

Meer op de fiets in Sittard-Geleen!

Fietsbeleidsplan gemeente Sittard-Geleen 2009-2015

Definitief

Meer op de fiets in Sittard-Geleen!

Fietsbeleidsplan gemeente Sittard-Geleen 2009-2015

Definitief

Datum 29 april 2009
Kenmerk STG007/Wrd/0057
Eerste versie 15 augustus 2008

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Sittard-Geleen
Titel rapport	Meer op de fiets in Sittard-Geleen! Fietsbeleidsplan gemeente Sittard-Geleen 2009 - 2015 Ontwerp
Kenmerk	STG007/Wrd/0057
Datum publicatie	29 april 2009
Projectteam opdrachtgever(s) Tevens Interne Klankbordgroep	de heer T. de Korte de heer B. Paffen de heer R. Hermans de heer R. de Pruyssenaere de la Woestijne de heer G. Schrijnemakers de heer M. Poeth de heer P. Wauben
Externe Klankbordgroep	mevrouw Breembroek (Fietzersbond Westelijke Mijnstreek) mevrouw Heijkants (Veilig Verkeer Nederland afdeling Born) de heer Traets (Veilig Verkeer Nederland afdeling Born) de heer van Montfoort (Veilig Verkeer Nederland afdeling Sittard-Geleen) de heer Tijssen (Stichting Ondernemers Binnenstad Sittard) de heer Heijnen (Geleen Promotion) de heer Peeters (ROVL) de heer Dijker (Provincie Limburg) de heer Boreas (Politie Limburg-Zuid)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer P. van Wijlick de heer D. Walraven de heer B. Klemann, de heer N. Moederscheim
Projectomschrijving	Een integraal fietsbeleidsplan dat het kader biedt voor het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk. Het doel van het fietsbeleidsplan Sittard-Geleen is het aantal interne autoverplaatsingen op korte termijn met 5% te reduceren, het aandeel fiets in de modal split te verhogen met 5% tot 2015 en 10% tot 2020 en het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers met 25% te reduceren tot 2015.
Trefwoorden	Fietsbeleidsplan, Sittard, Geleen, Born, fietsnetwerk, utilitair, recreatief, stallingvoorzieningen, gedragsbeïnvloeding, fietspromotie

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	1
1.1 Enkele fietsfeiten	1
1.2 Stimuleren fiets	1
1.3 Kansen voor de fiets	2
1.4 Doel fietsbeleidsplan	2
1.5 Fietsnetwerk, -voorzieningen, gedragsbeïnvloeding en promotie	3
1.6 Samenwerking	3
1.7 Leeswijzer	4
2 Achtergronden	5
2.1 Gemeentelijke (fiets)beleidsuitgangspunten	5
2.2 (Fiets)beleidsuitgangspunten van hogere overheden	6
3 Het fietsverkeer in de huidige situatie	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Het gebruik van de fiets	10
3.2.1 Aandeel fiets	10
3.2.2 Positie van de fiets in Sittard en Geleen	11
3.2.3 Verklaringen/theoretische achtergronden	13
3.3 School-thuisroutes	15
3.4 Verkeersveiligheid	15
3.5 Mening van weggebruikers	17
3.5.1 Inleiding	17
3.5.2 Resultaten E-Spraak	17
3.5.3 Resultaten enquêtes	18
3.6 Conclusie	19
4 De beleidsvisie	21
4.1 Beleidsvisie voor fietsinfrastructuur	21
4.2 Beleidsthema's van het fietsbeleid	22
4.3 Flankerend parkeerbeleid	25
4.4 Conclusie	26
5 Het fietsnetwerk	27
5.1 Fiets bestemmingslocaties	27
5.2 Wensrelaties	28
5.3 Fietsnetwerk	28
5.3.1 Utilitair fietsnetwerk	28
5.3.2 Recreatief fietsnetwerk	31

	Pagina
Inhoud (vervolg).....	Pagina
6	Kwaliteitseisen fietsnetwerk 32
6.1	Kwaliteitseisen fietsnetwerk..... 32
6.1.1	Fietsstraten 34
6.1.2	Wachttijdvoorspellers..... 35
6.1.3	Regensensoren op verkeerslichten..... 35
7	Kwaliteitseisen overige fietsvoorzieningen 36
7.1	Fietsparkeren 36
7.1.1	Uitgangspunten en kwaliteitseisen..... 36
7.1.2	Inventarisatie fietsvoorzieningen bij bestemmingslocaties 39
7.1.3	Aanbevelingen voor Sittard-Geleen 39
7.2	Fietsbewegwijzering 39
7.3	Huurfietsen op stations..... 40
7.4	Sociale veiligheid: zorgdragen voor goede verlichting 40
8	Toetsing fietsnetwerk..... 41
8.1	Toetsingsmethode 41
8.2	Resultaten toetsing..... 41
9	Beheer en onderhoud 43
9.1	Uitgangssituatie..... 43
9.2	Aanbevelingen..... 44
10	Gedragbeïnvloeding en promotie 45
10.1	Inleiding..... 45
10.2	Fietspromotie; voorbeeldprojecten en leerpunten 45
10.3	Mobiliteitsmanagement; stimuleren fietsgebruik bedrijven 46
10.4	Educatie en voorlichting; stimulering en verkeersveiligheid schoolverkeer 47
10.5	Promotie van winkelverkeer op de fiets..... 48
10.6	Stimuleren van het recreatieve rondje 49
10.7	Aanpak fietsendiefstal; handhaving en voorlichting..... 49
10.8	Innovatie..... 49
10.9	Aanbevelingen voor Sittard-Geleen 50
11	Monitoring..... 52
11.1	Monitoringsystematiek 52
11.2	Monitoring op basis van indicatoren 53
12	Uitvoeringsstrategie..... 55
12.1	Samenwerking..... 55
12.2	Coördinatie 55
12.3	Van beleidsplan naar uitvoeringsplan..... 56
12.4	Uitvoeringsstrategie 56

12.5	Besluitvorming beleidsplan.....	57
------	---------------------------------	----

Inhoud (vervolg).....

Bijlagen

1	Samenvatting gesprekken buurgemeenten
2	Reacties E-spraak
3	Resultaten enquêtes automobilisten Sittard en Geleen
4	Kaart bestemmingslocaties
5	Ulilitair fietsnetwerk
6	Kaart recreatief fietsnetwerk
7	Resultaten inventarisatie fietsenstallingen
8	Overzicht fietsvoorzieningen huidige situatie
9	Overzicht wegvakken fietsnetwerk met een slechte onderhoudsstaat
10	Voorbeeldcampagne 'Pak de fiets'
11	Achtergrondinformatie

Samenvatting

Het vigerende gemeentelijk fietsbeleid is gebaseerd op beleidsplannen van de voormalige gemeenten Sittard en Geleen. Er is behoefte aan een actueel fietsbeleid dat de koers uitzet om het fietsgebruik te stimuleren en te profileren als alternatief voor het gebruik van de auto op de korte afstand. Het voorliggende fietsbeleidsplan is een integraal plan met als doel het aantal interne autoverplaatsingen op korte termijn te reduceren, het aandeel fiets te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers te reduceren. Bij de totstandkoming van het fietsbeleidsplan is intensief samengewerkt met een interne klankbordgroep (specialisten gemeente Sittard-Geleen), stadsdeelmanagers, externe klankbordgroep (maatschappelijke organisaties) en bewoners (via E-spraak en automobilistenenquêtes).

Om de huidige situatie ten aanzien van het fietsen in Sittard-Geleen inzichtelijk te maken is een onderzoek uitgevoerd naar feiten en meningen. Uit dit onderzoek blijkt dat de laatste jaren sprake is van een toenemend aantal slachtofferongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Uit de meningen van inwoners uit de gemeente blijkt, dat er veel knelpunten zijn op het gebied van veiligheid, directheid, comfort en onderhoud van het gemeentelijk fietsnetwerk. Ook is er een tekort aan fietsenstallingen. Daarnaast heeft Sittard-Geleen te maken met een laag fietsaandeel (26%). Om dit aandeel de komende jaren te vergroten moet Sittard-Geleen over een hoogwaardig fietsnetwerk met goede stallingvoorzieningen beschikken. Om een hoogwaardig fietsnetwerk te realiseren moet een comfortabel, veilig, samenhangend, direct en aantrekkelijk fietsnetwerk gerealiseerd worden. Daarnaast is een doelgerichte promotie en marketing van belang om het fietsgebruik te stimuleren. Om dit te verwezenlijken zet Sittard-Geleen in op de volgende beleidsthema's:

- Veilig en comfortabel fietsen binnen Sittard-Geleen;
- Gemeentelijke hoofdstructuur auto, openbaar vervoer en fiets ontvlechten;
- Industrie- en bedrijventerreinen en winkelcentra goed per fiets bereikbaar;
- Verbindingen naar omliggende kernen verbeteren;
- Inzetten op kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen en toegankelijkheid bij belangrijke bestemmingslocaties;
- Barrières (A2, spoorlijn, Middenweg, Julianakanaal, zone tussen Sittard en Geleen en het centrum van Sittard) slechten;
- Onderscheid in 3 fietsnetwerken, te weten primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes;
- Recreatief fietsen in en nabij Sittard-Geleen stimuleren;
- Inzetten op mobiliteitsmanagement;
- Publiekacties om het fietsen in Sittard-Geleen een positieve impuls te geven.

Op basis van herkomst- en bestemmingsgebieden (zoals onderwijsinstellingen, bedrijven- en industrieterreinen, gezondheidszorginstellingen, centrum- en kernwinkelgebieden, cultuur en bezienswaardigheden, sportvoorzieningen, belangrijke openbaar vervoerhaltes en natuurgebieden) zijn wenslijnen opgesteld die de basis vormen voor het fietsnetwerk. Rekening houdend met de ruimtelijke structuur en het aanwezige netwerk is het fietsnetwerk opgesteld. In het utilitaire fietsnetwerk is onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes. De primaire fietsroutes vormen de hoofdroutes van het fietsnetwerk inclusief de routes die zijn afgeleid van het provinciaal netwerk. De secundaire fietsroutes vormen de verbindende schakels tussen de hoofdroutes, de verbindingen van het hoofdnetwerk naar de 'deur' van de herkomst of bestemming.

Het recreatieve fietsnetwerk is gekoppeld aan het knooppuntensysteem en de fietsroutes van de Groenmetropool.

De gemeente Sittard-Geleen heeft een hoog ambitieniveau. Dit vertaalt zich in hoge kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk. Deze kwaliteitseisen bieden een toetsingskader (op basis van comfort, veiligheid, samenhang, directheid en aantrekkelijkheid) waarbij onderscheid is gemaakt in kwaliteitseisen voor primaire en secundaire (inclusief recreatieve) fietsroutes. Gelet op de ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen is ook onderscheid gemaakt tussen fietsroutes binnen en buiten de bebouwde kom. Daarnaast zijn kwaliteitseisen geformuleerd voor fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen, fietsbewegwijzering en verlichting. Zo moeten op basis van de landelijke fietsparkeernormen bij bezoekerintensieve voorzieningen voldoende (gratis) bewaakte en onbewaakte fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd die voldoen aan de FietsParkeur.

Op basis van de kwaliteitseisen is het fietsnetwerk getoetst. Voor alle situaties waarbij de fietsroute wel in het netwerk is opgenomen maar niet aan de kwaliteitseisen wordt voldaan, is sprake van een knelpunt. Het ontbreken van voldoende kwalitatieve verharding (zowel in type verharding als in kleur) is met ruim 40% het meest voorkomende knelpunt in Sittard-Geleen. Meer dan een derde van het fietsnetwerk heeft momenteel niet de gewenste onderhoudsstaat en in ongeveer een kwart van de beschouwde wegvakken voldoet de maatvoering van de voorzieningen niet.

Op het gebied van beheer en onderhoud moeten alle primaire en secundaire fietsroutes tweejaarlijks worden geïnspecteerd en gekeurd. Doel daarvan is het beoordelen en eenduidig vastleggen van zichtbare schades aan de verharding. Daarnaast moet het comfort en de veiligheid voor de fietser gewaarborgd worden bij tijdelijke verkeersmaatregelen en in het kader van gladheidsbestrijding.

Op het gebied van promotie en marketing van de fiets is een voorstel gedaan voor een concrete aanpak voor Sittard-Geleen voor de komende drie jaar. Deze aanpak bevat onderdelen op het gebied van verkeerseducatie (Limburgs VerkeersveiligheidsLabel), mobiliteitsmanagement, fietsverlichtingscampagne, bevorderen van acties en activiteiten met het thema fiets door Fietsersbond, ANWB, VVN, wijkraden en scholen en (landelijke) campagnes, zoals de antidiefstalcampagne, 'Met belgerinkel naar de winkel' et cetera.

