen voor zorgen!

Figuur 1. Wethouder Charles Claessens

Aanleiding

De Mobiliteitsvisie ‘Heerlen in Beweging’ is in juni 2019 unaniem door de gemeenteraad vastgesteld. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal. Met het ‘Fietsplan Heerlen 2022’ geven we concreet invulling aan de Mobiliteitsvisie. Het fietsplan dient als kapstok voor toekomstige keuzes op het gebied van fiets.

De Mobiliteitsvisie ‘Heerlen in Beweging’ is in juni 2019 unaniem vastgesteld. Met de vaststelling van deze Mobiliteitsvisie is een belangrijke eerste stap gezet in het realiseren van een groene en gezonde stad. Met deze visie wordt er tevens richting gegeven aan de wijze waarop de gemeente in 2040 op het gebied van mobiliteit energieneutraal wil zijn. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal.

Ambitie Mobiliteitsvisie ‘Heerlen in Beweging’

De ambitie van de mobiliteitsvisie bestaat uit drie pijlers: Samen onderweg, een duurzaam mobiliteitssysteem en bewustwording.

- *Samen onderweg:* Met ‘Heerlen in Beweging’ zetten we een transitie in gang om de toekomst van duurzame mobiliteit in Heerlen samen met inwoners, bezoekers, maatschappelijke organisaties en ondernemers vorm te geven. De ambitie gaat ook over de wens om mensen vaker te laten kiezen voor actieve en gezonde mobiliteit zoals wandelen en fietsen zodat de visie steeds een stapje dichterbij komt. De route om te komen tot deze visie is niet in beton gegoten. We kiezen voor een flexibele en adaptieve aanpak zodat we in kunnen (blijven) spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen én op bijdragen van anderen. We vragen iedereen in Heerlen mee te doen aan het realiseren van de ambities zodat wij met z’n allen onze verantwoordelijkheid nemen voor een leefbare stad voor de generaties nu en na ons.
- *Duurzaam Mobiliteitssysteem:* Met de Mobiliteitsvisie ‘Heerlen in Beweging’ wordt niet alleen invulling gegeven aan het realiseren van een gezonde en groene stad. Er wordt tevens invulling gegeven aan de ambitie van de Parkstadgemeenten om in 2040 energieneutraal te zijn (PALET). Het fundament voor het realiseren van deze ambitie is een geïntegreerd duurzaam mobiliteitssysteem waarbij het bieden van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal staat. De bestaande netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden met elkaar verbonden en verknoopt via mobiliteitshubs. Deze hubs vormen een belangrijke (fysieke) voorwaarde om flexibel reizen en keuzevrijheid te bevorderen.
- *Bewustwording:* We willen bereiken dat inwoners en bezoekers van Heerlen in de toekomst meer gebruik gaan maken van duurzame vervoerwijzen. Het realiseren van duurzame gedragsverandering is een proces van de lange adem en heeft langere tijd nodig om zichtbaar te worden op straat. Door zichtbaar te maken dat er door inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties met elkaar gewerkt wordt aan het realiseren van een groene en gezonde stad worden inwoners en bezoekers van Heerlen zich gaandeweg bewust van hun eigen (duurzame) mobiliteitsgedrag. Iedereen draagt zijn, haar of hun steentje bij. Het Mobiliteitsplatform ondersteunt dit proces.

Programmadoelen

Met ‘Heerlen in beweging’ zetten we een transitie in gang om de toekomst van duurzame mobiliteit in Heerlen samen met inwoners, bezoekers, maatschappelijke organisaties en ondernemers verder vorm te geven. Om dit te bereiken heeft de gemeente een aantal langetermijndoelen gesteld:

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

Om deze langetermijndoelen te behalen is er voor 2025 een aantal programma-doelen gesteld. De volgende twee zijn van toepassing op dit fietsplan:

- Het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is toegenomen van 14% naar 20% ten opzichte van de periode 2015-2017.
- Het energiegebruik door het wegverkeer op gemeentelijke wegen is ten opzichte van 2019 afgenomen met 50,2 TJ.

In dit ‘Fietsplan Heerlen 2022’ wordt beschreven op welke wijze de gemeente haar doelstelling (het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km is in 2025 toegenomen van 14 naar 20% t.o.v. de periode 2015-2017) wil gaan realiseren. Met de maatregelen en activiteiten volgend uit het fietsplan wordt concreet bijgedragen aan de (langetermijn-)doelstellingen van de gemeente.

Introductie

Fietsen heeft voor de inwoners en gemeente veel voordelen en draagt bij aan de grote thema's van deze tijd, zoals duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. Het is een vaardigheid dat door jong en oud te leren is en de fiets is een vervoersmiddel dat vele maten, soorten en snelheden kent. Op de fiets zijn de dagelijkse autoproblematieken, zoals parkeren, files en uitstoot, in één klap naar de achtergrond verdwenen. Dat verlicht het mobiliteitssysteem. Daarnaast is het ook goed voor de fietser zelf, draagt het bij aan de geestelijke en fysieke gezondheid en blijft de fietser vitaal. Fietsers zijn letterlijk en figuurlijk in beweging, ze trappen naar een leefbare en duurzame toekomst. Dit sluit naadloos aan op de ambities van de gemeente Heerlen. Dit fietsplan is dan ook een concrete uitwerking van de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'. Om de positie van de fiets in het verkeerssysteem verder te versterken hebben we dit fietsplan opgesteld. Dit fietsplan richt zich op thema's waar we ons de komende jaren op gaan richten om *Heerlen in Beweging* op de fiets te krijgen.

De fiets wordt steeds belangrijker

De fietswereld is aan het veranderen. Waar we een aantal jaar geleden de fietspaden nog hoofdzakelijk gevuld zagen met stadsfietsen, wielrenners of mountainbikers, zien we nu een beeld met e-bikes, speedpedelecs, elektrische mountainbikes, bakfietsen, ligfietsen enzovoort. Deze verandering zien we echter niet alleen bij de fiets, ook in andere vormen van mobiliteit is er een transitie in mobiliteit zichtbaar. De transitie in mobiliteit wordt veroorzaakt door een aantal maatschappelijke ontwikkelingen. Het is de samenkomst van andere mogelijkheden (innovaties zoals elektrische voertuigen en intelligente VRI's), ander gedrag (publieke opinie over duurzaamheid en gezondheid), andere eisen (negatieve effecten van ruimtegebrek en geluid, fijnstof en geur), ander beleid (systeemgrenzen zoals capaciteitsgebrek en toename van files) en andere keuzes (big data over reistijden, routekeuzes en reismotieven).

Fietsen is voor veel van deze maatschappelijke ontwikkelingen een gewenste optie. Zo draagt het bij aan het individuele welzijn van het individu (op het gebied van kosten en gezondheid), maar ook aan het collectieve welzijn (de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid wordt vergroot). Daarnaast reduceert het de negatieve effecten van het autoverkeer zoals ruimtegebrek en uitstoot. Daarom is er vanuit overheden steeds meer aandacht voor de fiets in het mobiliteitsbeleid.

Ook in de gemeente Heerlen geven we aan de fiets in onze mobiliteitsvisie *Heerlen in Beweging* volop ruimte. Bij het vormgeven van de gezonde en groene stad kiezen we voor een integrale fietsaanpak door het gebruik van gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren en door in te zetten op een fysieke omgeving waarin fietsen verantwoord kan gebeuren (netwerken die kwalitatief op orde, duurzaam en verkeersveilig zijn). Als uitwerking van de mobiliteitsvisie worden in het fietsplan alle benoemde thema's meegenomen en vertaald in een pragmatisch plan om de positie van de fiets te versterken en, in aansluiting op onze doelen, het fietsgebruik in Heerlen te laten toenemen.

Het 'Fietsplan Heerlen 2022' dient als kapstok voor toekomstige keuzes die we als gemeente Heerlen maken op het gebied van fietsen. Om te komen tot het nieuwe fietsplan is gebruik gemaakt van informatie die reeds beschikbaar was. Kansen en knelpunten zijn inzichtelijk gemaakt en bewoners zijn, in lijn met de wijze waarop we onze inwoners betrekken bij mobiliteitsprojecten, bevraagd. Vervolgens is het plan besproken met ambtenaren van verschillende beleidsafdelingen om te onderzoeken waar mogelijk synergie te behalen is. In het 'Fietsplan Heerlen 2022' wordt beschreven op welke wijze we onze doelstelling van de toename van verplaatsingen tot 7,5 kilometer op de fiets gaan verwezenlijken.

