

# Heerlen

## Memo

Aan  
de gemeenteraad

Datum  
21 maart 2022

Onderwerp  
Fietsplan Heerlen 2022: vragen/opmerkingen Commissie Leefomgeving en Gemeenteraad

Registratienummer  
M-22000928

Geachte raad

Auteur  
Ronny Wolfs

Tijdens de raadsvergadering van 23 februari jl. heeft u het 'Fietsplan Heerlen: Van autostad Heerlen naar fietsstad Heerlen' behandeld en unaniem vastgesteld. Zowel in de voorafgaande commissie Leefomgeving als in de voornoemde raadsvergadering zijn er een aantal verduidelijkende vragen gesteld. Hieronder kan u de beantwoording op deze vragen terugvinden.

Domein/Team  
Domein Ruimte - Team Beleid Ruimte

Ambtelijk opdrachtgever  
Domein Economie - Teamleider Beleid Economie

Doel van de memo  
Informeren

Afschrift aan

Bijlage(n)

*1. In het Fietsplan Heerlen 2022 wordt de 'Swung'-app genoemd, maar de gemeente Heerlen is er nog niet in verwerkt.*

Antwoord: Dat klopt. In de voorliggende fietsnota is de Swung-app als voorbeeld aangedragen. Opdat de Swung-app door eenieder toegepast kan worden, dienen er echter voldoende 'intelligente verkeersregelinstallaties' (iVRI) geïnstalleerd te zijn. Momenteel zijn er geen iVRI's aanwezig in Heerlen. Wel zijn er reeds meerdere VRI's aanwezig die hardwarematig voorbereid zijn om eventueel later als iVRI toegepast te worden. Bovendien zullen alle andere VRI's op termijn door dergelijke 'hardwarematig voorbereide' VRI's vervangen worden. We zullen de komende periode onderzoeken hoe de implementatie van iVRI's uitgewerkt kan worden, hetgeen ook op regionaal vlak besproken zal worden.

Vooralsnog wordt verder geïnvesteerd in verbeterde detectielussen, drukknoppen en wachttijdmelders voor fietsers, hetgeen de (subjectieve) wachttijd voor de fietser sterk verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

*2. In het Fietsplan wordt budget gereserveerd voor een fietsenstalling bij het Maankwartier. Over welke stalling gaat het?*

Antwoord: De aanwezigheid van een goed bereikbare en toegankelijke fietsenstalling met voldoende stallingscapaciteit is een belangrijk gegeven inzake de aantrekkelijkheid van een bestemming per fiets. Hoewel we momenteel van plan zijn om een bewaakte fietsenstalling nabij het Maankwartier te realiseren, zijn de onbewaakte fietsklemmen in de openbare ruimte rondom het Maankwartier niet minder belangrijk. Veel mensen maken immers gebruik van deze klemmen om vervolgens snel de trein te nemen. De

tellingen leren ons dat de huidige aantallen vaak aan de lage kant zijn. De realisatie van de bewaakte fietsenstalling zou logischerwijze moeten leiden tot een afname van de stallingsdruk rondom het Maankwartier, maar toch achten we de kans reëel – zeker met onze ambitie inzake een hoger fietsgebruik – dat de stallingscapaciteit de komende jaren alsnog uitgebreid dient te worden. Met het gereserveerde budget kan die mogelijke uitbreiding dan ook gerealiseerd worden.

*3. Is het mogelijk om het uitvoeringsprogramma op korte termijn te realiseren en op die manier bepaalde bedragen te verkapitaliseren, gezien de huidige inflatie en rente?*

Antwoord: We willen alle maatregelen natuurlijk het liefst dit jaar uitvoeren. Helaas is dat niet realistisch. Het is een flexibel programma, dus zal intern goed overlegd worden welke maatregelen wanneer uitvoerbaar zijn.

*4. Het Fietsplan Heerlen 2022 is niet voldoende ambitieus. Zo moet de fiets (letterlijk) meer voorrang in de stad krijgen en moeten er meer stallingen gerealiseerd worden bij o.a. supermarkten,....*

Antwoord: Het Fietsplan Heerlen 2022 is verdere uitwerking van de vastgestelde Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'. De Mobiliteitsvisie streeft naar een verschuiving in de vervoerswijzekeuze, namelijk een toename van het aandeel fietsers binnen verplaatsingen tot 7,5 km van 14% naar 20% ten opzichte van de periode 2015-2017. Hoewel dit mogelijk niet ambitieus lijkt, is een zgn. 'modal shift' een moeizaam proces. Ons inziens is het plan wel zeer ambitieus. Uit CBS-cijfers blijkt immers dat het fietsgebruik in Heerlen – ondanks alle inspanningen van de voorbije jaren – de laatste 10 jaar een minimale groei heeft gekend, met name van 12% (2009) naar 14% (2019). Desalniettemin kan ik u melden dat wegen (in het kader van onderhoud,...) nu aangepakt worden vanuit de fietser en de voetganger. In het verleden moest alles daarentegen plaatsmaken voor een goede autobereikbaarheid.

Zoals in het antwoord op vraag 1 vermeld staat, zullen fietsers steeds meer invloed hebben op hun voorrangssituatie dankzij de verbeterde detectielussen,....