Ten slotte is een monitoringsystematiek opgezet om de effecten van het gevoerde beleid te meten. Op basis van indicatoren wordt het fietsbeleid van Sittard-Geleen in 2011 geëvalueerd waardoor bepaald kan worden op welke specifieke punten het beleid aangescherpt moet worden of gehandhaafd kan blijven. Voor de realisatie van het fietsbeleid wordt in de uitvoeringsstrategie voorgesteld om een fietscoördinator aan te stellen die niet alleen de uitvoering van het beleid bevordert en zorgt dat de lijnen samenkomen, maar die ook kan zorgen voor de informatievoorziening vanuit één 'loket'.

1

Inleiding

De gemeente Sittard-Geleen zet met dit fietsbeleidsplan de koers uit om het fietsgebruik te stimuleren en te profileren als alternatief voor het gebruik van de auto op de korte afstand. Het voorliggende plan is een integraal fietsbeleidsplan. Dit hoofdstuk beschrijft de ambitie en doelen van het nieuwe fietsbeleid.

1.1 Enkele fietsfeiten

- In Nederland zijn inmiddels meer fietsen dan inwoners, bijna 20 miljoen, zo meldt het Centraal Bureau voor de Statistiek;
- In totaal hebben we in Nederland 14,2 miljard fietskilometers afgelegd in 2007, per persoon is dit gemiddeld 2,4 kilometer per dag. Dat is ruim 7% van alle kilometers die in Nederland afgelegd worden (bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2007);
- De fiets heeft op afstanden tot 7,5 kilometer een aandeel van ongeveer 35%;
- 'Fietsen' is economisch aantrekkelijk: uit onderzoek in de regio Antwerpen en Limburg is gebleken dat een recreatieve fietser ongeveer € 10,- tot € 13,- uitgeeft tijdens zijn fietstocht.

1.2 Stimuleren fiets

In de Programmabegroting 2008 van de gemeente Sittard-Geleen wordt een sterke stad beschreven als een goed bereikbare stad. Mobiliteit van mensen en goederen is voorwaarde om de stad goed te laten functioneren, maar moet wel in goede banen geleid worden. Sturing is nodig om de stad bereikbaar te houden en de negatieve effecten van het verkeer te beperken. Om de bereikbaarheid van de gemeente te blijven waarborgen wordt er met behulp van de '3 B's' voor gezorgd dat meer mensen kiezen voor openbaar vervoer en/of fiets (Beïnvloeden), infrastructuur beter wordt benut (Benutten) en nieuwe infrastructuur daar waar noodzakelijk wordt aangelegd (Bouwen).

In de Stadsvisie 2012 van de gemeente Sittard-Geleen is als doelstelling opgenomen om stedelijke functies te versterken. De gemeente wil dit bereiken door onder andere de bereikbaarheid te verzekeren door een bij de ambities passende infrastructuur en een optimale benutting van beschikbare vervoersvormen. Daarbij moeten openbaar vervoer en langzaam verkeer prioriteit krijgen, zij moeten een groter aandeel van het vervoer voor hun rekening nemen.

In de Stadsvisie 2016 is er voor gekozen de Stadsvisie van 2012 niet te heroverwegen (de uitgezette koers is goed) maar de Stadsvisie Sittard-Geleen 2012 te verfijnen. Ook in de Stadsvisie 2016 wordt het verzekeren van bereikbaarheid met belangrijke prioriteit voor openbaar vervoer en langzaam verkeer, als doelstelling genoemd.

Ter uitvoering van de Netwerkaanpak Zuid-Limburg is op Tripool-niveau met de minister van Verkeer en Waterstaat een pakket van maatregelen (Quick-Wins) overeengekomen dat in de periode 2007-2010 in een tweetal tranches dient te worden uitgevoerd. Voor de gemeente Sittard-Geleen is drie miljoen euro gereserveerd voor het uitvoeren van maatregelen ter verhoging van het fietsgebruik. Doel van deze maatregelen is te komen tot reductie van de interne automobilititeit met 5% door verhoogd gebruik van openbaar vervoer en fiets.

1.3 Kansen voor de fiets

De fiets vervult als hoofdvervoerswijze, maar vooral ook als voor- en natransport, een belangrijke rol. Goed gemeentelijk beleid ter bevordering van de fiets is daarom een belangrijk middel voor het verkrijgen en behouden van een optimale bereikbaarheid en draagt tevens bij aan het bereiken van andere doelstellingen van uiteenlopende sectoren, zoals de zorg voor het maatschappelijk welzijn, de verkeersveiligheid, het milieu, de gezondheid, het ruimtegebruik en het in stand houden van economische functies in de (stads)centra.



Foto 1.1: Fietstunnel Heijersteeg

De gemeente Sittard-Geleen ziet volop kansen om het fietsgebruik in de gemeente de komende jaren te vergroten. Kansen, die benut kunnen worden als voldaan wordt aan een verbetering van de veiligheid voor fietsers en een comfortabel, aantrekkelijk, samenhangend en direct netwerk wordt gerealiseerd. Dit vraagt een jarenlange actieve aanpak van het fietsbeleid.

1.4 Doel fietsbeleidsplan

Het fietsbeleidsplan heeft primair tot doel om samen met andere partijen fietsbevorderende maatregelen te realiseren, zodat de houding en het gedrag van inwoners van Sittard-Geleen ten opzichte van de fiets positiever wordt. Tevens heeft het fietsbeleidsplan tot doel om de verkeersveiligheid onder fietsers te verbeteren.

Concreet leidt dat tot de volgende taakstellingen:

- reductie van de interne automobilititeit met 5% op korte termijn (tot 2011) door verhoogd gebruik openbaar vervoer en fiets;
- aandeel fiets in de modal split¹ van 31% in 2015 (stijging van 5% ten opzichte van 2007 ten koste van aandeel interne automobilititeit);
- aandeel fiets in de modal split van 36% in 2020 (stijging van 10% ten opzichte van 2007 ten koste van aandeel interne automobilititeit);
- totaal aantal verkeersslachtoffers (ziekenhuisongevallen, doden en overige slachtofferongevallen) onder fietsers met 25% te reduceren tot het niveau van 2000, maximaal 30 slachtoffers per jaar in 2015.

¹ Modal split is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

1.5 Fietsnetwerk, -voorzieningen, gedragsbeïnvloeding en promotie

Om bovenstaande doel- en taakstellingen te behalen moet een hoogwaardig fietsnetwerk voor de gebruikers beschikbaar zijn. In dit beleidsplan is aangegeven hoe het netwerk kan worden ontwikkeld. Het opstellen van het fietsnetwerk vindt plaats in drie stappen:

1. opstellen wenslijnen, uitgaande van gemeentelijke fiets bestemmingslocaties;
2. vertaling van wenslijnen naar fietsnetwerk;
3. inventarisatie van knelpunten in het fietsnetwerk op basis van kwaliteitseisen.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen, fietsbewegwijzering, huurfietsen en fietsverlichting. Bij fietsenstallingen wordt zowel gekeken naar de kwantiteit en kwaliteit van huidige fietsenstallingen als locaties waar fietsenstallingen gewenst zijn.

Momenteel ligt de focus van het fietsbeleid in de gemeente Sittard-Geleen met name op het verbeteren van het fietsnetwerk. Bepaalde kwaliteitsimpulsen voor de fiets zijn of worden in het kader van binnenstadsprojecten, zoals 'Zitterd Revisited' al gerealiseerd. Ook de Rijksweg heeft door het project Rijkswegboulevard een kwaliteitsimpuls gekregen als belangrijke openbaar vervoer en langzaam verkeersas tussen Sittard en Geleen. De komende jaren wordt, naast het verder ontwikkelen van de infrastructuur, ook meer aandacht besteed aan gedragsbeïnvloeding. Promotie en marketing zijn van groot belang om het fietsen in Sittard-Geleen een positieve impuls te geven. Verbetering en aanpassingen van het fietsnetwerk, fietsbewegwijzering en stallingen leggen de basis voor een goede fietsverbinding. Promotie en marketing zijn 'de saus' over een goed fietsvoorzieningenpakket.

In dit fietsbeleidsplan gaat de aandacht daarom uit naar het verbeteren en aanvullen van het fietsnetwerk, fietsenstallingen, fietsbewegwijzering, huurfietsen, fietsverlichting, gedragsbeïnvloeding, promotie en mobiliteitsmanagement.

1.6 Samenwerking

Voor het realiseren van een hoge ambitie is een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen onontbeerlijk. Gedurende het proces zijn verschillende workshops gehouden waarin keuzes zijn gemaakt ten aanzien van de bestemmingslocaties, het fietsnetwerk en de kwaliteitseisen, met:

- interne klankbordgroep, waarin namens de gemeente Sittard-Geleen specialisten op het gebied van verkeersbeleid, verkeersregelinstallaties, verkeersontwerp, fietsparkeren, recreatief fietsverkeer, stedenbouw/ruimtelijke ordening en communicatie vertegenwoordigd zijn;
- stadsdeelmanagers;
- externe klankbordgroep waarin Veilig Verkeer Nederland afdeling Sittard-Geleen, Veilig Verkeer Nederland afdeling Born, Fietsersbond Westelijke Mijnstreek, Stichting Ondernemers Binnenstad Sittard, Geleen Promotion, ROVL, Politie Limburg-Zuid en provincie Limburg vertegenwoordigd zijn. Daarnaast zijn vertegenwoordigers namens scholen en horeca uitgenodigd om zitting te nemen in de externe klankbordgroep. Zij zijn niet allemaal aanwezig geweest bij de verschillende sessies met de klankbordgroep, maar zijn wel op de hoogte gehouden van de vorderingen en tevens uitgenodigd om reacties via e-mail kenbaar te maken op de (concept)rapportage.

Van 1 juni 2008 tot en met 15 juli 2008 hebben inwoners van de gemeente de mogelijkheid gekregen om via 'E-spraak' hun mening over verschillende aspecten (veiligheid, ontbrekende schakels in het netwerk, comfort en kwaliteit) van het fietsbeleid kenbaar te maken. E-spraak is een internettoepassing waarbij de aandachtspunten en meningen van de bewoners van Sittard-Geleen zijn geïnventariseerd.

Bewoners, bedrijven of andere doelgroepen konden via een interactieve kaart op internet hun reactie geven op alle fietsaspecten binnen de gemeente. Ook de bewonersplatforms zijn nadrukkelijk uitgenodigd om op deze manier hun mening kenbaar te maken. In totaal zijn meer dan 160 reacties binnengekomen op deze oproep om aandachtspunten aan te leveren voor het fietsplan.

Verder zijn enquêtes afgenomen onder 320 automobilisten. Op 2 en 3 oktober 2008 zijn op verschillende locaties in Sittard en Geleen enquêtes afgenomen met als doel te inventariseren wat de beweegredenen zijn om met de auto naar verschillende voorzieningen (zoals basisscholen, ziekenhuis, stadscentrum, supermarkt en wijkwinkelcentrum) te rijden. Belangrijke vraag hierbij is wat er verbeterd moet worden om meer mensen uit de auto te krijgen en het fietsgebruik te stimuleren.

Tevens is het plan afgestemd met de omliggende gemeenten Schinnen, Echt-Susteren, Beek, Stein en Selfkant. Een samenvatting van de gevoerde gesprekken is opgenomen in bijlage 1.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de (fiets)beleidsuitgangspunten uit het vigerende gemeentelijk beleid en het beleid van hogere overheden beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de uitgangssituatie ten aanzien van het fietsen in Sittard-Geleen besproken. De beleidsvisie met hoofdkeuzes voor het fietsbeleidsplan om te komen tot een verhoging van het fietsgebruik binnen Sittard-Geleen, zijn geformuleerd in hoofdstuk 4. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 het fietsnetwerk gepresenteerd. Op basis van herkomst- en bestemmingsgebieden zijn wenslijnen opgesteld die de basis vormen voor het fietsnetwerk. Het fietsnetwerk is getoetst aan kwaliteitseisen, deze worden in hoofdstuk 6 beschreven. De aanbevelingen en kwaliteitseisen voor de fietsvoorzieningen komen in hoofdstuk 7 aan bod. De resultaten van de toetsing van het fietsnetwerk worden in hoofdstuk 8 besproken waarna in hoofdstuk 9 beheer en onderhoud centraal staat. De thema's promotie en marketing worden in hoofdstuk 10 besproken en de monitoringsystematiek in hoofdstuk 11. Ten slotte wordt in hoofdstuk 12 de uitvoeringsstrategie gepresenteerd.