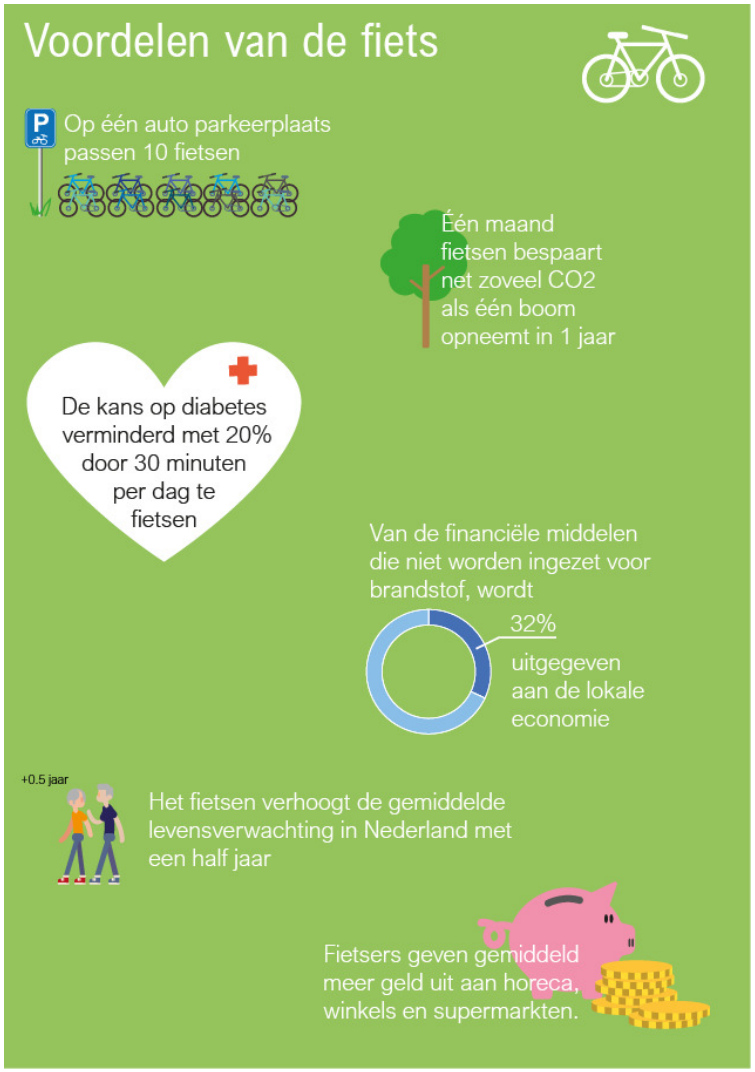
Figuur 2. Heerlenaar met haar fiets

De fiets in beweging

Trends en ontwikkelingen laten zien hoe de fiets overal haar opmars maakt. Landelijke cijfers bevestigen dat deze modaliteit nog steeds groeit in gebruik. Zo rijden er inmiddels meer dan één miljoen elektrische fietsen[1] in Nederland. De gemiddelde afstand die met deze fietsen wordt afgelegd is 6,3 kilometer[2]. Daarnaast wordt de fiets steeds populairder en neemt het autogebruik in Nederland onder de jongvolwassenen van 18-30 jaar de laatste jaren af[3]. Specifieke cijfers over Heerlen of Limburg zijn hiervan niet bekend.

Daarnaast toont onderzoek aan dat door regelmatig te fietsen de gemiddelde levensverwachting van Nederlanders wordt verhoogd met een half jaar[4]. Voornamelijk de 65-plussers die actief blijven door te fietsen hebben in deze verlenging een belangrijk aandeel. Ook voor werkgevers is fietsen interessant. Niet alleen zorgt het voor een besparing op (reis-) kosten, ook het ziekteverzuim van werknemers die veelvuldig fietsen is lager. Daarnaast verbetert de kwaliteit van de fysieke leefomgeving door het fietsen. Zo is er minder ruimtebeslag door autoparkeren, geluid, trillingen, fijnstof en bereikbaarheidsproblemen. Daarnaast zijn er ook economische voordelen aan fietsen verbonden voor de omgeving. Zo wordt circa 32% van de financiële middelen die burgers besparen op brandstof door fietsgebruik uitgegeven aan de lokale economie[5]. Ook wijst onderzoek uit dat in supermarkten en buurtwinkelcentra de totale bestedingen van fietsers hoger is dan totale bestedingen van automobilisten[6].

De combinatie van al deze (maatschappelijk en individuele) voordelen heeft er voor gezorgd dat de fietser steeds meer aandacht krijgt: de afgelopen jaren is steeds meer beleid opgesteld op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau op het gebied van fietsen of thema's die relevant zijn aan fietsen om deze ontwikkeling te faciliteren.



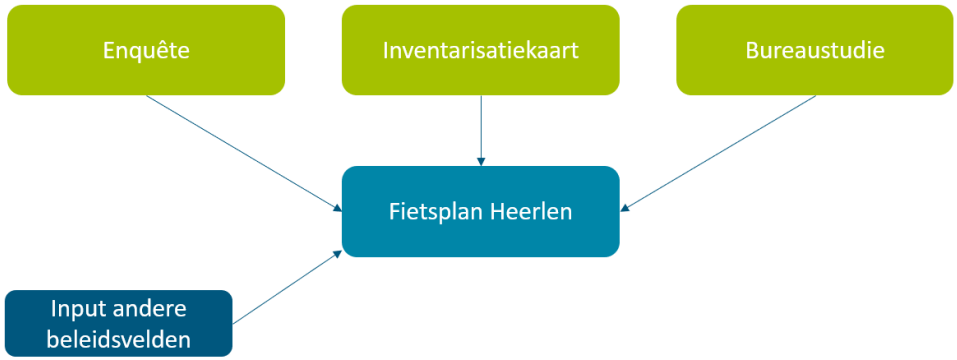
Figuur 3. Voordelen van de fiets

[1] Bron: Rijkswaterstaat Duurzame mobiliteit
[2] Bron: Rijkswaterstaat Duurzame mobiliteit
[3] Bron: Rijkswaterstaat Duurzame mobiliteit
[4] Bron: Universiteit Utrecht
[5] Bron: Economisch adviesbureau Decisio, studie in Utrecht
[6] Bron: adviesbureau SOAB

Structuur fietsplan

Het *Fietsplan Heerlen 2022* bestaat uit de volgende vier elementen die in dit document beschreven staan:

1. De kaders vanuit het nationaal en regionaal beleid en een samenvatting van belangrijkste bevindingen op basis van de bewonersenquête over fietsen en inventarisatiekaart van het fietsnetwerk (hoofdstuk 3 – resultaten inwonersonderzoek)
2. Een visie gericht op de lange termijn (2040) op basis van vier ontwikkelrichtingen (hoofdstuk 4 – Visie);
3. De vier ontwikkelrichtingen aangevuld met bijbehorende doelstellingen en beleidslijnen die beschrijven hoe we het gewenste toekomstbeeld gaan realiseren. De beleidslijnen bieden ruimte om op de middellange en lange termijn adaptief en flexibel om te gaan met de ontwikkelingen die op ons afkomen (hoofdstuk 5 – Programma lijnen).
4. Het uitvoeringsprogramma waarin acties, onderzoeken en maatregelen zijn benoemd om op de korte en middellange termijn te realiseren (hoofdstuk 6 – Uitvoeringsprogramma).



Figuur 4. Input Fietsplan Heerlen

Voor de structuur van het fietsplan hanteren we onderstaand schema. Dit is een denkraam (hulpmiddel) om een visie via vier programmalijnen naar concrete maatregelen te vertalen. Zo zijn in één oogopslag de gezamenlijke ambitie, de gemaakte keuzes en de maatregelen te zien. Deze methodiek is ook gehanteerd in de mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' en hebben we verder uitgewerkt voor dit fietsplan.

Figuur 5. Structuur en opbouw Fietsplan Heerlen

Door het fietsplan op deze manier op te bouwen geeft het duidelijk richting aan toekomstige keuzes (visie en programmalijnen), maar biedt het tegelijkertijd ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen (keuze voor een nieuwe ontwikkelrichtingen of maatregelen in het Uitvoeringsprogramma). De projecten in het flexibel uitvoeringsprogramma vallen op die manier allemaal binnen één of meerdere ontwikkeloplossingen en de daarbij behorende programmalijn. Op die manier dragen ze bij aan de visie om samen te leven in een groene en gezonde stad.