Voorts dienen nieuwe ontwikkelingen steeds voorzien te worden van voldoende stallingsgelegenheid. Dat is vastgesteld in het facetbestemmingsplan 'Stedenbouwkundige bepalingen' waarin fietsparkeernormen per functie zijn opgenomen. Voorts is het de bedoeling dat er met regelmaat tellingen uitgevoerd worden omtrent de bezettingsgraad van de verschillende stallingen in het centrum. Uit deze tellingen moet blijken welke stallingen extra capaciteit behoeven.

*5. Hoe is de prioriteit van het fietsen tussen de wijken en het centrum?*

Antwoord: Om te komen tot een passende mobiliteitsoplossing op maat in elke wijk is een nadere verdiepingsslag nodig om de mobiliteitsbehoeften van de inwoners inzichtelijk te maken. Zo zal iedere wijk de komende jaren benaderd worden en kunnen bewoners hun suggesties inzake fietsen (routes, stallingen,...) aanreiken. Ook de fietsambassadeurs zullen hierbij hun steentje

bijdragen. Suggesties met een groot potentieel zullen de komende jaren in het jaarlijks uitvoeringsprogramma opgenomen worden. Molenberg is de eerste wijk die in dat kader reeds benaderd is.

*6. Veel straten zijn momenteel niet voorzien van verlichting. Welke prioriteit heeft fietsverlichting in het Fietsplan?*

Antwoord: Uit de enquête, die mee de basis vormt voor het fietsplan, werd reeds meerdere malen aandacht gevraagd voor het aanbrengen van verlichting op bepaalde locaties. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak van de Mobiliteitsvisie zal er, in combinatie met de inspraak van de fietsambassadeurs, in elke wijk gepolst worden of en waar (extra) verlichting aangebracht moet worden ter verbetering van de (sociale) veiligheid van fietsers. Dit zal dan ook meegenomen worden in de uitvoeringsprogramma's van de komende jaren.

*7. Er wordt aandacht gevraagd voor meer richtingbordjes voor een betere navigatie naar de omliggende steden en dorpen.*

Antwoord: Aangezien dergelijke verkeersborden gemeentegrens-overschrijdend zijn, zal bekeken worden of dit niet het beste in Parkstadverband opgenomen kan worden.

*8. Er is nood aan een app inzake fietsstallingen in Heerlen.*

Antwoord: Momenteel wordt er inderdaad weinig informatie beschikbaar gesteld omtrent het fietsparkeren in Heerlen. Zo is er wel informatie op de gemeentelijke website inzake de bewaakte fietsstalling op de Akerstraat en is er een overzicht – hoewel deze onvolledig is – van de stallingslocaties op de website [www.veiligstallen.nl](http://www.veiligstallen.nl). Hieromtrent kan er dus zeker een inhaalslag gemaakt worden. Het up-to-date maken van de voorgaande informatiebronnen alsook het eventueel aanmaken van een app hieromtrent zou een grote meerwaarde bieden in het stimuleren van het fietsgebruik.

*9. Wegen zonder fietsvoorzieningen dienen aangepakt te worden.*

Antwoord: In het uitvoeringsprogramma is de ontwikkeloplossing 'Kwaliteit fietspaden verbeteren en behouden' opgenomen. Zoals eerder vermeld, zullen wegen – naar aanleiding van asfaltonderhoud of wegconstructie – steeds meer in het teken van de zwakke weggebruiker (fietsers, voetgangers,...) heringericht worden. Het werk-met-werk maken zal de kosten van dergelijke dure projecten sterk kunnen reduceren. Wegen zonder fietsvoorzieningen zullen op die manier dan ook aangepakt worden. Let wel, op erftoegangswegen zullen geen fietsvoorzieningen aangebracht omdat dit niet nodig is conform 'duurzaam veilig'. De redenen hiervoor zijn het kleine onderlinge snelheidsverschil en de vermenging van het verkeer.

*10. "We streven naar 0 verkeersslachtoffers." Wat bedoelt u daarmee?*

Antwoord: De gemeente heeft als wegbeheerder een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat over de verkeersveiligheid van het mobiliteitssysteem. Conform onze Mobiliteitsvisie blijven we ons conformeren aan het streven van het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROVL) om te komen tot 0 ernstige verkeersslachtoffers op de gemeentelijke wegen.

Hieromtrent gebruikt ROVL de leuze "Maak van de 0 een punt". We zullen daarom blijven inzetten in het verbeteren van verkeersonveilige locaties opdat verkeersongevallen met letsels voorkomen worden.

*11. Het Fietsplan Heerlen 2022 is opgesteld mede door middel van een enquête. Graag uitleg hierover.*

Antwoord: Begin april 2021 is er een korte enquête online beschikbaar gesteld die iedere Heerlenaar kon invullen. Hieromtrent is er op meerdere manieren gecommuniceerd. Zo is er een bericht in de gemeentelijke digitale nieuwsbrief geplaatst en is dit bericht (alsook een reminder) via de sociale media verspreid. Uiteindelijk heeft een representatieve groep Heerlenaren de enquête ingevuld en hebben meerdere mensen zich ook bereidwillig aangemeld als fietsambassadeur.