Foto 1.2: Fietspontje Grevenbicht

2

Achtergronden

Hoewel de vigerende fietsbeleidsplannen van de voormalige gemeenten Sittard en Geleen achterhaald zijn, is er een goede uitgangspositie om de rol van de fiets verder te versterken. Zo is de Stadsvisie en het coalitieprogramma gericht op stimulering van het fietsgebruik en zijn er vanuit de netwerkanalyse financiën beschikbaar gesteld om dit te bewerkstelligen. In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre (fiets)beleidsuitgangspunten van de voormalige gemeenten Sittard, Geleen en Born nog relevant zijn voor dit fietsbeleidsplan. Tevens worden de belangrijkste (fiets)beleidsuitgangspunten beschreven van andere overheden die moeten doorwerken in het gemeentelijk fietsbeleid.

2.1 Gemeentelijke (fiets)beleidsuitgangspunten

Het gemeentelijk fietsbeleid bestaat uit beleidsdocumenten van de voormalige gemeenten Sittard en Geleen. Zo is in 1995 het Fietsplan Sittard, in 2000 het Mobiliteitsplan Sittard, met daarin ook fietsbeleidsuitgangspunten, en in 1997 het Fietplan Geleen opgesteld. Voor de voormalige gemeente Born is geen fietsbeleid opgesteld.

Fietsplan Sittard 1995

Het Fietsplan Sittard uit 1995 heeft als doel om het gebruik van de fiets te stimuleren door te streven naar een optimalisering van de fietsinfrastructuur en het duurzaam bevorderen van de verkeersveiligheid voor fietsers. Om dit te bereiken wordt gestreefd naar een compleet, direct, comfortabel en goed onderhouden fietsnetwerk. Daarnaast moeten (bewaakte) fietsenstallingen worden uitgebreid rondom het winkelcentrum, wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten worden beperkt en moet er meer aandacht zijn voor verkeersveiligheid op school-thuisroutes en linksafslaande fietsers op kruispunten.

Mobiliteitsplan Sittard 2000

In 2000 is het Mobiliteitsplan Sittard opgesteld met als doel het beheersen van de groei van de automobilititeit en het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De groei van het autoverkeer kan onder andere worden beperkt door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen en de aanleg van een toeristisch recreatief fietsnetwerk om het gebruik van de fiets te stimuleren. Wanneer fietsroutes en auto-infrastructuur elkaar kruisen dient de oversteekbaarheid te worden verbeterd.

Fietsplan Geleen 1997

Door de toenmalige gemeente Geleen is in 1997 een fietsplan opgesteld. Voor de kern Geleen vormen negen hoofdroutes en een aantal aanvullende routes het hoofdfietsnetwerk. De hoofdroutes zijn bepaald op basis van de verplaatsingsbehoeftes en de routekeuzes van het fietsverkeer. Hierbij is ondermeer aangesloten op de belangrijkste bestemmingen (scholen, winkels en het centrum), de regionale routes en mogelijk toekomstige ontwikkelingen. Een programma van eisen is opgesteld waarin wordt aangegeven welke vormgeving (kwaliteit) onder welke omstandigheden is gewenst. Vervolgens zijn concrete maatregelen geformuleerd voor de vier belangrijkste fietsroutes.

Fietsprojecten gemeente Sittard-Geleen na de herindeling

Hoewel na de herindeling van de gemeente Sittard-Geleen geen fietsbeleidsplan is opgesteld voor de nieuwe gemeente, zijn er wel projecten uitgevoerd (of in de planning) ter verbetering van het fietsnetwerk. Zo zal dynamisch verkeersmanagement in het kader van 'Zitterd Revisited', de totaalvisie voor de integrale aanpak van de binnenstad van Sittard met een looptijd van 2000 tot en met 2020, een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van de fietsstructuur. Voor het fietsverkeer betekent dit onder meer dat de oversteekbaarheid van de hoofdwegen verbetert. Daarnaast is de Rijkswegboulevard, die de kernen Sittard en Geleen aan elkaar verbindt, een belangrijke hoofdstraat voor openbaar vervoer en fiets. Om die reden zijn vrijliggende fietspaden gerealiseerd langs deze as. Ook langs de Haspelsestraat zijn recentelijk vrijliggende fietspaden gerealiseerd en voor de Odasingel staan deze op de korte termijn planning.

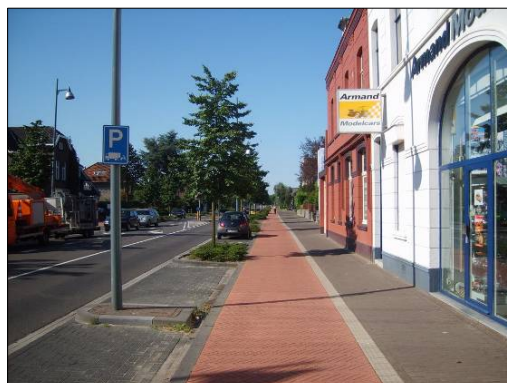


Foto 2.1: Vrijliggende fietspaden langs de Rijksweg boulevard

Conclusie

Het vigerende gemeentelijk fietsbeleid is gebaseerd op beleidsplannen van de voormalige gemeenten Sittard en Geleen. Hoewel deze plannen inmiddels achterhaald zijn, gelden bepaalde doelstellingen ook voor dit fietsbeleidsplan. Om een hoogwaardig fietsnetwerk te realiseren wordt namelijk ook in dit fietsbeleidsplan gestreefd naar een comfortabel, verkeersveilig, samenhangend en direct fietsnetwerk. In dit fietsbeleidsplan wordt daarnaast specifiek aandacht besteed aan fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen, beheer en onderhoud en doelgerichte promotie en marketing, aspecten die in het vigerende fietsbeleid slechts in geringe mate aan de orde komen.

2.2 (Fiets)beleidsuitgangspunten van hogere overheden

Naast het gemeentelijk (fiets)beleid biedt ook het beleid van hogere overheden uitgangspunten en aanknopingspunten voor het fietsbeleidsplan van Sittard-Geleen. Bepaalde aspecten uit rijks- en provinciaal beleid moeten namelijk doorwerken in

gemeentelijke plannen, zoals de essentiële herkenbaarheidkenmerken en het provinciaal verkeers- en vervoerplan.

Rijksbeleid; Nota Mobiliteit

Op basis van de Nota Mobiliteit moet de gemeente Sittard-Geleen bij het opstellen van een beleidsplan, rekening houden met het beleid van buurgemeenten. Ook moet de gemeente in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud zorgen voor het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidkenmerken op de wegen die zij in beheer hebben. Onderdeel van de essentiële herkenbaarheidkenmerken is dat op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/h) vrijliggende fietspaden of fietsstroken aanwezig moeten zijn.

Daarnaast moet de gemeente onder meer zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Parkeervoorzieningen voor fietsers moeten op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. En bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet de gemeente zorg dragen voor een goede fietsverbinding met zowel het centrum van de gemeente als met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. Alle overheden moeten volgens de Nota Mobiliteit werken aan het terugdringen van fietsendiefstal, waarbij de inzet is om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan, 2007

In maart 2007 is het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan vastgesteld. Langzaam verkeer krijgt in dit provinciale beleidsplan een prominente plaats. Fietsen is een belangrijke hoofdtransportwijze en ook in het voor- en natransport is dit een onmisbaar element in het ketenvervoer. De provincie wil het fietsen stimuleren door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming met als doel een gemiddeld aandeel van de fiets in de vervoermiddelkeuze in Limburg van 25% in 2020. Het huidige aandeel fietsers in de vervoermiddelkeuze is niet bekend.

De provincie zet met name in op de volgende aspecten:

- stimuleren van de fiets, vooral voor de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km;
- speciale aandacht voor de grote steden van Limburg waar de grootste potenties voor de fiets liggen en bijbehorend separaat budget;
- het completeren van het provinciaal fietsroutenetwerk en in stand houden van de fietspaden langs de provinciale wegen;
- promotie van het gebruik van de fiets gecombineerd met maatregelpakketten voortvloeiend uit mobiliteitsmanagement in de stedelijke agglomeraties;
- het realiseren van fietsenstallingen bij stadscentra, stations en haltes van het openbaar vervoer;
- het verbeteren van de veiligheid van fietsers.

Provinciaal Fietsroutenetwerk Provincie Limburg, 2004

Stimulering van het (utilitair) fietsverkeer verlangt in de eerste plaats goede infrastructurele voorzieningen. Het gaat hierbij niet alleen om aanleg of verbetering van vrijliggende fietspaden of van fietsstroken. Van belang is ook dat voorzieningen goed op elkaar aansluiten, zodat daadwerkelijk sprake is van een herkenbaar netwerk. Ook aanvullende voorzieningen als goede stallingfaciliteiten rond centra, openbaar vervoerknooppunten en veilige oversteekvoorzieningen zijn van belang. Voor de gehele provincie is een provinciaal fietsroutenetwerk voor regionale utilitaire fietsstromen opgesteld. Dit netwerk betreft een ruggengraat van utilitaire fietsvoorzieningen in Limburg en sluit aan op gemeentelijke fietsroutes en toeristische fietsroutes. Het fietsroutenetwerk is door middel van een inventarisatie getoetst op ontbrekende fietsvoorzieningen, gevaarlijke oversteeklocaties en fietsstroken op gebiedsontsluitingswegen.

Het regionale fietsroutenetwerk is een belangrijk kader voor toekenning van financiële bijdragen van de provincie aan gemeentelijke fietsprojecten. Het regionale (utilitaire) fietsnetwerk maakt één op één deel uit van het gemeentelijk fietsnetwerk.

Netwerkanalyse Zuid-Limburg 2006

In augustus 2006 is de netwerkanalyse voor het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg vastgesteld. Deze netwerkanalyse is één van de 11 regionale netwerkanalyses die in Nederland zijn uitgevoerd, als opdracht vanuit de Nota Mobiliteit, voor een aantal aangewezen stedelijke netwerken. Doel van de netwerkanalyse is om in regionale samenhang en multimodaal, de mobiliteitsproblematiek in kaart te brengen en te komen tot mobiliteitsmaatregelen die de knelpunten helpen oplossen.

Met betrekking tot de fiets wordt de inzet van mobiliteitsmanagement (inclusief de fiets) aangemerkt als één van de bouwstenen om de knelpunten op het gebied van deur-tot-deur bereikbaarheid voor de verplaatsingsrelaties binnen en van/naar gemeenten in Zuid-Limburg, op te lossen. Het stimuleren van fietsverkeer wordt als belangrijkste drager genoemd om de ambitie, terugdringen van het intern autoverkeer binnen de Tripool-steden (Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen) met 5% voor 2011, te verwezenlijken. Tevens wordt in de netwerkanalyse het verbeteren van het fietsnetwerk, realisatie van (gratis) fietsenstallingen en aandacht voor (korte) overstappen fiets-OV genoemd als één van de quick-wins. In het kader van het totaal pakket quick-wins in Sittard-Geleen van in totaal 30 miljoen euro, nemen het Rijk, provincie en de betrokken gemeenten elk 1/3 deel voor hun rekening. Voor de gemeente Sittard-Geleen is 10 miljoen euro beschikbaar. Het pakket bestaat uit maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren, om de doorstroming met behulp van verkeersmanagement te verbeteren en ten slotte om het gebruik van de fiets te stimuleren. Voor het verbeteren van de positie van de fiets is drie miljoen euro beschikbaar in de gemeente Sittard-Geleen. Het pakket van maatregelen moet voor 2011 worden uitgevoerd.

Recreatief fietsverkeer

Met betrekking tot het recreatief fietsverkeer is het fietsknooppuntensysteem in de provincie Limburg en de Groenmetropool van belang. Beide netwerken worden meegenomen in de analyse en verbetering van het fietsnetwerk van de gemeente.

Groenmetropool is een grensoverschrijdend gebied. Het strekt zich uit van Beringen in Belgisch-Limburg via Nederlands-Limburg tot aan Düren in Duitsland. Door middel van twee recreatieve routes (groen voor fietsers en rood voor automobilisten) wordt een grensoverschrijdende verbinding gelegd tussen gemeenschappelijke kenmerken van het postindustriële landschap. De groene fietsroute vormt de verbinding tussen de natuur- en recreatiegebieden en doorsnijdt ook het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen. Deze route wordt één op één overgenomen in het recreatieve fietsnetwerk van de gemeente.