Kaders en resultaten Fietsenquête

Nationaal en regionaal is er ook beleid ontwikkeld ten aanzien van de fiets. Door het bestaande nationaal en regionale beleid wordt duidelijk hoe de nationale focus is vertaald naar lokaal beleid van de provincie en regio. De optelsom van dit beleid vormt een trechter voor het gemeentelijke fietsplan dat in dit document beschreven staat. Daarnaast dragen in Heerlen inwoners bij aan het vormgeven van mobiliteitsbeleid, -plannen en -projecten. Begin 2021 is daarom een enquête onder inwoners uitgezet om inzicht te verkrijgen in het fietsgedrag van Heerlenaren en de barrières die zij ervaren om te gaan fietsen of tijdens het fietsen. Deze informatie is een bouwsteen voor het ‘Fietsplan Heerlen 2022’. In dit hoofdstuk is een samenvatting van de belangrijkste resultaten terug te vinden.

Kaders

Dit fietsplan heeft raakvlakken met diverse andere regionale- en lokale beleidsplannen. Hiervoor is een brede verkenning uitgevoerd naar verschillende strategische kaders en beleidsdocumenten die van invloed (kunnen) zijn op dit fietsplan. De meest relevante uitgangspunten van strategische kaders en beleidsdocumenten zijn onderstaand bondig omschreven.

Relatie tot Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De ambitie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

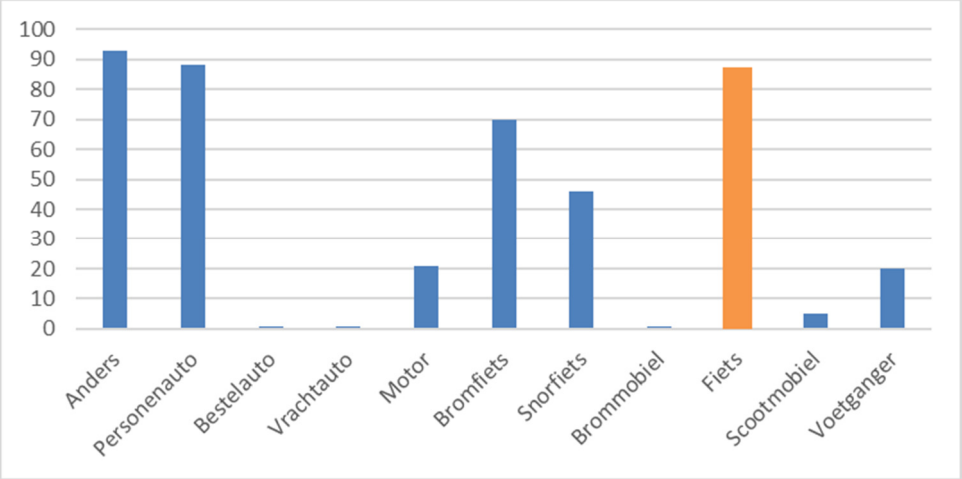
NTF berust daarbij op drie centrale pijlers:

- Hoofdroutes – vlot en veilig doorfietsen in het hele netwerk;
- Fietsparkeren – moeiteloos en veilig je fiets stallen;
- Fietsstimulering – benutten van potentie

Relatie tot Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Naast de nationale aandacht voor fietsen is er de afgelopen jaren ook hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid middels het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). In dit plan staat een risicogestuurde aanpak om het aantal verkeersongevallen te minimaliseren centraal, met als ambitie NUL verkeersdoden in 2030. Dat wil zeggen dat er niet reactief gehandeld wordt wanneer een verkeersslachtoffer is gevallen, maar dat er proactief geïnventariseerd wordt wat de risico's in het integrale verkeerssysteem zijn. Die risicovolle locaties, verkeersdeelnemers of gedragingen worden aangepakt. Hier werken gemeenten en provincie Limburg hard aan mee door uitvoering te geven aan een regionale uitwerking van het SPV 2030.

Uit de SPV-risicoanalyse van Heerlen blijkt dat fiets en e-bike een risicothema is voor de gemeente. Dat wil zeggen dat er in de gemeente Heerlen een bovengemiddeld risico is voor fietsers of e-bikers op een ongeval in het verkeer. Dat komt omdat de infrastructuur voor fietsers beperkt is ingericht. Veelal ontbreken er vrijliggende fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen en zijn fietssuggestiestroken in de gemeente vaak erg smal. Ook is het aandeel fietsers onder de verkeersslachtoffers in Heerlen relatief hoog (zie onderstaande grafiek). Verder blijkt uit data dat met name de oudere fietser (60+) risico loopt. Deze fietsers zijn vaak extra kwetsbaar omdat hun reactiesnelheid langzamer is. Daarnaast stappen zij steeds vaker op snelle fietsen zoals de e-bike.



Figuur 6. Aantal slachtoffers per modaliteit op gemeentelijke wegen (VIA, 2014-2021)

Relatie tot Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en provincie werken vanuit een gezamenlijke aanpak aan het realiseren van een mobiliteitstransitie in de regio aan vier ambities:
- doorontwikkelen van de agglomeratiekracht
- verbeteren van gezondheid, leefbaarheid en veiligheid
- verduurzaming en CO2-reductie
- inclusieve samenleving en verbeterde collectieve bereikbaarheid.

Om deze ambitie te realiseren zijn tien thema's benoemd. Specifiek voor het thema 'fiets' gaat het om het verbeteren van het fietsnetwerk en het stimuleren van fietsgebruik. Daarnaast heeft de fiets ook nog raakvlakken met andere thema's, zoals 'slimme en duurzame mobiliteit', 'stimuleren van ketenmobiliteit', 'hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid' en 'leefbare kernen'.

De komende jaren zet de regio Zuid-Limburg in op drie deelopgaven:

1. Het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk (voor afstanden tot 15 kilometer);
2. Het beter faciliteren van fietsparkeren bij herkomstlocaties en bestemmingen;
3. gedragscampagnes gericht op het stimuleren van zowel recreatief als nuttig/noodzakelijk (utilitair) fietsen.

Relatie tot Visie op Mobiliteit Stadsregio Parkstad Limburg
In regionale visie op mobiliteit van Parkstad Limburg staan vijf focuspunten centraal. Al deze focuspunten hebben raakvlak met de fiets. De duidelijkste is: 'Zet in op fietsen'. Hiermee laat de regio een duidelijke verschuiving in ambitie zien van 'fietsen heeft weinig potentie in onze regio wegens de hoogteverschillen' naar 'het stimuleren van woon-werkverkeer per fiets en fietsende recreanten'. Zo wil de regio basisscholen en werkgevers betrekken om het fietsen een aantrekkelijk alternatief te maken voor verschillende doelgroepen in de regio. Het tweede focuspunt richt zich op het verruimen van het aanbod vervoersmiddelen, zoals onder andere deelfietsen. Vervolgens zet de regio met focuspunt 3 zich in op elektrisch vervoer, waaronder de e-bike. De laatste twee focuspunten gaan over het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Binnen deze focuspunten komt ook meermaals de fiets naar voren als aantrekkelijke optie dat een schoon, geluidloos vervoersmiddel is en relatief weinig ruimte inneemt in de openbare ruimte van Parkstad.

Relatie met Aanpak Openbaar Vervoer Heerlen
De Aanpak Openbaar Vervoer is de eerste uitwerking van de mobiliteitsvisie *Heerlen in beweging* waarmee invulling wordt gegeven aan de Heerlense ambitie en doelen specifiek voor het OV. Eén van de ontwikkelrichtingen in deze OV-aanpak is *Fiets en OV hand in hand*. Fiets en OV versterken elkaar. In buurten waar de loopafstanden naar goed OV groter zijn dan twee kilometer kan de fiets dienen als voortransport. Dit vraagt om goede (fiets)voorzieningen bij bushaltes en treinstations. Door het OV te gebruiken als natransport kunnen veel grotere afstanden worden afgelegd dan er kunnen worden afgelegd met de fiets. Wanneer het OV snel en direct is, kan dit ook concurrerend zijn met de fiets naar specifieke bestemmingen. Daarom is het belangrijk om gerichte keuzes te maken in de afstemming en versterking van deze twee netwerken.