*12. Tien van de 22 punten in het uitvoeringsprogramma betreft een onderzoek. Waar zeggen we 'ja' tegen?*

Antwoord: Uit de vermelde onderzoeken moet blijken op welke locaties verbeterpunten aangebracht kunnen worden ten behoeve van een hoger fietsgebruik. Dit zal leiden tot nieuwe maatregelen die in uitvoeringsprogramma's van de komende jaren verwerkt zullen worden. De raad zal middels een kwartaalrapportage steeds geïnformeerd worden over hetgeen ieder jaar uitgevoerd wordt en welke maatregelen uiteindelijk niet uitgevoerd worden.

*13. De kosten voor monitoring en evaluatie zijn aan de forse kant in vergelijking met de andere kosten.*

Antwoord: Hoewel dit bedrag hoog lijkt, is dit een realistisch budget. Dit budget is bedoeld om in de periode tot en met 2025 – het betreft dus €25000 per jaar – jaarlijks onderzoeken uit te voeren naar het effect van de genomen maatregelen. Op die manier kan dus ook achterhaald worden of de vooropgestelde doelstelling, met name de toename van het fietsgebruik, behaald wordt.

*14. We zijn benieuwd naar de stand van zaken inzake het fietsen in de binnenstad.*

Antwoord: Hieromtrent is er begin maart een memo aan de raadscommissie Leefomgeving verstuurd.

*15. Is er bekend waar de extra (bewaakte) fietsenstallingen gerealiseerd worden (Pancratiusplein,...)?*

Antwoord: In het uitvoeringsprogramma zijn drie locaties opgenomen waar extra (bewaakte) fietscapaciteit geplaatst zal worden, met name het Burgemeester van Grunsvenplein, het Pancratiusplein en nabij het station Heerlen-centrum. Met betrekking tot de stallingscapaciteit rondom het station kan verwezen worden naar vraag 2. Verder wordt momenteel nog volop gewerkt aan de plannen om het Burgemeester van Grunsvenplein te reconstrueren. Ook zal gekeken worden of er aan de oostkant van het centrum (bijvoorbeeld Bongerd) een bewaakte fietsenstalling gerealiseerd kan worden, maar mogelijk kan het budget ook besteed worden aan het

uitbreiden van de stallingscapaciteit in de bewaakte fietsenstalling op de Akerstraat.

*16. Waarom was de oorspronkelijke bewaakte fietsenstalling in het Maankwartier niet goed genoeg? Waarom is er vervolgens een gebouw voor €1,8 miljoen onder enorme druk aangekocht en is er uiteindelijk nog steeds geen bewaakte fietsenstalling gerealiseerd?*

Oorspronkelijk zou een ruimte in het Maankwartier (ruimte aan het Zuidplein naast de fitness) in gebruik genomen worden om het stallingsareaal van maximaal 350 fietsen ten behoeve van de treinreiziger (conform afspraken met NS) te huisvesten. Echter, op basis van de uitgevoerde tellingen, die aantoonde dat er dagelijks meer dan 400 gestalde fietsen in de stationsomgeving stonden, konden we enkel concluderen dat die betreffende ruimte veel te klein zou zijn. Een eventuele uitbreiding was bovendien bouwkundig onmogelijk.

Omdat goede bewaakte fietsenstallingen met voldoende capaciteit belangrijke drijfveren zijn in het fietsgebruik hebben we – in overleg met ProRail en NS – besloten dat deze bewaakte fietsenstalling ook toegankelijk moet zijn voor centrumbezoekers. Beide spoorse partijen kunnen zich daar volledig in vinden. Uit de toenmalige berekeningen bleek dat de bewaakte fietsenstalling een stallingscapaciteit van (minimaal) 700 à 1000 fietsen zou moeten hebben. Om die reden werd er verder gezocht naar alternatieve locaties die aan alle criteria (afstand tot het station incl. stallingscapaciteit) voldeden. De locatie aan Parallelweg 2a bleek hierbij de meest geschikte locatie te zijn. Omwille van de mogelijkheid dat het pand 'in de markt was' werd het kantoorpand Parallelweg 2A in 2018 aangekocht.

Aangezien de bewaakte fietsenstalling op de begane grond gerealiseerd zou worden, komen de bovenste kantoorverdiepingen leeg te staan. Echter, na onderzoek blijkt dat het gebouw minder geschikt is om die verdiepingen te verbouwen tot woonheden die de gewenste kwaliteit uitstralen. Om die reden is besloten om op deze locatie een geheel nieuw pand te bouwen met daarin een bewaakte fietsenstalling en daarboven wooneenheden dat past in de omgeving met het Maankwartier, de vernieuwde Royal en de nieuwbouw op de locatie van het voormalig kantoor van Woningstichting Weller.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Heerlen,  
namens dezen,  
Wethouder voor Beheer en Onderhoud, Mobiliteit, Duurzaamheid & Milieu,  
C.M.J.P. Claessens

*Dit memo is digitaal ondertekend en daarom staat er geen handtekening onder.*