Foto 2.2: Recreatief fietsen nabij de Maasdorpen

Het fietsknooppuntensysteem in Limburg is erg fijnmazig, zodat recreatieve fietsers naar eigen inzicht een rondrit in de regio kunnen samenstellen. Alle routes van de knooppuntnetwerken zijn in twee richtingen bewegwijzerd.

Elk knooppunt (feitelijk: keuzepunt) in het netwerk heeft een eigen nummer. Bij het plannen van een recreatieve tocht door de regio zijn overzichtskaarten, welke te verkrijgen zijn bij de plaatselijke VVV of op borden bij diverse knooppunten, onmisbaar.

3

Het fietsverkeer in de huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt de uitgangssituatie ten aanzien van het fietsen in Sittard – Geleen besproken. Hierbij wordt ingegaan op de onderdelen fietsgebruik en de positie van de fiets op basis van de Fietsbalans², verkeers(on)veiligheid, en meningen van weggebruikers.

3.1 Inleiding

In de verkenning naar het hier en nu rondom het fietsen en het fietsbeleid is een korte analyse gemaakt van de onderdelen die in het bestaande en nieuwe beleid de hoofdzaak vormen. Het gaat dan om:

- het fietsgebruik. De belangrijkste vragen zijn: welk aandeel heeft het fietsen momenteel in de verdeling van de verschillende vervoerwijzen (modal split) en wat levert een vergelijking op van de mate van gebruik van de fiets met andere gemeenten in de regio Zuid-Limburg en gemeenten van een vergelijkbare omvang. Ook wordt gekeken naar het gebruik van fietsenstallingen en school-thuisroutes;
- de verkeers(on)veiligheid onder fietsers. Het gaat dan om het beeld over aard, omvang en locatie van de fietsslachtoffers in de afgelopen jaren.

Vervolgens is gekeken naar de positie van de fiets in Sittard en Geleen op basis van de Fietsbalans.

Naast dit onderzoek naar *feiten* is ook onderzoek gedaan naar *meningen*. Het inventariseren van de meningen van weggebruikers is van grote betekenis, omdat zij de gebruikers van de verkeersvoorzieningen zijn en daar het draagvlak voor beleid begint. Het oplossen van knelpunten die uit de inspraak naar voren komen, is het begin van succes in gedragsverandering.

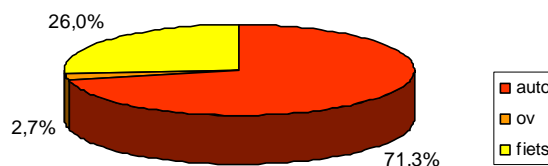
In de volgende paragrafen worden deze aspecten verder toegelicht en wordt geëindigd met conclusies. Die conclusies zijn input voor de verdere beleidsuitwerking in de volgende hoofdstukken.

² De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat op tien aspecten. Voor deze beoordeling wordt een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd.

3.2 Het gebruik van de fiets

3.2.1 Aandeel fiets

Het aandeel fiets in de modal split is in Sittard-Geleen 26% (zie figuur 3.1). In vergelijking met andere vergelijkbare steden in de provincie en een aantal steden van vergelijkbare grootte, scoort Sittard-Geleen erg laag in het aandeel fiets (zie tabel 3.1). Enkel de gemeente Heerlen scoort in Limburg nog lager in het aandeel fiets.



Figuur 3.1: Modal split (verdeling over de verschillende vervoerwijzen) Sittard-Geleen (bron: MON)

gemeente	auto	openbaar vervoer	fiets
Heerlen	80,7%	4,6%	14,7%
Sittard-Geleen	71,3%	2,7%	26,0%
Helmond	68,0%	2,2%	29,8%
Roermond	62,0%	3,9%	34,1%
Maastricht	57,1%	7,8%	35,2%
Haarlem	54,2%	9,4%	36,4%
Venlo	59,8%	3,5%	36,7%
Deventer	57,2%	5,1%	37,7%
Delft	52,1%	8,4%	39,5%
Leeuwarden	50,2%	5,2%	44,6%

Tabel 3.1: Modal split Sittard-Geleen in vergelijking met vergelijkbare steden (bron: MON 2007)

Ook wanneer de modal split wordt vergeleken met steden in Nederland met een ongeveer gelijk aantal inwoners (Deventer, Delft en Leeuwarden) scoort Sittard-Geleen erg laag in het aandeel fiets.

Steden als Helmond en Haarlem hebben evenals Sittard-Geleen, door de samenvoeging van meerdere kernen, een structuur met langgerekte bebouwing. Ook in vergelijking met deze twee steden scoort Sittard-Geleen slecht in het aandeel fiets.

Woon-werkverplaatsingen

Op basis van de burgermonitor 2007 zijn uitspraken te doen over het aantal inwoners van de gemeente, dat werkzaam is binnen de gemeente Sittard-Geleen en welk percentage daarvan met de fiets naar het werk gaat.

wijk/kern	werkend in Sittard	werkend in Geleen	werkend in Born	naar het werk met de fiets
Limbrichterveld	36,8 %	5,3 %	1,8 %	26,5 %
Sittard	34,8 %	11,3 %	3,5 %	20,4 %
Overhoven	39,3 %	10,1 %	3,4 %	24,1 %
Munstergeleen	30,8 %	12,8 %	2,6 %	28,7 %
Guttecoven	32,6 %	7 %	4,3 %	26,2 %
Geleen	17,4 %	33,4 %	1,9 %	25,1 %
Holtum-Born	21,4 %	8,1 %	14,2 %	19,2 %
Obbicht-Papenhoven	20,1 %	6 %	16,7 %	14,9 %
Totaal gemeente	29,7 %	16,8 %	6,6 %	22,5 %

Tabel 3.2: Resultaten burgermonitor 2007 met betrekking tot fietsgebruik woonwerk verplaatsingen

Van het totaal aantal inwoners in de gemeente Sittard-Geleen is ruim 50% werkzaam binnen de eigen gemeente. In totaal geeft 22,5% van de inwoners aan met de fiets naar het werk te gaan (zie tabel 3.2). Juist deze inwoners zijn potentiële fietsers aangezien deze binnen een afstand van 7,5 km werken.

Overige fietsverplaatsingen

Voor de overige utilitaire en recreatieve verplaatsingen geeft 42,5% van de inwoners van Sittard-Geleen aan met de fiets de dagelijkse boodschappen te doen. Op de fiets naar de winkel wordt door 22,4% van de inwoners met de fiets gedaan en het bezoeken van familie of vrienden door 38% van de inwoners. Een bezoek aan het stadscentrum van Sittard wordt door 35,8% en een bezoek aan het stadscentrum van Geleen door 20,4 % van de inwoners op de fiets gedaan.

Subjectieve fietsbereikbaarheid

Uit de Monitor Stedelijke Bereikbaarheid 2006 van Rijkswaterstaat blijkt dat de subjectieve fietsbereikbaarheid in Sittard-Geleen slecht is. Dit betekent dat inwoners van Sittard-Geleen verwachten dat een bepaalde verplaatsing op de fiets langer zal duren dan in werkelijkheid het geval is.

Gebruik fietsenstallingen

In de huidige situatie zijn bewaakte fietsenstallingen binnen de gemeente gesitueerd op het Tempelplein, Haspelsestraat, Groenstraat, Glanerbrook en bij het ziekenhuis. In 2007 is het aantal gestalde fietsen in de stallingen Tempelplein, Haspelsestraat en ziekenhuis toegenomen met circa 5% ten opzichte van 2006.

In oktober 2005 is door de gemeente Sittard-Geleen een telling gedaan naar onbewaakt gestalde fietsen in Sittard en Geleen. Hieruit bleek dat in Geleen circa 150 fietsen gestald staan, waarvan circa 40 op de markt. In Sittard stonden op de geïnventariseerde werkdag circa 500 fietsen onbewaakt gestald. Concentraties met meer dan 30 gestalde fietsen stonden op het Stationsplein, Steenweg, Paardestraat (omgeving centrum Sittard), Centrum Sittard (Markt / Putstraat / Plakstraat), Parklaan, Walstraat en Tempelplein (buiten de bewaakte stalling).



Foto 3.1: Bewaakte fietsenstallingen in Sittard

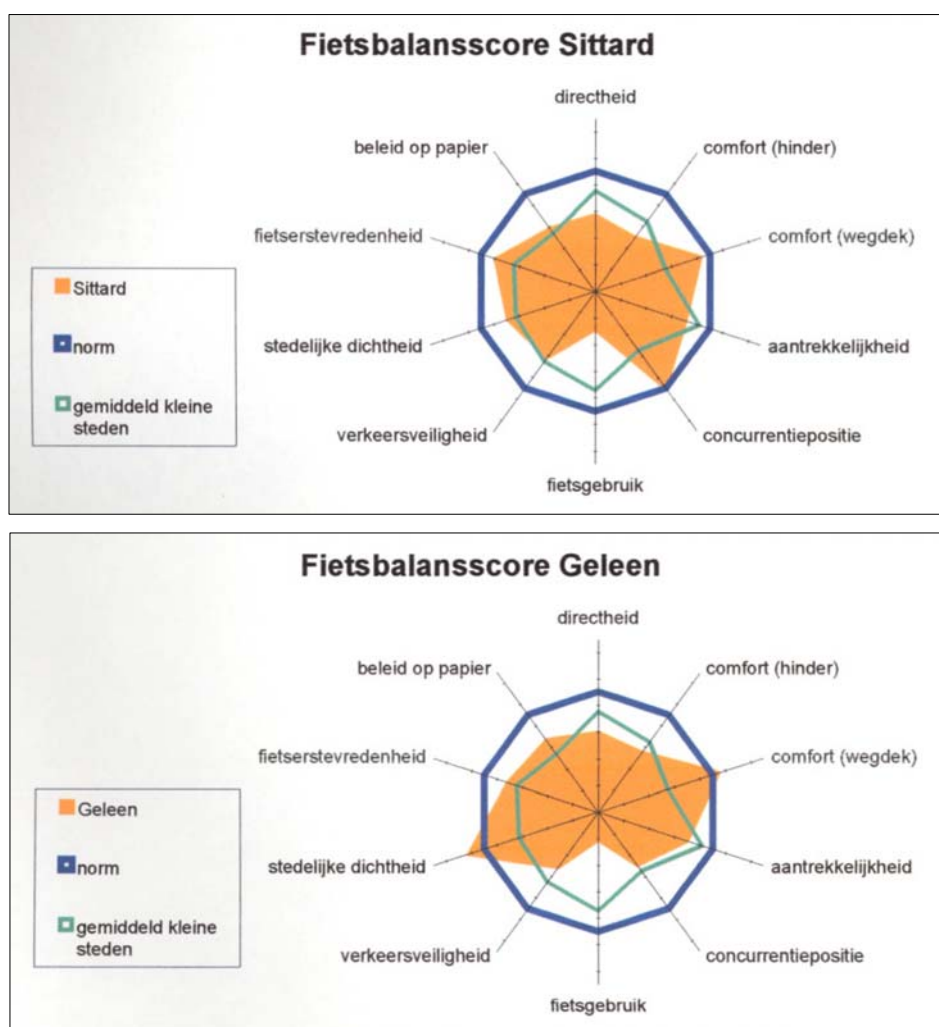
3.2.2 Positie van de fiets in Sittard en Geleen

De fietsersbond heeft in 2002 de positie van de fiets in Sittard en Geleen op een groot aantal onderdelen onderzocht (zie ook figuur 3.2). Onderstaand de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek:

- de fiets heeft in Sittard een goede concurrentiepositie ten opzichte van de auto. In Geleen is dit niet het geval;
- door de lage parkeerkosten voor de auto in zowel Sittard als Geleen heeft de fietser geen concurrentievoordeel op het gebied van kosten;
- volgens de analyse van de Fietsbalans is de fiets in Geleen zelden sneller dan de auto;
- zowel in Sittard als Geleen is sprake van een comfortabel wegdek (veel asfalt voor de fietsstructuur);
- door onder meer de vele verkeerslichten is de directheid in beide kernen slecht beoordeeld;
- er is in Sittard en Geleen veel hinder van verkeer en infrastructuur, te veel geluidhinder, een zeer laag fietsgebruik en matig tevreden fietsers;

- zowel Sittard als Geleen scoort slecht op verkeersveiligheid voor fietsers. Dit betekent dat fietsers een verhoogd risico lopen het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval;
- het fietsbeleid staat in beide kernen slecht op papier. Met name uit onvoldoende kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsrouten netwerk en onvoldoende inzicht in het budget voor fietsbeleid;

Hoewel het onderzoek van de Fietsbalans dateert uit 2002, geeft het een goed beeld van de positie van de fiets in de gemeente Sittard-Geleen. Het biedt aanknopingspunten voor het fietsbeleid. In hoofdstuk 8 en 9 van dit Fietsbeleidsplan is de toetsing van het fietsnetwerk en de huidige onderhoudsstatus beschreven. Hieruit blijkt dat het beeld van de Fietsbalans uit 2002 op bepaalde punten gewijzigd is. Aanbevolen wordt om in 2011 het onderzoek van de Fietsersbond te herhalen om zodoende het voorliggende fietsbeleid te monitoren. In hoofdstuk 11 wordt de monitoringsystematiek nader toegelicht.