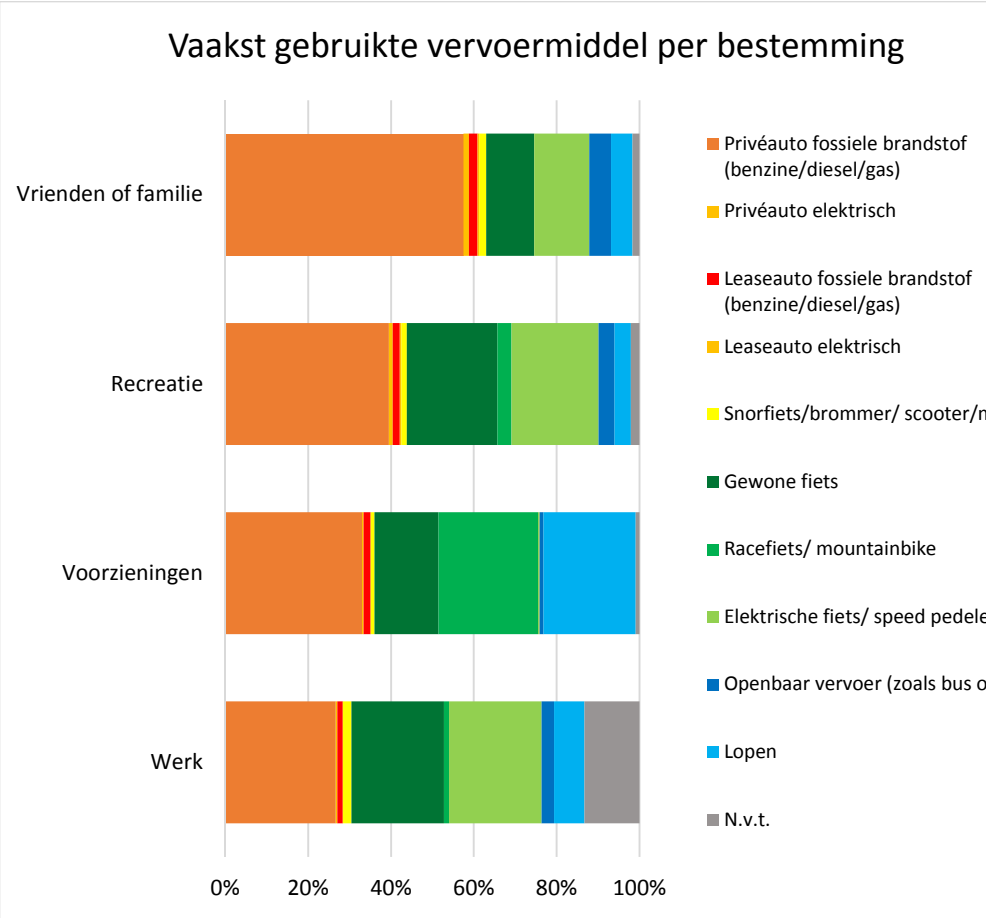
Inwoners enquête

In Heerlen dragen inwoners bij aan het vormgeven van mobiliteitsbeleid, -plannen en -projecten en vinden we inwoners participatie erg belangrijk. Daarom hebben we in 2021 een enquête onder inwoners uitgezet om inzicht te verkrijgen in het fietsgedrag van Heerlenaren en de barrières die zij ervaren om te gaan fietsen of tijdens het fietsen.

Respondenten
In totaal hebben 233 inwoners de enquête volledig ingevuld. Naast de vragen over reisgedrag en houding ten aanzien van fietsen is ook naar enkele demografische variabelen gevraagd, zoals leeftijd, geslacht, hoogst genoten opleiding, dagelijkse hoofdbezigheid en postcode.

Weinig jongeren hebben aan de enquête deelgenomen (62,5% is 56 jaar of ouder) en daarnaast zijn de respondenten relatief hoog opgeleid (61,8% heeft een HBO-diploma of hoger). Dit kan de resultaten van de enquête beïnvloed hebben. De meeste respondenten (52,8%) hebben betaald werk (bijvoorbeeld als ZZP'er of in loondienst) als dagelijkse hoofdbezigheid, gevolgd door pensioen (31,3%). Iets meer mannen dan vrouwen hebben aan de enquête deelgenomen. Niet alle postcodes in de gemeente zijn in de enquête vertegenwoordigd door de respondenten. Omdat het percentage deelnemers per postcode relatief laag is (13% of lager), zijn de overige analyses niet uitgesplitst op postcode.

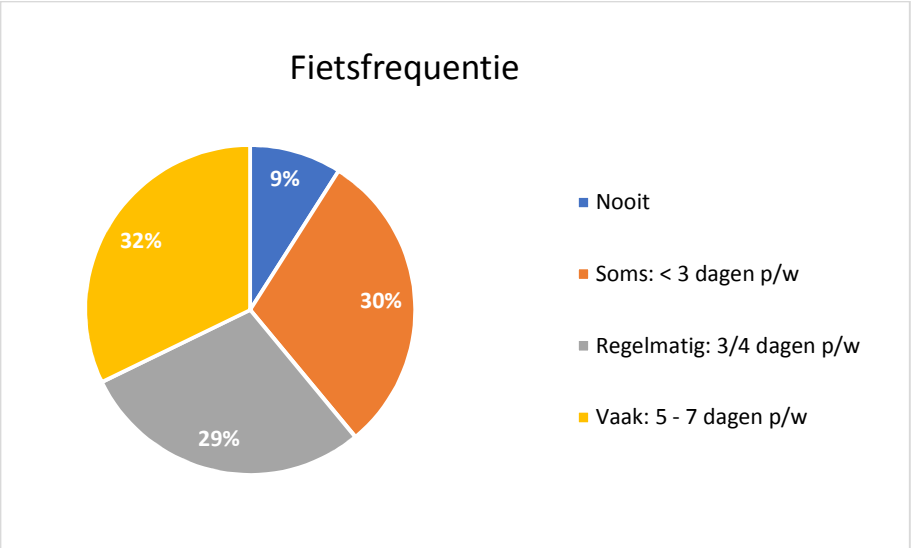
Reisgedrag algemeen
Allereerst hebben wij gevraagd naar de mobiliteitsvoorkeuren om naar werk, voorzieningen, recreatie en vrienden of familie te reizen. In alle gevallen wordt de fossiele brandstofauto het vaakst gebruikt. Dit is met name het geval voor recreatie of om vrienden of familie te bezoeken. Ook de gewone fiets, racefiets/mountainbike en elektrische fiets/speedpedelec worden relatief vaak gebruikt, een goed teken. Om naar het werk te reizen wordt in totaal één van bovenstaande fietsopties het vaakst gebruikt (45,9% in totaal). Het OV-gebruik onder deze respondenten is laag. Het is echter niet uit de resultaten te herleiden of dit al het geval was vóór de coronacrisis. 22,8% van de deelnemers zegt dat de coronacisis behoorlijk veel of heel veel invloed heeft gehad op hun reisgedrag. Dat betekent dat het reisgedrag van de meeste deelnemers relatief stabiel is gebleven.



Figuur 7. Vaakst gebruikte vervoersmiddel per bestemming

Fietsfrequentie en -attitudes

Het goede nieuws is dat de meeste ondervraagde Heerlenaren weleens fietsen. Slechts 9% van de deelnemers geeft aan nooit te fietsen, waarvan de helft een lichamelijke beperking als één van de redenen opvoert.



Figuur 8. Fietsfrequentie

De mensen die wel fietsen, gebruiken de fiets het vaakst om dagelijkse voorzieningen, zoals de supermarkt, te bereiken (63%). Iets meer dan de helft gebruikt de fiets voor recreatie of om vrienden of familie te bezoeken. Respectievelijk 44% en 40% fietst naar het werk of om het fietsen zelf (zonder specifieke bestemming). Met name het percentage dat vrienden of familie op de fiets bezoekt, wijkt af van de algemene mobiliteitsvoorkeuren, waaruit blijkt dat 57,5% van de deelnemers het vaakst de fossiele brandstofauto gebruikt voor deze bestemming. Men lijkt erg te genieten van fietsen met een gemiddeld rapportcijfer van 8 onder alle frequentiecategorieën (soms, regelmatig en vaak).