Figuur 3.2: Fietsbalansscore Sittard en Geleen³

³ Het resultaat is een sterkte-zwakte analyse van het Fietsklimaat. De scores worden afgezet tegen

- bestaande en nieuw ontwikkelde objectieve normen;
- de scores van alle onderzochte gemeenten en gemeenten uit dezelfde grootteklasse;
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

3.2.3 Verklaringen/theoretische achtergronden

Sittard-Geleen heeft te maken met een laag fietsaandeel. Om dit aandeel in de komende jaren te verhogen is inzicht benodigd in de invloedsfactoren (geografische en morfologische omstandigheden, ruimtelijke structuur, culturele factoren en beleidsmaatregelen). Hiervoor is onderzoek gedaan op basis van relevante literatuur. Onderstaand zijn de bevindingen uit dit literatuuronderzoek beknopt weergegeven.

In 1999 heeft de projectgroep Masterplan Fiets van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek laten uitvoeren naar overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Zuidoost-Limburg en Nederlandse en Europese steden met een vergelijkbare omvang. Vanaf 1920 is er primair een algemene tendens in de ontwikkeling in de tijd van het fietsverkeer en -gebruik in de onderzochte steden zichtbaar. Tot aan de jaren vijftig is er een trend te zien van relatief hoog fietsgebruik en een daling in vooral de jaren zestig (door de opkomst van de auto en bromfiets).

Ten opzichte van de vergeleken steden Amsterdam, Enschede, Eindhoven en Kopenhagen daalt het fietsaandeel in Zuidoost-Limburg in deze periode sterker. Vanaf het midden van de jaren zeventig stabiliseert het fietsaandeel (bijvoorbeeld in Zuidoost-Limburg) of ontstaat een hernieuwde toename (bijvoorbeeld in Amsterdam, Enschede en Eindhoven).

Tot het midden van de jaren vijftig kende Zuidoost-Limburg een beduidend hoger fietsgebruik dan vandaag de dag. Volgens het onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben de morfologische situatie, ruimtelijke structuur, beeldvorming en fietsbeleid hier een rol in gespeeld. Hoewel Sittard-Geleen niet direct tot Zuidoost-Limburg behoort, kan het achterblijvende fietsgebruik in Sittard-Geleen ook deels hierdoor verklaard worden.



Foto 3.2: Heuvelachtig landschap op de Windrakerberg

Door het heuvelachtige landschap van Zuidoost-Limburg ontwikkelde de fysieke infrastructuur voor fietsers, na opkomst van de bromfiets en auto, langzamer en minder ver dan in de andere delen van Nederland. Daarnaast drukte de mijnbouwindustrie een zware stempel op de ruimtelijke structuur van Zuidoost-Limburg. Rond de mijnen ontstonden mijnwerkerscentra en omliggende dorpjes groeiden uit tot middelgrote steden. Zuidoost-Limburg werd een dichtbevolkt, decentraal stedelijk-industrieel gebied, waarin de infrastructuur primair gericht was op het vervoer van mijnbouwproducten en mijnarbeiders, een ruimtelijke structuur waar de fiets goed kon functioneren. Na aanpassing van de infrastructuur aan de behoeften van het autoverkeer in de jaren zestig, werd met de fiets geen rekening gehouden. Na de sluiting van de mijnen vanaf het midden van de jaren zestig nam het utilitaire fietsgebruik af. De lokale centra verdwenen en de werkgelegenheid en voorzieningen concentreerden zich in de grotere steden. Hierdoor werden woon-werkafstanden en woonvoorzieningenafstanden groter waardoor het fietsgebruik onaantrekkelijker werd.

Hoewel het fietsgebruik in Zuid-Limburg op veel plekken vanwege de hoogteverschillen moeilijk en onaangenaam was, bestond er tot de jaren zestig geen negatieve beeldvorming over de fiets en het fietsen. Pas in de jaren zestig ontstaat, door het negatieve fietsbeeld in de media en bij beleidsmakers, een negatiever beeld met afnemend fietsgebruik tot gevolg.

Ook het provinciale en lokale fietsbeleid speelde hierin een rol. Het provinciale fietsbeleid richtte zich vanaf de jaren vijftig met name op het toeristisch fietsgebruik. In de jaren zestig komt het provinciale en lokale fietsbeleid geheel tot stilstand, waarna met name het recreatieve fietsgebruik in het midden van de jaren zeventig weer wordt opgepakt. Het is vooral de nationale beleidsaandacht voor de fiets vanaf medio de jaren zeventig die de beleidsaandacht voor de fiets in Zuid-Limburg activeert.

Uit verschillende studies blijkt dat langdurig en integraal fietsbeleid een voorwaarde is voor een hoog fietsgebruik op gemeentelijke schaal. Daarnaast is in verschillende onderzoeken aangetoond dat kwalitatief goede fietsinfrastructuur tot een hoger fietsaandeel leidt. Daarnaast zijn er verschillende verklaringsmodellen in de literatuur te vinden (bijvoorbeeld van het Fietsberaad uit 2005) die de invloed van verschillende factoren op het fietsgebruik weergeven. Zo heeft het aantal jongeren tussen 10 en 20 jaar, het aandeel eenpersoonshuishoudens en hoge parkeerkosten auto een positieve invloed op het fietsgebruik. Daarentegen heeft een heuvelachtige omgeving, hoog aandeel openbaar vervoer, groot oppervlakte bebouwd gebied, hoeveelheid neerslag en een hoge reistijdverhouding fiets-auto volgens deze verklaringsmodellen een negatieve invloed op het fietsgebruik.

Uit de studie 'Kansen voor de fiets in stedelijke agglomeraties in Noord-Brabant', uitgevoerd door Goudappel Coffeng in 2005, blijkt dat de factoren beeldvorming / mentaliteit, autobeschikbaarheid, (parkeer)kosten auto en verplaatsingsafstanden het meest bepalend zijn voor het fietsgebruik in middelgrote Nederlandse steden. Omdat deze factoren slechts in geringe mate beïnvloedbaar zijn, krijgen deze niet de hoogste prioriteit. Factoren die wel goed beïnvloedbaar zijn, hebben vooral betrekking op de infrastructuur, waarbij de volgende factoren het meest effect hebben:

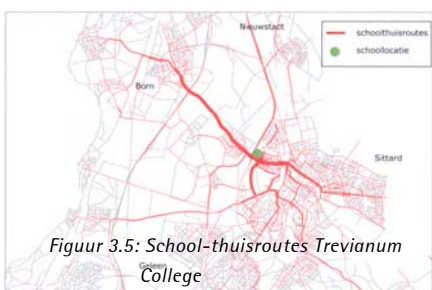
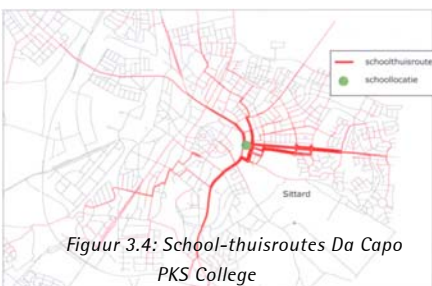
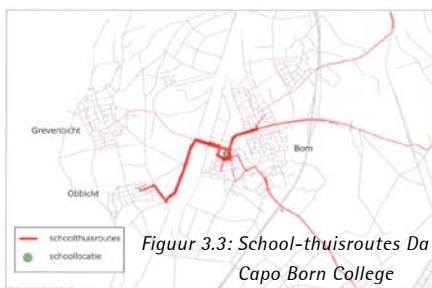
- reistijdverhouding fiets-auto;
- directheid en verkeershinder voor de fiets;
- (parkeer)kosten voor de auto;
- verkeersveiligheid;
- kans op fietsendiefstal;
- stallingvoorzieningen bij bedrijven en scholen.

Hierbij valt direct op dat de eerste vier factoren erg slecht scoren in de Fietsbalans van Sittard en Geleen. Dit biedt dus aanknopingspunten om het fietsgebruik te vergroten.



Foto 3.3: Rijksweg Noord (Sittard) waar veel verkeershinder en verkeersveiligheid is voor fietsverkeer door en geparkeerde auto's en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen

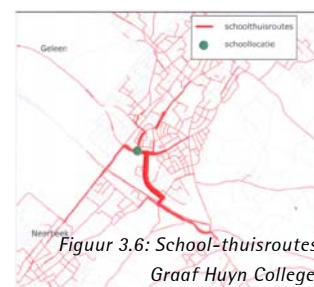
3.3 School-thuisroutes



Voor het DaCapo PKS College, DaCapo Born College, Graaf Huyn College en Trevianum College is in het kader van project 'Op weg naar school' een analyse uitgevoerd naar de vervoerswijze van scholieren en de school-thuisroutes. Dit onderzoek is uitgevoerd onder brugklassers.

- Voor alle onderzochte scholen geldt dat de fiets de voornaamste vervoerswijze is bij ruim 95% van de scholieren.
- Circa 50% van de scholieren van het DaCapo College geeft aan altijd fietsverlichting te voeren. Op het Trevianum College en Graaf Huyn College is dit percentage ruim 65%.
- De belangrijkste school-thuisroutes van het DaCapo Born College concentreren zich vooral op de Graaf van Loonstraat, Jacobusstraat, Obbichterweg (zuidwest), Sluisweg en Aldenhofweg (noord).
- De belangrijkste school-thuisroutes van het DaCapo PKS College concentreren zich vooral op de Leyenbroekerweg (zuid), Odasingel, President Kennedyingel (noordwest), Swentiboldstraat, Keulsebaan, Winston Churchillaan (oost) en Schubertstraat.
- De belangrijkste school-thuisroutes van het Graaf Huyn College concentreren zich vooral op de Jos Klijnenlaan, Prins Mauritslaan (zuidwest), Van Akenstraat (zuidoost), Vermeerstraat en Nachtegaalstraat (noord).
- De belangrijkste school-thuisroutes van het Trevianum College concentreren zich vooral op de Provinciale weg (west) – Molenstraat, Havikstraat, Bergerweg, Mgr. Vrackenstraat (zuid), Limbrichterweg, Tunnelstraat, Elisabeth v. Barstraat (oost), Odasingel en Bradleystraat (schoolomgeving en noord).
- Circa 40 % van de scholieren van het Graaf Huyn College en DaCapo College gaven aan dat de capaciteit van de fietsenstalling niet toereikend is.

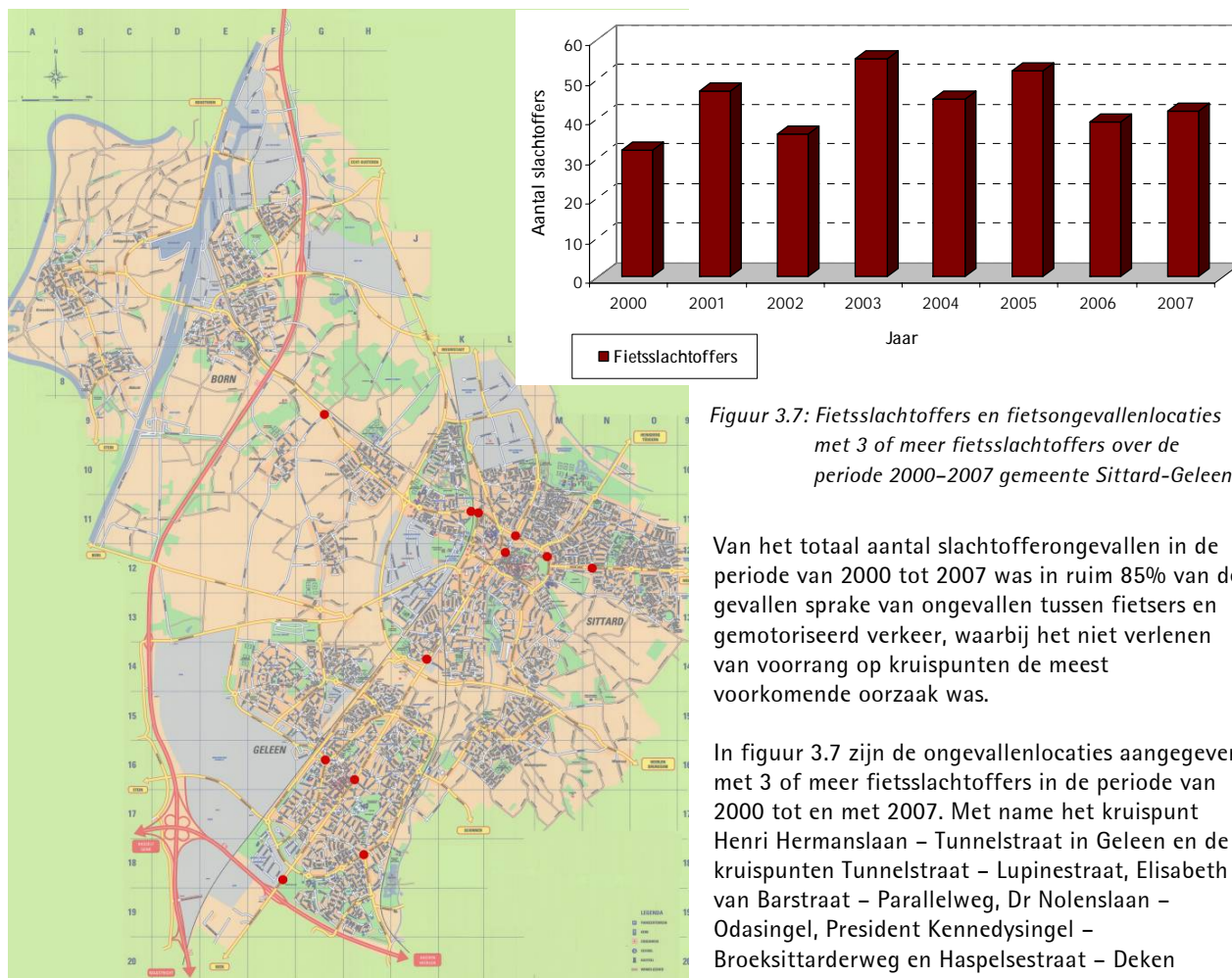
Op basis van bovenstaande bevindingen worden de belangrijkste school-thuisroutes (zie ook figuren 3.3 t/m 3.6) meegenomen in het opstellen van het fietsnetwerk voor Sittard-Geleen. Het oplossen van het tekort aan fietsenstallingen bij de genoemde scholen is een taak van de school en moet dan ook aandacht krijgen van de schoolbesturen. Het voeren van fietsverlichting onder scholieren krijgt aandacht in het uitvoeringsprogramma (onder gedragsbeïnvloeding).



3.4 Verkeersveiligheid

Analyse van het aantal fietsslachtoffers (totaal aantal doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden) in Sittard-Geleen laat een fluctuerend beeld zien. Na een toename in 2005 is er een afname te constateren in 2006 (zie figuur 3.7). In 2007 nam het aantal fietsslachtoffers echter weer toe. Deze toename in 2007 doet zich echter niet alleen voor onder fietsslachtoffers maar ook bij andere vervoerswijzen en in de gehele provincie Limburg. Omdat in de rest van Nederland een trendmatige afname is te zien over de periode 2003 – 2007 doet het ROVL onderzoek naar de oorzaken van de toename in 2007 in Limburg.

In de periode van 2000 tot en met 2007 hebben in totaal 341 fietsslachtofferongevallen plaatsgevonden waarbij in totaal 348 slachtoffers vielen waarvan 67 slachtoffers met ziekenhuisopname. Van het totaal aantal fietsslachtoffers in de periode van 2000 tot en met 2007 waren 5 dodelijke slachtoffers te betreuren.



Figuur 3.7: Fietsslachtoffers en fietsongevallenlocaties met 3 of meer fietsslachtoffers over de periode 2000-2007 gemeente Sittard-Geleen.

Van het totaal aantal slachtofferongevallen in de periode van 2000 tot 2007 was in ruim 85% van de gevallen sprake van ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij het niet verlenen van voorrang op kruispunten de meest voorkomende oorzaak was.

In figuur 3.7 zijn de ongevallenlocaties aangegeven met 3 of meer fietsslachtoffers in de periode van 2000 tot en met 2007. Met name het kruispunt Henri Hermanslaan – Tunnelstraat in Geleen en de kruispunten Tunnelstraat – Lupinestraat, Elisabeth van Barstraat – Parallelweg, Dr Nolenslaan – Odasingel, President Kennedysingel – Broeksittarderweg en Haspelsestraat – Deken Tijssenstraat in Sittard zijn verkeersonveilige

locaties voor fietsers. Ook op wegvakniveau zijn een aantal straten te noemen waar binnen de genoemde periode vijf of meer fietsongevallen hebben plaatsgevonden, zoals de Rijksweg Zuid, Rijksweg Noord, Rijksweg Centrum, Jos Klijnenlaan en Bergerweg.

Uit een analyse van het ROVL naar het aantal fietsongevallen in Sittard-Geleen in de periode 2003 tot 2007 blijkt verder dat ruim 60% van de ongevallen plaatsvond op straten zonder fietsvoorzieningen. De fietser reed hier dus gemengd met het gemotoriseerd verkeer, op de rijbaan. Veelal was in het totaal aantal fietsongevallen sprake van het niet verlenen van voorrang door gemotoriseerd verkeer en de meeste ongevallen vonden overdag plaats op kruispunten en gebiedsontsluitingswegen waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

Conclusie

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn in de meeste gevallen plaatsvinden op kruispunten en wegvakken op het gemeentelijk hoofdwegennet. Omdat het op kruispuntniveau zowel geregelde als ongeregelde kruispunten betreft, moet de verkeersveiligheid voor fietsers per kruispunt worden aangepakt. Hierbij geldt dat maatwerk per kruispunt een voorwaarde is.

3.5 Meningen van weggebruikers

3.5.1 Inleiding

Begin juni 2008 is 'E-spraak' gelanceerd. Via een website hebben inwoners van de stad de mogelijkheid gehad om hun mening ten aanzien van verschillende aspecten (veiligheid, ontbrekende schakels in het netwerk, comfort, kwaliteit en stallingvoorzieningen) van het fietsbeleid kenbaar te maken. In de volgende paragraaf zijn de resultaten beknopt weergegeven. Een overzicht van alle E-spraakreacties is weergegeven in bijlage 2. Verder zijn in oktober 2008 op verschillende locaties in Sittard en Geleen enquêtes afgenomen onder automobilisten. Ook de resultaten hiervan zijn in deze paragraaf beschreven.

3.5.2 Resultaten E-Spraak

De herkenbaarheid van fietsroutes is volgens bewoners een belangrijk aspect, fietsstroken moeten daarvoor vervangen worden door vrijliggende fietspaden (bijvoorbeeld op de Rijksweg Noord en Tudderenderweg). Daarnaast worden als ontbrekende schakels de route door het centrum van Sittard, Mercatorweg – Industrieweg, Limbrichterbos, Holleweg en Graetheide genoemd.

Op het gebied van de kwaliteit van de fietsroutes wordt met name het comfort van het wegdek als zorgpunt genoemd, het gaat dan met name om onderhoud, soort verharding en de breedte van fietsvoorzieningen. Een slecht wegdek heeft tevens invloed op de verkeersonveiligheid voor fietsers. Daarnaast worden verschillende fietsoversteken, met name op de Rijksweg, als verkeersonveilig genoemd. Ook het voeren van fietsverlichting draagt bij aan een verkeersveiliger situatie.



Figuur 3.8: Reacties E-spraak

Bewoners geven aan dat fietsers meer prioriteit moeten krijgen bij verkeerslichten. Daarnaast geven zij aan dat er een tekort is aan (bewaakte en onbewaakte) fietsenstallingen bij de NS-stations, het Tempelplein, de markt en het centrum van Sittard en Geleen.

Naast E-spraak is in 2005 en 2007 een burgermonitor uitgevoerd. Hieruit blijkt dat 38% van de inwoners van de gemeente Sittard-Geleen tevreden is over het onderhoud van fietspaden.

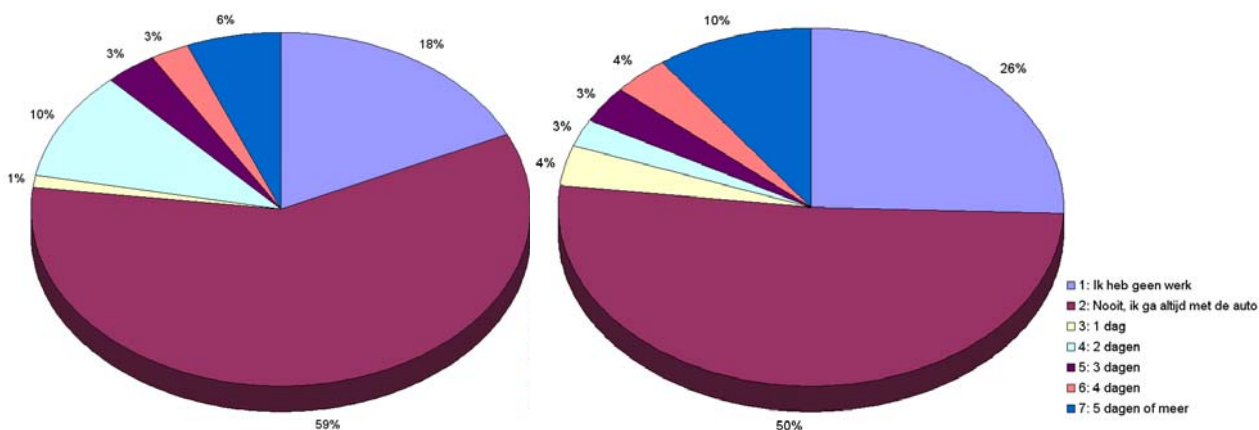
wijk/kern	tevreden over onderhoud fietspaden	tevreden over fietsvoorzieningen in de buurt	tevreden over veiligheid school-thuisroutes
Limbrichterveld	47 %	43,5 %	16,7 %
Sittard	38 %	39,6 %	17,2 %
Overhoven	42 %	45,9 %	21,5 %
Munstergeleen	33 %	36,4 %	25,2 %
Guttecoven	39 %	39,3 %	18,1 %
Geleen	39 %	44 %	22,2 %
Holtum-Born	39 %	49,8 %	22,7 %
Obbicht-Papenhoven	23 %	30,9 %	28,8 %
Totaal gemeente	38 %	43 %	21 %

Tabel 3.3: Resultaten burgermonitor 2007 met betrekking tot fietsvoorzieningen, veiligheid en onderhoud

In totaal is 43% van de inwoners tevreden over fietsvoorzieningen in de buurt en 21% is tevreden over de veiligheid van school-thuisroutes (zie ook tabel 3.3).

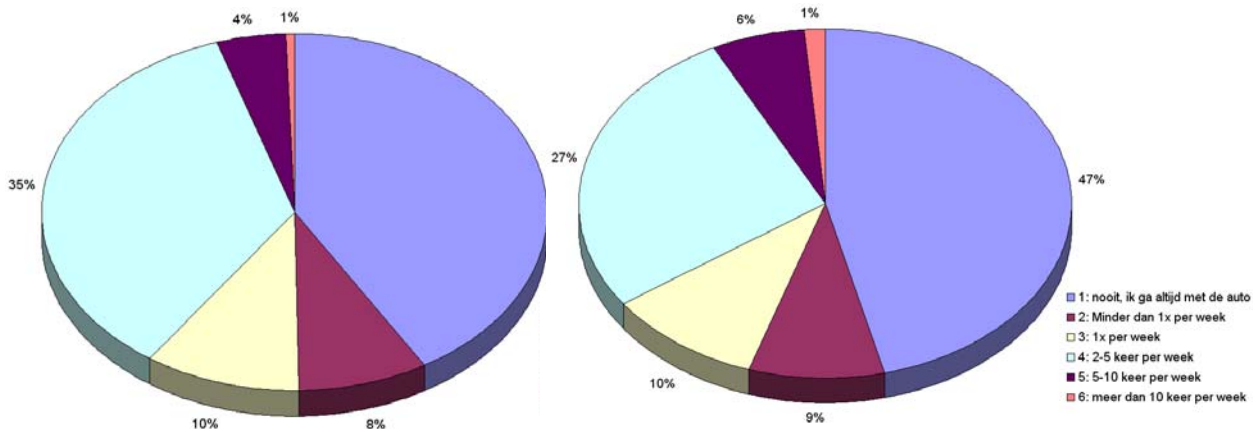
3.5.3 Resultaten enquêtes

Op 2 en 3 oktober 2008 zijn op verschillende locaties in Sittard en Geleen enquêtes afgenomen met als doel te inventariseren wat de beweegredenen zijn om met de auto naar verschillende voorzieningen (zoals basisscholen, ziekenhuis, stadscentrum, supermarkt en wijkwinkelcentrum) te rijden. Belangrijke vraag hierbij is wat er verbeterd moet worden om meer mensen uit de auto te krijgen en het fietsgebruik te stimuleren. Het grootste deel van de ondervraagden (circa 60% in Sittard en circa 50% in Geleen), die op dat moment met de auto naar hun bestemming reden, geeft aan nooit of vrijwel nooit met de fiets naar het werk of naar werkafspraken te gaan (zie figuur 3.9).