Veruit de belangrijkste reden om te fietsen voor de deelnemers is gezondheid (88%). Ook ontspanning, geen parkeerproblemen en het milieu zijn redenen die vaak worden genoemd (59 – 65%). Om fietsen verder te stimuleren kan ingezet worden op deze beweegredenen. Op de vraag hoe de gemeente Heerlen deelnemers kan ondersteunen om (nog) vaker te fietsen, worden voornamelijk het aanleggen van meer vrijliggende fietspaden, het veiliger maken van fietspaden en fietsverbindingen en het aanleggen van lange-afstandsverbindingen aangegeven. Het aanpassen van de fietspaden en -verbindingen is daarmee een belangrijk aandachtspunt en opgave voor de gemeente.

Een interessant detail is dat de ondersteuningsmaatregel “het stimuleren van fietsen door autoverkeer te ontmoedigen (bijvoorbeeld door snelheidslimieten)” de helft minder vaak wordt gekozen door deelnemers die tot twee keer per week fietsen ten opzichte van de groepen die regelmatig of vaak fietsen. Mogelijk is dit verschil te verklaren door een hoger autogebruik onder deze groep, al is dat met de huidige enquêtedata niet te achterhalen.

Wanneer we kijken naar de demografie, fietsen ouderen en gepensioneerden vaker (drie dagen per week of meer) dan jongeren en werkenden. Ook de hoogstopgeleide deelnemers met een universitair masterdiploma of hoger lijken vaker te fietsen, maar deze groep is relatief klein (14,6 %).

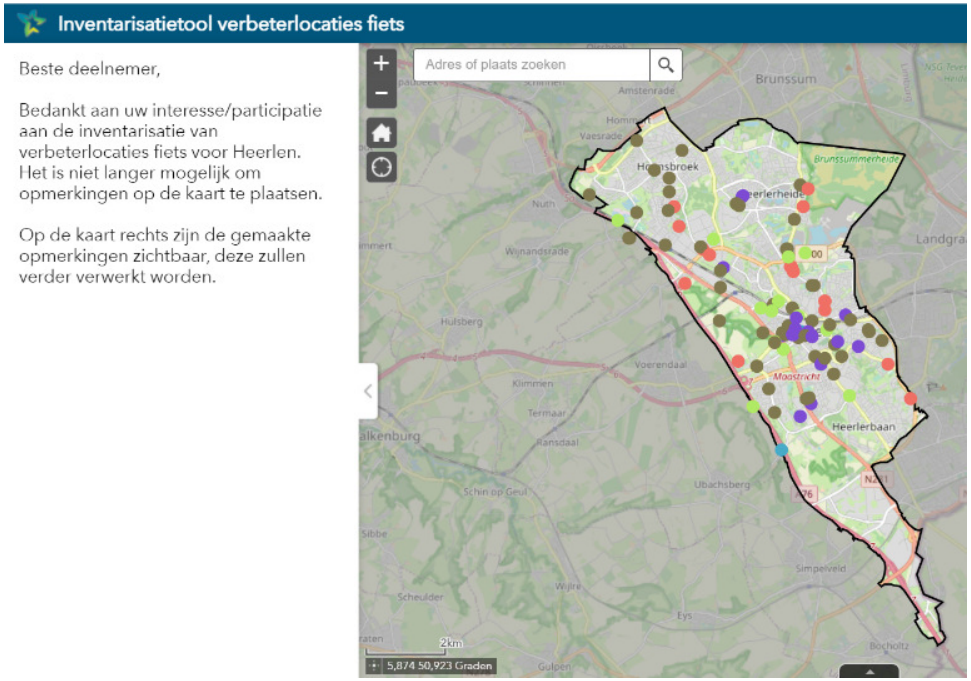
Stellingen

Daarnaast hebben wij de deelnemers 17 stellingen met betrekking tot fietsen in het algemeen en fietsen in de gemeente Heerlen in het bijzonder voorgelegd. Wat betreft fietsen in het algemeen geven vrijwel alle deelnemers aan dat zij als kind regelmatig fietsten, hetgeen betekent dat het autogebruik waarschijnlijk niet uit een gebrek aan fietservaring voortkomt. Daarnaast zou bijna 60% van de deelnemers wel vaker willen fietsen. Deelnemers lijken fietsen niet bijzonder vermoeiend te vinden en het bezit van een elektrische fiets of een fiets van betere kwaliteit lijken niet doorslaggevend om vaker te fietsen.

Aandachtspunten voor fietsen in de gemeente Heerlen zijn een gevoel van onveiligheid (waarbij de verlichting langs fietspaden niet het probleem lijkt), het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid van de fietspaden met daarbij ook aandacht voor snelheidsverschillen tussen fietsers en andere weggebruikers, en het uitbreiden van beveiligde stallingsvoorzieningen.

Inventarisatietool verbeterlocaties fiets

Tot slot hebben we de bewoners gevraagd locaties aan te geven die verbeterd kunnen worden met betrekking tot de fiets. Denk aan locaties die onveilig zijn, maar ook locaties waarbij het onduidelijk is welke plek de fiets heeft op de weg of locaties waar fietsers extreem lang moeten wachten bij een kruispunt of het overige verkeer. Deze locaties hebben we verzameld in een online tool die hieronder te zien is. Abstracte thema’s vanuit deze locaties worden meegenomen in de visie en de programmalijnen in dit fietsplan. Enkele specifieke locaties komen terug in het uitvoeringsprogramma.



Figuur 9. Screenshot inventarisatietool verbeterlocaties (klik op afbeelding op kaart te openen in browser)

Visie

Samen leven in een groene en gezonde stad is onze overkoepelende ambitie. Deze ambitie bepaalt de koers voor de fietsvisie waar we ons tot 2040 als gemeente voor willen gaan inzetten: *van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen*. Hiermee willen we bereiken dat het fietsgebruik verder toeneemt. Dit doen we door de fietser beter te faciliteren, fietsroutes aantrekkelijker te maken en inwoners en bezoekers van de gemeente te stimuleren om (vaker) de fiets te pakken. In 2040 is Heerlen een gemeente waar onze inwoners willen fietsen. Fietsers hebben een duidelijke plek op de weg, er zijn goede en veilige stallingen aanwezig en het is prettig voor fietsers om zich door onze gemeente te verplaatsen. De fiets is een eerste optie voor de korte (tot 7,5 km) en middellange (tot 15 km) afstanden of wordt ingezet als onderdeel van een keten met OV. Fietsen in Heerlen is comfortabel en routes zijn duidelijk. Fietsers zijn op de hoogte van de wet- en regelgeving en weten zich op een veilige manier door onze gemeente te verplaatsen. Om deze visie te realiseren gaan we aan de slag met vier programmalijnen: : 'fiets en OV hand in hand', 'fietsinfrastructuur naar een hoger niveau', 'fietsvoorzieningen beter faciliteren' en 'Samen fietsen'. Deze programmalijnen zijn verder uitgewerkt in ontwikkelrichtingen die invulling geven aan het realiseren van de visie. De programmalijnen en bijbehorende ontwikkelrichtingen zijn in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

Van autostad-Heerlen naar fietsstad-Heerlen

Fiets en OV hand in hand

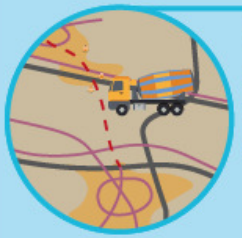
Kwalitatieve fietsvoorziening -en nabij OV

Uitrollen deelfietsen

Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau

Huidige fiets-infrastructuur op peil brengen

Positie van de fietser versterken



Aanvullen van ontbrekende of zwakke schakels

Fietsvoorzieningen beter faciliteren

Fietsenstallings-voorzieningen verbeteren en uitbreiden

Aanbrengen rustplaatsen toeristische fietsroutes

Samen fietsen

Campagnes op basisscholen

Voor Heerlenaren door Heerlenaren

Gedrags-verandering en stimulerings-campagnes

Heerlen

Programmalijnen

Om de fietsvisie te verwezenlijken zijn er vier programmalijnen opgesteld waar de gemeente zich de komende jaren op gaat richten. Om deze programmalijnen te concretiseren zijn ze verder uitgewerkt in ontwikkelrichtingen. Deze flexibele en adaptieve programmalijnen met bijbehorende ontwikkelrichtingen geven invulling aan de keuzes die we de komende jaren maken op het gebied van fietsen.