Figuur 3.9: Antwoorden van respondenten uit Sittard (links) en Geleen (rechts) op de vraag: 'Hoeveel dagen per week gebruikt u de fiets om naar uw werk te gaan of voor werkafspraken?'

Het aantal respondenten dat aangeeft nooit met de fiets boodschappen te doen is circa 40% in Sittard en circa 50% in Geleen. De overige respondenten geeft aan wel van de fiets gebruik te maken om boodschappen te doen. Hierbij is het echter niet mogelijk om uitspraken te doen of respondenten veel of weinig van de fiets gebruik maken bij het doen van boodschappen, omdat onbekend is hoe vaak mensen daadwerkelijk boodschappen doen.



Figuur 3.10: Antwoorden van respondenten uit Sittard (links) en Geleen (rechts) op de vraag: 'Hoeveel keer per week gebruikt u de fiets om boodschappen te doen of te winkelen?'

gemeente, dat er veel knelpunten zijn op het gebied van veiligheid, directheid, comfort en onderhoud van het gemeentelijk fietsnetwerk. Daarnaast is er een tekort aan fietsenstallingen.

Om het fietsgebruik in de komende jaren te vergroten wordt allereerst ingezet op de volgende aspecten:

1. het verlagen van de reistijdverhouding auto-fiets;
2. realisatie van een direct fietsnetwerk;
3. beperken van verkeershinder voor de fiets.

Vervolgens wordt ingezet op de aspecten:

1. verbeteren van de verkeersveiligheid;
2. verbeteren van het comfort (onderhoud) van het fietsnetwerk;
3. verlagen van de kans op fietsendiefstal;
4. verbeteren van stallingvoorzieningen.

4 De beleidsvisie

De gemeente streeft naar het vergroten van het fietsgebruik. De beleidsvisie vertaalt dit doel naar de manier waarop dit moet worden bereikt. De focus ligt hierbij op het verlagen van de reistijdverhouding auto-fiets, het realiseren van een direct fietsnetwerk, het beperken van verkeershinder voor de fiets, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het comfort van het fietsnetwerk, verlagen van het aantal fietsendiefstallen, verbeteren van stallingvoorzieningen en verhogen van de parkeerkosten voor de auto.

4.1 Beleidsvisie voor fietsinfrastructuur

De gemeente Sittard-Geleen heeft de ambitie, op grond van ervaringscijfers in vergelijkbare gemeenten, om:

- de interne automobiliteit met 5% op korte termijn (tot 2011) te reduceren door verhoogd gebruik openbaar vervoer en fiets;
- aandeel fiets in de modal split van 31% in 2015 (stijging van 5% ten opzichte van 2007 ten koste van aandeel interne automobiliteit);
- aandeel fiets in de modal split van 36% in 2020 (stijging van 10% ten opzichte van 2007 ten koste van aandeel interne automobiliteit);
- totaal aantal verkeersslachtoffers (ziekenhuisongevallen, doden en overige slachtofferongevallen) onder fietsers met 25% te reduceren tot het niveau van 2000, maximaal 30 slachtoffers per jaar in 2015.

Om het fietsgebruik te stimuleren moet Sittard-Geleen over een hoogwaardig fietsnetwerk met goede stallingvoorzieningen beschikken. Om een hoogwaardig fietsnetwerk te realiseren moet voldaan worden aan de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld:

- comfort, door zo weinig mogelijk hinder en oponthoud als gevolg van knelpunten in de infrastructuur op te nemen;
- veiligheid, waarbij het fietsnetwerk de veiligheid van de fietsers en het overige verkeer waarborgt;
- samenhang, aansluiten op herkomst en bestemmingen van fietsers;
- directheid, met een minimale omrijafstand en zo weinig mogelijk oponthoud;
- daarnaast speelt ook het aspect van 'aantrekkelijkheid' van fietsroutes. De mate van aantrekkelijkheid krijgt deels vorm door de wijze waarop de genoemde vier aspecten

invulling krijgen maar ook (in kwalitatieve zin) door de keuze van routes langs wegen en door gebieden (een solitaire route is bijvoorbeeld 'aantrekkelijk'). Naast bovengenoemde hoofdeisen is ook beheer en onderhoud van het fietsnetwerk een belangrijk aspect. Dit hangt ook nauw samen met het comfort en veiligheid van de routes.

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan goede en veilige fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Het aanbieden van kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen is dan ook een belangrijk onderdeel van dit fietsbeleidsplan.

Naast een hoogwaardig fietsnetwerk met bijbehorende fietsvoorzieningen, is een doelgerichte promotie en marketing van belang om het fietsen in Sittard-Geleen een positieve impuls te geven.

4.2 Beleidsthema's van het fietsbeleid

De bovengenoemde beleidsvisie voor fietsinfrastructuur vertaalt zich voor de gemeente Sittard-Geleen in de volgende beleidsthema's van het fietsbeleid:

1 Veilig en comfortabel fietsen binnen Sittard-Geleen

- Op de aangewezen routes moeten fietsers veilig en comfortabel kunnen fietsen, beheer en onderhoud van hoge kwaliteit is noodzakelijk om deze routes ook in de toekomst veilig en comfortabel te houden;
- Om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren streeft de gemeente naar realisatie van vrijliggende fietspaden langs alle gebiedsontsluitingswegen die onderdeel uitmaken van het fietsroutenetwerk;
- Binnen de wijken moeten wijkwinkelcentra en scholen goed en veilig bereikbaar zijn;
- De gemeente zet in op de stimulering van ketenverplaatsingen (fiets – openbaar vervoer) om het fiets- en OV-gebruik te bevorderen;
- De gemeente zet in op publieksacties om fietsen op korte ritten te stimuleren;
- De gemeente zet in op voorlichting en educatie op scholen.

2 Gemeentelijke hoofdstructuur auto, openbaar vervoer en fiets ontvlechten

- De hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer bestaat uit de Rijksweg A2, de provinciale wegen Langereweg (N297), Op de Baan (N295), Hasseltsebaan – Middenweg (N276), Urmonderbaan (N294) en de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom;
- Op de hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer buiten de bebouwde kom worden conflicten met fietsverkeer tegengegaan om verkeersonveilige situaties voor fietsers alsmede geluid- en luchthinder te voorkomen. Kruispunten van het fietsverkeer met de hoofdinfrastructuur zijn (bij voorkeur) ongelijkvloers, wanneer de omvang van het verkeer daartoe aanleiding geeft;
- Tracés voor het hoofdfietsnet buiten de bebouwde kom worden bij voorkeur niet gebundeld met de hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor heeft de fietser minder hinder van de slechtere geluid- en luchtkwaliteit rond deze wegen.

3 Industrie- en bedrijventerreinen en winkelcentra zijn goed per fiets bereikbaar

- Veel werknemers van de grote industrie- en bedrijventerreinen, zoals DSM / Chemelot, NedCar, Holtum Noord en Industriepark Noord zijn woonachtig binnen de 7,5 km-grens. Om het fietsgebruik te stimuleren zijn goede fietsvoorzieningen (inclusief stallingen) naar deze terreinen noodzakelijk;

- Bij industrie- en bedrijventerreinen inzetten op mobiliteitsmanagement⁴;
- De verschillende winkelcentra binnen de gemeente, met in het bijzonder de stadscentra van Sittard, Geleen en Born, zijn goed bereikbaar.

4 Verbindingen naar omliggende kernen verbeteren

- De omliggende dorpen van de gemeente (Grevenbricht, Obbicht, Holtum, Guttecoven, Limbricht, Einighausen en Munstergeleen) en de dorpen in de buurgemeenten liggen op fietsafstand van de kernen Sittard, Geleen en Born;
- Door gerichte maatregelen wordt ingezet op verhoging van het fietscomfort op de relaties tussen deze kernen. Te denken valt aan betere aansluitingen op het hoofdfietsnet, realiseren van ontbrekende schakels en betere doorstroming op kruispunten;
- Naast de utilitaire verbindingen spelen de omliggende dorpen ook een belangrijke rol in het toeristisch-recreatief netwerk. De kansen en mogelijkheden van dit netwerk worden in de regio optimaal benut.



Foto 4.1: Industrie- en bedrijventerreinen (zoals DSM/Chemelot) moeten goed per fiets bereikbaar zijn

5 Inzetten op kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen en toegankelijkheid bij belangrijke bestemmingslocaties

- Kwaliteit, kwantiteit, ligging ten opzichte van de bestemming en toegankelijkheid van fietsenstallingen is essentieel om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren;
- Belangrijke bestemmingspunten zoals het centrum van Sittard, Geleen en Born, winkelcentra, bedrijventerreinen, schoollocaties voor voortgezet of hoger onderwijs, belangrijke OV-haltes, NS-stations, het Fortuna-stadion en gemeentelijke voorzieningen als bibliotheken, bioscoop Foroxity, stadsschouwburg Sittard, theater Karroessel, Pitbulltheater, muziekscholen en sportaccommodaties zijn voorzien van goede stallingsvoorzieningen die voldoen

⁴ Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto.

De Nederlandse overheid hanteert als definitie *Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen*^[1]. Hieronder worden allerlei alternatieven van solistisch autogebruik tijdens de spits verstaan, zoals carpoolen, deels of volledig gebruik van openbaar vervoer, thuiswerken, telewerk, fietsen, etc.

aan de FietsParkeur (achtergrondinformatie over FietsParkeur is te vinden in bijlage 11);

- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt het bouwplan ook getoetst aan fietsparkeernormen;
- Het aantal fietsdiefstallen wordt gereduceerd door promotionele acties, door stallingvoorzieningen die voldoen aan de FietsParkeur (met goede aanbindmogelijkheden) realisatie van bewaakte stallingen en de toepassing van de landelijke antidiefstal-toolkit.

6 Barrières slechten

- De A2 is voor fietsers tussen het westelijk (Born, Obbicht, Grevenbicht en Holtum) en oostelijk deel van de gemeente (Sittard, Geleen, Guttecoven, Limbricht, Einighausen en Munstergeleen) een barrière omdat er slechts enkele 'oversteken' zijn. Bestaande fietsverbindingen tussen het westelijke en oostelijk deel worden behouden en waar mogelijk versterkt;
- De spoorlijn en Middenweg zijn barrières voor fietsverbindingen door de kernen Sittard en Geleen. Bestaande verbindingen behoeven een kwaliteitsimpuls en ontbrekende schakels dienen te worden gerealiseerd;
- Het Julianakanaal is een barrière tussen de Maasdorpen (onder andere Grevenbicht en Obbicht) en de rest van de gemeente.
- In de zone tussen Sittard en Geleen ligt een belangrijke, recent gerealiseerde, fietsroute over de Rijkswegboulevard die de twee kernen verbindt. Daar waar mogelijk worden nieuwe (solitaire) verbindingen tussen de twee grootste kernen van de gemeente gerealiseerd. Zo is de Lintjesweg en Geleenderveldweg recent gerealiseerd (in 2008 geasfalteerd) en staat een tweede route via de Veeweg voor de komende jaren op de planning;
- Het centrum van Sittard is een barrière voor fietsers vanuit het gebied ten oosten van het centrum richting NS-Station. Daar waar mogelijk dienen fietsverbindingen met beperkte omrijd afstand richting het NS-station gerealiseerd te worden.

7 Onderscheid in 3 fietsnetwerken

- In het fietsnetwerk voor de gemeente Sittard-Geleen is onderscheid gemaakt in:
 1. primaire fietsroutes;
 2. secundaire fietsroutes;
 3. recreatieve fietsroutes.