Programmalijn 1 – Fiets en OV hand in hand

De eerste programmalijn is de 'Fiets en OV hand in hand', hetgeen ook is opgenomen in de Aanpak OV Heerlen dat is uitgewerkt vanuit 'Heerlen in Beweging'. Voor afstanden die langer zijn dan 15 kilometer heeft het unimodale gebruik van de fiets niet langer voordeel op de auto. Daarom zetten we voor de langere afstanden in op het multimodale gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De programmalijn richt zich dan ook op het versterken van de combinatie fiets-OV die concurrerend is met de auto op de langere afstanden. We zetten in op ketenmobiliteit waar een combinatie van fiets en OV een logische is: praktisch, snel en betaalbaar. Hierbij fietsen inwoners naar een OV-punt om vervolgens verder met het openbaar vervoer te reizen. Het gebruik van de fiets zorgt hierin voor flexibiliteit die enkel OV niet aan gebruikers kan geven. Door de combinatie wordt het daarom een concurrent met de auto. Uit ons bewonersonderzoek is gebleken dat een significant aantal inwoners heeft aangegeven hier nog geen gebruik van te maken. Dit zien we als gemeente als kans om winst mee te behalen. Om de programmalijn verder uit te werken zetten we in op een tweetal ontwikkeloplossingen: kwalitatieve fietsvoorzieningen nabij ov-punten en deel-fietsen.

Kwalitatieve fietsvoorzieningen nabij OV

Om de fiets en OV verder te versterken zetten we in op goede fietsinfrastructuur in buurten en wijken die bij een hub (bushalte en/of station) aansluit op het OV-netwerk. Daarbij is het veilig kunnen stallen van fietsen en de aanwezigheid van voldoende stallingscapaciteit een belangrijk uitgangspunt zodat ook e-bikes en andere, duurdere fietsen goed kunnen worden gestald. Op die locaties waar fiets en OV elkaar versterken zetten we dan ook in op het creëren van fietsenstallingen. Aandachtspunt hierbij is dat fietsen een duidelijke plek hebben en niet gestald worden op trottoirs waardoor voetgangers geblokkeerd worden. Door voldoende aantrekkelijke stallingsmogelijkheden te hebben voor iedere fietser die de combinatie met het openbaar vervoer wil maken, faciliteren we het voortransport van een ketenreis.

Uitrollen deelfietsen

Voor een integrale aanpak van ketenmobiliteit kiezen we als gemeente voor het faciliteren van deelfietsen, vooral als natransport voor inwoners en bezoekers. We zijn inmiddels gestart met de aanleg van Velocity[7]-deelfietsstations waar zowel inwoners als bezoekers gebruik van maken. Voor inwoners specifiek geldt dat zij op incidentele of structurele basis gebruik kunnen maken van een elektrische fiets als de aanschaf van een elektrische fiets (nog) te kostbaar is. Naast Velocity zijn op station Heerlen ook OV-fietsen beschikbaar. Dit zijn ook deelfietsen die specifiek bedoeld zijn om de combinatie fiets en OV te versterken. Zo gaan we voor een optimale samenwerking tussen twee duurzame modaliteiten in Heerlen.

[7] Velocity is een netwerk van elektrische deelfietsen / deelfietssysteem in de Parkstad gemeenten en de Stadt Aachen Inwoners en bezoekers van de Euregio kunnen de fietsen na eenmalige registratie gebruiken, via een app of met gebruik van een chipkaart.

Programmalijn 2 – Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau

Wanneer we van onze inwoners vragen meer te gaan fietsen, is het voor ons als wegbeheerder belangrijk dat de fietser in zijn reis beter ondersteund wordt. De tweede programmalijn richt zich daarom op het beter faciliteren van de fietser door het fietsnetwerk op orde te brengen en te completeren, door de positie van de fietser te versterken en door de fietsinfrastructuur te verbeteren.

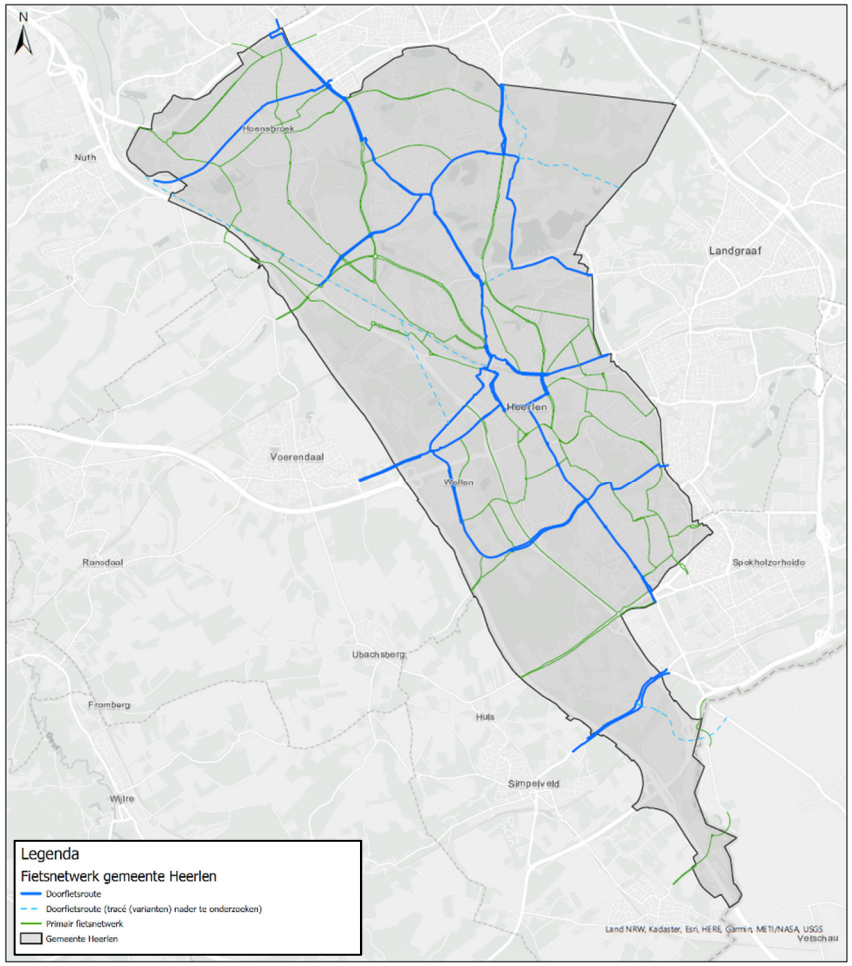
Het Heerlense netwerk sluit aan op het regionale fietsnetwerk Zuid-Limburg. We zetten in op naadloze (fiets-)verbindingen met onze buurgemeenten. De ambitie van deze programmalijn is om een fietsnetwerk in Heerlen te realiseren waarbinnen infrastructuur, samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort en positie voor onze fietsers op orde zijn.

Fietsnetwerk Heerlen

We streven ernaar het Heerlense netwerk van fietsverbindingen zo compleet mogelijk te maken zodat het comfort en de aantrekkelijkheid van fietsen wordt verhoogd. Daarnaast is het van belang dat de aansluiting van ons lokale fietsnetwerk naadloos aansluit op het regionale fietsnetwerk van Zuid-Limburg. Binnen het netwerk onderscheiden we twee type routes.

- Doorfietsroute: Voor de doorfietsroutes sluiten we aan bij de uitgangspunten van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het fietsnetwerk Zuid-Limburg. Doorfietsroutes zijn hoogwaardige regionale fietsroutes die steden verbinden met omliggende plaatsen en woongebieden verbinden met werklocaties, voorzieningen en scholen voor het voortgezet onderwijs. Doorfietsroutes, waarbij comfort en veiligheid het belangrijkste zijn, bieden ruimte aan grote stromen fietsers. Doorfietsroutes zijn routes die vooral een functie vervullen voor langere fietsverplaatsingen van 15-45 minuten.
- Primair fietsnetwerk: Het primaire fietsnetwerk in Heerlen is het netwerk dat de belangrijkste herkomstlocaties, zoals woongebieden, en bestemmingen met elkaar verbindt. Het gaat hierbij om de hoofdroutes en interwijk-verbindingen binnen de gemeente. Het gaat hier om fietsritten van 5-30 minuten. Dit sluit aan op de uitgangspunten van een stadsroutes binnen het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Richting 2040 zullen we, aansluitend op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, de bestaande routes in het primaire fietsnetwerk en de (regionale) doorfietsroutes opwaarderen. In het uitvoeringsprogramma staan de routes opgenomen die als eerste zullen worden opgewaardeerd.



Huidige fietsinfrastructuur op peil brengen

Door het op orde brengen van het fietsnetwerk in Heerlen en alle onderliggende fietsinfrastructuur nodigen we onze bewoners en bezoekers uit tot het maken van

ritten op korte afstand (tot 7,5 kilometer) per fiets. We streven naar de inrichting van straten op basis van de CROW-richtlijnen van Duurzaam Veilig. Deze richtlijnen zorgen voor een veilig en robuust lokaal wegennet dat aansluit op de doorfietsroutes en het primaire fietsnetwerk waardoor deur-tot-deurverplaatsingen makkelijk gemaakt kunnen worden met de fiets. Hierin staat het comfort en de veiligheid van de fietser centraal. Heerlen zet in op vrijliggende fietspaden langs 50 km/u-wegen (waar mogelijk gezien de ruimte) om zo de veiligheid van iedere fietser in de gemeente te borgen. Hierbij ligt de prioriteit bij wegen die op het primaire fietsnetwerk van de gemeente liggen. Eerst worden de locaties aangepakt waarbij werk met werk gemaakt kan worden, projecten die ook bij beheer en onderhoud in het programma zijn opgenomen, vervolgens de locaties op het primaire fietsnetwerk die ook zijn opgenomen als risicolocatie in het SPV 2030 en vervolgens de andere verbindingen uit het primaire fietsnetwerk.

De gemeente streeft ernaar om de kwaliteit van de fietspaden zo goed mogelijk te maken. Hierbij wordt de volledige fietservaring in beschouwing genomen. Dus niet alleen de inrichting van de weg, maar ook de verharding van het wegdek, de verlichting, de sociale veiligheid en het comfort van de route.

Ook heeft de gemeente Heerlen hierbij speciale aandacht voor belangrijke school-thuisroutes (routes die leerlingen afleggen van school naar huis) en schoolomgevingen. Deze hebben ook binnen het SPV 2030 een specifieke plek gekregen. Op deze routes leggen we extra de aandacht op de sociale en verkeersveiligheid voor fietsers en het realiseren van een heldere en eenduidige fietsinfrastructuur om zo fietsen veilig en leuk te maken voor jong en oud. De belangrijkste school-thuisroutes zijn ook opgenomen in het primair fietsnetwerk van de gemeente.

Positie van de fietser in het verkeerssysteem versterken

In de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is één van de uitgangspunten om bij de inrichting van de openbare ruimte uit te gaan van het STOMP[8]-principe. Door de fietser meer prioriteit te geven binnen het mobiliteitssysteem kunnen we zo het comfort en de veiligheid verhogen. Niet alleen de gekozen ruimte voor de fietser is hierin belangrijk, ook door extra aandacht aan de doorstroming voor de fietser te geven, maakt dat fietsen in Heerlen aantrekkelijker wordt. Zo streven we er naar om fietsers voorrang te geven bij de prioritering van nieuwe iVRI's op belangrijke fietsroutes. Zo moeten fietsers minder lang wachten en krijgen ze een positie in het mobiliteitssysteem van Heerlen dat overeenkomt met onze ambitie. Met deze toepassing proberen we het STOMP-principe in de praktijk te brengen binnen onze gemeente en fietsen nog aantrekkelijker te maken. Een voorbeeld van de prioritering is bijvoorbeeld de Swung-app. Fietsers kunnen deze app downloaden. Vervolgens communiceert de app dan met de iVRI's en zorgt dat de fietser kan doorfietsen en niet te veel moet stoppen voor verkeerslichten. Naast voldoende ruimte binnen de infrastructuur versterken we op deze manier de positie van de fietser in het mobiliteitssysteem en wordt fietsen zo nog interessanter voor de scholier, forens en de recreant.

Aanvullen van ontbrekende en zwakke schakels

Daarnaast is het belangrijk voor de gemeente dat we een compleet fietsnetwerk hebben dat aansluit bij de fietsverbindingen in de regio. Op deze manier wordt het comfort en de aantrekkelijkheid van fietsen vergroot. Zo staat voor ons het creëren van (Eu)regionale verbindingsroutes centraal. Denk aan de uitrol van een naadloze verbinding tussen Aken en Heerlen of de Leisure lane. Daarnaast willen we de ontbrekende schakels van het fietsnetwerk in Heerlen in kaart brengen en, waar nodig, aanvullen. Dit sluit aan bij het regionale netwerk Zuid-Limburg. Zo krijgen we een compleet netwerk van zowel interstedelijke fietsroutes als interregionale snelfietsroutes.

[8] Het is een principe waarbij in de openbare ruimte in volgorde van importantie ruimte wordt gereserveerd wordt voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar en collectief vervoer, Mobiliteitsdiensten en (elektrische) Privé-auto en parkeren.

Fietsvoorzieningen beter faciliteren

De derde programmalijn richt zich op het op orde brengen van fietsvoorzieningen. Waar de vorige programmalijn zich toespitst op het fietsnetwerk en infrastructuur, richt deze programmalijn zich op het verbeteren van fietsvoorzieningen. Logische ontwikkelrichtingen die bij deze programmalijn horen zijn de fietsenstallingsvoorzieningen bij OV-hubs en nabij (winkel)centra, laadvoorzieningen voor de elektrische fiets, rustpunten voor de toeristische fietser en herkenbare en aantrekkelijke fietsroutes/wayfinding.

Stallingsvoorzieningen verbeteren en uitbreiden

Uit ons bewonersonderzoek is gebleken dat veel inwoners bang zijn dat hun fiets gestolen wordt. Met de steeds duurdere soorten fietsen begrijpen wij deze zorgen. Het is zonde om daardoor potentiële fietsers te verliezen. Daarom zien we dat er winst te behalen is in het verbeteren van (veilige) fietsenstallingen in het centrum, nabij winkelcentra en rondom OV-hubs.

Daarnaast is fietsparkeren een belangrijk onderdeel van iedere fietsrit. Het draagt bij aan de beleving en het gemak voor de fietser om het fietsparkeren zo goed mogelijk te faciliteren. Daarnaast is het van belang om voldoende stallingsplekken te hebben. Hoe meer we de komende jaren inzetten op het verbeteren van het gemak voor de fietser en het stimuleren van fietsen, hoe meer fietsers we mogen verwachten in de gemeente. Het is dus goed om bij voorbaat te zorgen voor voldoende stallingen die ook de gewenste groei in het aantal fietsers aankunnen.

Ook rondom scholen, werklocaties en in woonwijken is fietsparkeren voor ons belangrijk. Zo stimuleren we de organisaties in onze gemeente fietsenstallingen kwalitatief op peil te brengen, veilig te maken en de capaciteit in orde te maken. In woonwijken zetten we zelf, waar mogelijk, in op het aanleggen van fietsenstallingen op locaties zodat trottoirs niet geblokkeerd worden. Zo zorgen we dat het stimuleren van fietsgebruik niet leidt tot overlast voor voetgangers en andere weggebruikers.

Aanbrengen rustplaatsen langs toeristische fietsroutes

Naast het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen is het creëren van rustpunten voor de recreatieve fietser ook van belang. Heerlen is een gemeente met een prachtige groene omgeving. Daarom trekken we veel recreatieve fietsers aan. Voor deze fietsers creëren we rustpunten om onveilige situaties te voorkomen. Fietsen is een actieve bezigheid en goed voor de gezondheid. Dat is fijn, maar zorgt er ook voor dat de fietser bij het maken van een lange rit af en toe af moet stappen om even kort te rusten en iets te eten of te drinken. Daarnaast is het met de komst van de e-bike af en toe nodig om niet alleen de fietser, maar ook de fiets opnieuw op te laden. Om recreatieve fietsers zo veel mogelijk uit te nodigen om van de omgeving van Heerlen te genieten creëren we rustpunten zodat fietsers kunnen uitrusten.

Aanbrengen duidelijke bewegwijzering en wayfinding voor fietsers

In Heerlen zetten we in op het maken van herkenbare fietsroutes waardoor fietsers weten waar ze kunnen fietsen en om wayfinding te stimuleren. Wayfinding betekent dat de fietser zelf in staat is om door de uitstraling van de omgeving en weginrichting te begrijpen waar zijn plek is in het verkeerssysteem is. Daarnaast zetten we ook in op de bewegwijzering voor toeristische routes en belangrijke bestemmingen in de gemeente. Zo voorkomen we dat fietsers verdwalen en dat onaantrekkelijke fietsroutes ontstaan.

Samen in Beweging

Naast de vorige programmalijnen is er nog maar één element dat overblijft waar we actief op willen inzetten: het gedrag van de fietsers. Hierop richt deze laatste programmalijn zich. Ten behoeve van het faciliteren en het onderwijzen van de huidige fietser en het over de streep trekken van de niet-fietser om op een veilige manier op de pedalen te klimmen zetten we in op stimuleringscampagnes en voorlichting.

Voor Heerlenaren, door Heerlenaren

Daarom wordt binnen deze programmalijn ingezet op gedragsverandering en stimuleringscampagnes, zoals de campagne "Voor Heerlenaren, door Heerlenaren". Naar aanleiding van het inwonersonderzoek hebben 28 inwoners aangegeven graag fietsambassadeur voor Heerlen te willen zijn. Op de gemeentelijke sociale media en website (www.heerlen.nl/mobiliteit) zijn vervolgens artikelen gepubliceerd waarbij de ambassadeurs aan hun mede-Heerlenaren kunnen uitdragen waarom zij het belangrijk vinden om te fietsen.

Campagnes op basisscholen

Onze jongsten zijn nog niet in de mogelijkheid zichzelf met de auto te verplaatsen. Met de fiets kunnen zij echter wel al deelnemen aan het verkeer en zelfstandig door hun wijk fietsen. Vaak hebben zij echter wel een stimulans nodig die hen erop wijst dat fietsen een optie is wanneer dit niet vanuit huis wordt meegegeven. Daarom zetten we de komende jaren in op fietsstimulering bij scholen. Onder het mom van 'jong geleerd, oud gedaan' zijn wij van mening dat wanneer fietsen nu een veelgebruikt middel van transport wordt voor de kinderen, ze dit in hun latere leven meenemen en ook zullen uitvoeren. Ook stimuleert het ouders ook eens met de fiets te gaan en levert het een (grote) bijdrage aan de parkeerproblematieken rondom scholen.

Gedragsverandering en stimuleringscampagnes

Voor korte afstanden (tot 7,5 km) zetten we in op het vervangen van gemotoriseerd verkeer door fietsen. Om dit te kunnen realiseren zetten we in op communicatiecampagnes. Dit zijn campagnes die de bewustwording bij onze inwoners en bezoekers vergroten om vaker gebruik te maken van de fiets als alternatief. Belangrijk is wel dat er al aan programmalijn 1, 2 en 3 gewerkt is voordat de campagnes worden uitgerold. De infrastructuur en voorzieningen dienen immers op orde te zijn voordat we gaan stimuleren de fiets te gebruiken als alternatief voor de auto op de korte afstanden.

Via de Werkgevers- en de Onderwijsaanpak van Zuid-Limburg Bereikbaar worden werkgevers en onderwijsinstellingen geactiveerd om het reisgedrag van werknemers en/of studenten te verduurzamen. Het stimuleren van de (elektrische) fiets maakt hier deel van uit. Dit kan door speciale regelingen voor het aanschaffen of gebruiken van een fiets naar het werk of de school, maar ook door het realiseren van een deelfietshub nabij een werkgever of een onderwijsinstelling. Daarnaast sluiten we aan op bestaande initiatieven, zoals de integrale mobiliteitsaanpak die reeds is uitgerold in Molenberg. Door een integrale aanpak wordt fietsen van verschillende kanten gestimuleerd en betrekken we zo veel mogelijk verschillende inwoners en bezoekers van Heerlen.

Uit de risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van Heerlen kwam naar voren dat ouderen op de elektrische fiets een groter risico vormen. In Heerlen stijgt het aandeel ouderen. Deze doelgroep maakt vaak veel gebruik van de elektrische fiets omdat ze vaak de kracht niet meer hebben voor een gewone fiets. Desondanks zijn ze met het gebruik van de e-bike wel pas op latere leeftijd begonnen waardoor ze niet gewend zijn aan de snelheid van de fiets of aan de snelheid van andere weggebruikers. Educatie over de elektrische fiets levert daarom een bijdrage om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Zo houden we onze ouderen vitaal en onderdeel van ons verkeerssysteem, maar geven we ze wel de extra aandacht die zij verdienen. Zodat ook zij kunnen blijven doortrappen.

Uitvoeringsprogramma

Om de ontwikkeloplossingen uit te voeren is er een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin staan specifieke projecten die we als gemeente Heerlen gaan uitvoeren. Dit uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks vernieuwd en aangevuld. Zo blijven we jaarlijks werken aan onze programmalijnen en uiteindelijk onze visie: *van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen.*

	Programmalijn	Ontwikkeloplossing	Maatregel	Exploitatie	Investering 2022-2025	Investering 2025 of later
	Fiets en OV hand in hand	Inzet Deelfietsen	Locatieonderzoek deelfietsen structurele inzet last-mile	€ 15.000		
	Fiets en OV hand in hand	Inzet Deelfietsen	Locatieonderzoek deelfietsen incidentele inzet (buurthubs)	€ 15.000		
	Fiets en OV hand in hand	Inzet Deelfietsen	Locatieonderzoek deelfietsen structurele inzet e-bike om netwerk Velocity verder uit te breiden	Dit wordt integraal opgepakt met Parkstad Limburg.		
	Fiets en OV hand in hand	Overstap Fiets - OV	Onderzoek fiets/OV-potentie kaarten	€ 5.000		
	Fiets en OV hand in hand	Overstap Fiets - OV	Extra fietsenstallingen Bushalte Zuyderland MC		€ 2.392	
	Fiets en OV hand in hand	Overstap Fiets - OV	Extra fietsenstallingen Bushalte Zuyd Hogeschool		€ 2.392	
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Vrijliggend fietspad langs 50 km/u-wegen Zorgboulevard	Herinrichting Henri Dunantstraat		€ 1.000.000	
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Kwaliteit fietspaden verbeteren en behouden	Locaties uit inventarisatie verbeteren	Deze locaties dienen opgenomen te worden in het onderhoudsprogramma. Het onderhoudsprogramma behoeft meer budget, maar binnen dit uitvoeringsprogamma wordt er geen budget voor gereserveerd.		
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Snelfietsroutes	Voorbereiding onderzoek doorfietsroutes	n.t.b.		
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Aanleggen ontbrekende schakels	Aanleggen fietsvoorzieningen Willem Barentzweg Europalaan		€ 790.000	
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Aanleggen ontbrekende schakels	Aanleggen fietsvoorzieningen Sourethweg			€ 780.000
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Aanleggen ontbrekende schakels	Onderzoek ontbrekende schakels in Mijnspoor	€ -		
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Aanleggen ontbrekende schakels	Aanleggen ontbrekende schakel Trilandis	Dit wordt meegenomen in de Mobiliteitsstudie Avantis-Trilandis.		
	Fietsinfrastructuur naar een hoger niveau	Prioriteit iVRI's	Onderzoek prioriteit iVRI's voor fietsers instellen	€ 20.000		
	Fietsvoorzieningen beter faciliteren	Uitbreiden stallingsvoorzieningen	Extra bewaakte fietsenstalling rondom Pancratiusplein		€ 26.257	
	Fietsvoorzieningen beter faciliteren	Uitbreiden stallingsvoorzieningen	Extra bewaakte fietsenstalling Burg. Van Grunsvenplein		€ 26.257	
	Fietsvoorzieningen beter faciliteren	Uitbreiden stallingsvoorzieningen	Extra fietsenstalling bij station Heerlen		€ 52.514	
	Fietsvoorzieningen beter faciliteren	Rustplaatsen	Aanleggen rustplaatsen om fietsen te stimuleren		€ 100.000	
	Samen in beweging	Gedragsverandering en stimuleringscampagnes	Uitrollen Doortrappen	€ 5.000		
	Samen in beweging	Gedragsverandering en stimuleringscampagnes	Communicatiecampagne Heerlen in beweging	€ 10.000		
	Samen in beweging	Gedragsverandering en stimuleringscampagnes	Trap Step Stap Challenge	€ 5.000		
	Samen in beweging	Monitoring en evaluatie	Onderzoek behalen doelstellingen	€ 100.000		
	Totaal			**€ 175.000**	**€ 1.999.812,40**	**€ 780.000,00**