Voor primaire fietsroutes gelden andere kwaliteitseisen dan voor lokale secundaire en recreatieve fietsroutes;

- Het primaire fietsnetwerk verbindt de kernen Born, Sittard en Geleen met elkaar en vormt de verbinding van de kernen in de gemeente Sittard-Geleen met kernen in de buurgemeenten. Daarnaast vormt het primaire fietsnetwerk de verbinding van de kernen Born, Sittard en Geleen met de dorpen Grevenbicht, Obbicht, Holtum, Guttecoven, Limbricht, Einighausen en Munstergeleen. Daarnaast vormt het lokale primaire netwerk de verbinding tussen de wijken en belangrijke industrie- en bedrijventerreinen binnen Sittard-Geleen;
- Het secundaire fietsnetwerk bevat de fietsroutes die enkel een lokale wijkgerichte functie hebben. Deze routes hebben als functie om fietsers vanuit de wijken naar het primaire fietsnetwerk te leiden;
- Het toeristisch-recreatieve netwerk maakt binnen de bebouwde kom onderdeel uit van bovengenoemde netwerken. Buiten de bebouwde kom heeft het recreatieve netwerk veelal een eigen netwerk dat gestoeld is op het recreatieve fietsnetwerk Groenmetropool en het recreatief fietsknooppuntensysteem van Limburg.

8 Recreatief fietsen in en nabij Sittard-Geleen

- Een groot aandeel van de fietsers in Sittard-Geleen en het omliggende, postindustriële landschap heeft een recreatief karakter;
- Met de groei van de vrije tijd en het toenemend aantal ouderen mag verwacht worden dat dit aandeel verder zal groeien. Door bewegwijzering, routing en promotie kan actief op de behoeften van de recreatieve fietser worden ingespeeld.

9 Inzetten op mobiliteitsmanagement

- Naast de inzet op comfortabele, herkenbare en veilige fietsinfrastructuur wordt ook ingezet op gedragsbeïnvloeding bij bedrijven en instellingen;
- De gemeente moet bedrijven en instellingen stimuleren om een fietsplan op te stellen om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren.



Foto 4.2: Bewegwijzering recreatief fietsroute-netwerk

10 Publiekacties: extra aandacht voor de fiets

- Promotie en marketing is van groot belang om het fietsen in Sittard-Geleen een impuls te geven;
- Het fietsen in de gemeente moet meer bekendheid krijgen en er moet doelgroepgericht in een continu proces te werk worden gegaan om bepaalde groepen fietsers meer bewust te maken van de mogelijkheden, zoals recreatief fietsen, forensisme, ketenverplaatsingen met de fiets, winkelverkeer, schoolverkeer en evenementen.

4.3 Flankerend parkeerbeleid

Eén van de redenen, dat er relatief weinig wordt gefietst in Sittard-Geleen, is het ontbreken van een stringent en sturend parkeerbeleid. De huidige parkeertarieven in de centra van Sittard en Geleen zijn te laag om voor de fiets concurrerend te zijn met de auto. Daarnaast is het in de centra mogelijk om op acceptabele loopafstand de auto gratis te parkeren. Anders gezegd: het tarief- en vergunningstelsel is geen prikkel om na te denken over een andere vervoerwijze dan de auto.

Bovendien is het voor de automobilist relatief eenvoudig om de centra uit alle windrichtingen te benaderen omdat zowel in Sittard als Geleen er relatief weinig barrières aanwezig zijn voor het autoverkeer. De 'natuurlijke' neiging om de auto voor de deur te pakken in plaats van de fiets wordt niet gehinderd door de reisafstanden en mogelijkheden voor het parkeren van de auto.

Daarom moet de tariefstelling van het betaald parkeren in de kernen nader bekeken worden in combinatie met een uitbreiding van het vergunningparkeren in de schil rondom de centra van Sittard en Geleen. Wanneer de kosten (tijd en geld) voor het gebruik van de auto, met name op afstanden tot 7,5 km, namelijk hoger wordt, zullen meer mensen de fiets pakken om de betreffende verplaatsing te maken.

Voorgesteld wordt deze discussie te voeren in het kader van de begin 2009 te ontwikkelen notitie mobiliteit. In dat kader kan een meer integrale afweging plaatsvinden van het parkeer- en fietsbeleid in relatie tot het gehele mobiliteitsbeleid.

4.4 Conclusie

Om het aantal interne autoverplaatsingen op korte termijn met 5% te reduceren, het aandeel fiets in de modal split te verhogen met 5% tot 2015 en 10% tot 2020 en het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers met 25% te reduceren tot 2015 moet de gemeente Sittard-Geleen inzetten op de volgende beleidsthema's:

- Veilig en comfortabel fietsen binnen Sittard-Geleen;
- Gemeentelijke hoofdstructuur auto, openbaar vervoer en fiets ontvlechten;
- Industrie- en bedrijventerreinen en winkelcentra goed per fiets bereikbaar;
- Verbindingen naar omliggende kernen verbeteren;
- Inzetten op kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen en toegankelijkheid bij belangrijke bestemmingslocaties;
- Barrières (A2, spoorlijn, Middenweg, Julianakanaal, zone tussen Sittard en Geleen en het centrum van Sittard) slechten;
- Onderscheid in 3 fietsnetwerken, te weten primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes;
- Recreatief fietsen in en nabij Sittard-Geleen stimuleren;
- Inzetten op mobiliteitsmanagement;
- Publiekacties om het fietsen in Sittard-Geleen een positieve impuls te geven;
- Inzetten op een stringent en sturend parkeerbeleid om de concurrentiepositie van de fietser te vergroten.

5 Het fietsnetwerk

De beleidsvisie voor de fiets uit het vorige hoofdstuk wordt in dit hoofdstuk uitgewerkt in een fietsnetwerk. Kernpunten daarbinnen vormen het ontvlechten van de fietsinfrastructuur van de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer, het verminderen van barrières voor de fiets en het vergroten van de fietsbereikbaarheid van belangrijke bestemmingslocaties. Op basis van herkomst- en bestemmingsgebieden zijn wenslijnen opgesteld die de basis vormen voor het fietsnetwerk.

5.1 Fiets bestemmingslocaties

Vanuit de verschillende delen van Sittard-Geleen alsmede uit de omliggende kernen is het fietsnetwerk gericht op fietsbestemmingen in Sittard-Geleen. De fiets bestemmingslocaties zijn verkeersaantrekkende functies die potentie hebben om het fietsgebruik te stimuleren. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen bestemmingen met een lokaal verzorgingsgebied en bestemmingen met een regionaal verzorgingsgebied. Voor de bepaling van de wenslijnen voor het opstellen van het fietsnetwerk zijn de volgende bestemmingslocaties gehanteerd. De nummers verwijzen naar de bestemmingslocaties in bijlage 4:

- onderwijsinstellingen voor voortgezet of beroepsonderwijs (nummers 1-6);
- onderwijsinstellingen voor basisonderwijs met een bovenlokale aantrekkingskracht (nummers 7-8);
- bovenlokale bedrijven- en industrieterreinen (nummers 10-18);
- gezondheidszorginstellingen (nummers 20-21);
- centrum en kernwinkelgebieden (nummers 30-35);
- cultuur en bezienswaardigheden (nummers 40 - 55);
- sportvoorzieningen (nummers 60-79);
- openbaar vervoerhaltes (nummers 80-84);
- natuurgebieden (nummers 91-96).



Foto 5.1: Centrumgebied Sittard is een regionale Fietsbestemmingslocatie

5.2 Wensrelaties

Op basis van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties zijn wenslijnen opgesteld. De wenslijnen geven een abstracte weergave van het verplaatsingspatroon, zonder rekening te houden met de ruimtelijke structuur of het aanwezige netwerk.

Voor de totstandkoming van de wenslijnen zijn de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

1. Verbinden van de regionale fiets bestemmingslocaties aan alle herkomstgebieden (centraal punt binnen de verschillende wijken en kernen) binnen de gemeente Sittard-Geleen;
2. Verbinden van de lokale fiets bestemmingslocaties aan de herkomstgebieden die binnen een straal van 7,5 km vanaf de lokale bestemmingslocaties zijn gelegen.

Ook op de bestemmingslocaties zelf is actie benodigd (verbetering of realisering voorzieningen, gedragsbeïnvloeding en promotie).

5.3 Fietsnetwerk

De wenslijnen vormen het uitgangspunt voor de invulling van het fietsnetwerk. Rekening houdend met de ruimtelijke structuur en het aanwezige netwerk is het fietsnetwerk opgesteld. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het utilitaire fietsnetwerk (zie bijlage 5) en het recreatieve (zie bijlage 6) fietsnetwerk. Te zien is dat beide netwerken elkaar op bepaalde wegvakken en kruispunten overlappen. Een recreatieve fietser stelt andere eisen aan het netwerk dan een utilitaire fietser, maar bovenal geldt dat voor beide fietsers een compleet en verkeersveilig fietsnetwerk noodzakelijk is om het fietsgebruik in Sittard-Geleen te stimuleren.

5.3.1 Utilitair fietsnetwerk

Onder utilitair fietsverkeer wordt verstaan: fietsverkeer met als motief woon-werk, woon-school of woon-winkel en derhalve niet recreatief van aard. De wensrelaties vormen de basis voor het utilitaire fietsnetwerk. Aan de hand van de herkomst- en bestemmingslocaties is een utilitair fietsnetwerk opgesteld.

De wensrelaties in combinatie met de uitgangspunten om de fietsinfrastructuur van de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer te ontvlechten, barrières voor de fiets te verminderen en de fietsbereikbaarheid te verbeteren, leidt tot een fietsnetwerk waarbij onderscheid is gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes:

- De primaire fietsroutes vormen de hoofdroutes van het fietsnetwerk; De hoofdroutes van het fietsnetwerk worden voornamelijk gebruikt door utilitaire fietsers die gevoelig zijn voor omrijafstanden en tijdverlies. De vormgeving moet daarom binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk vrijliggend of solitair zijn om de fietsers comfort en een veilige omgeving te bieden. Buiten de bebouwde kom zijn de voorzieningen vrijliggend en gelijkvloerse oversteekmogelijkheden van provinciale wegen worden vermeden;
- De primaire fietsroutes zijn deels afgeleid van het provinciaal fietsnetwerk. Deze routes hebben een verbindende functie en vormen de meest directe verbinding tussen Sittard, Geleen en Born en tussen de drie grote kernen van de gemeente Sittard-Geleen met de grote kernen in de buurgemeenten (zoals Beek, Echt en Susteren). Daarnaast vormen de primaire fietsroutes de meest directe verbinding tussen Sittard, Geleen en Born met de omliggende dorpen (inclusief de buurgemeenten);
- De secundaire fietsroutes vormen de verbindende schakels tussen de hoofdroutes. Dit zijn de verbindingen van het hoofdnetwerk naar de 'deur' van de herkomst of bestemming. Hieronder vallen ook de fietsroutes tussen de dorpen onderling die nog niet door een primaire fietsroute zijn verbonden, zoals de verbinding tussen Limbricht

en Einighausen. Op secundaire routes binnen de bebouwde kom worden geen aparte fietsvoorzieningen getroffen. De 30 km/h-inrichting moet idealiter reeds een goede en verkeersveilige basis bieden voor fietsers. Wel worden goede fietsparkeervoorzieningen getroffen bij belangrijke bestemmingslocaties.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is het utilitair fietsnetwerk opgesteld. Op enkele punten is hier gemotiveerd van afgeweken:

- Om de fietsrelatie tussen Sittard en Geleen te versterken zijn naast de fietsverbinding parallel langs de Rijkswegboulevard twee primaire verbindingroutes tussen Sittard en Geleen aangeduid. De eerste loopt via Munstergeleen via de Lintjesweg en Geleenderveldweg en de tweede vanaf DSM via De Landgraaf, Veeweg en Veestraat richting het centrum van Sittard. Tevens is de Geleenderveldweg – Pater Karelweg om deze reden aangewezen als secundaire fietsroute;
-
- Foto 5.2: Primaire fietsroute Lintjesweg*
- Om de barrièrewerking van de A2 te verminderen wordt de route tussen Obbicht en Guttecoven (Rothweg – Schutterskampweg) als primaire fietsroute aangeduid;
 - Om de barrièrewerking van de binnenstad Sittard in oost-westverbinding te verminderen is het voor fietsers toegestaan om in tweerichtingen door de Putstraat te rijden. Dit is vanuit het fietsen wenselijk. Een bredere integrale afweging moet een definitief oordeel vormen of fietsverkeer in tweerichtingen moet worden toegestaan;
 - Om de barrièrewerking van de binnenstad van Sittard in oost-westverbinding te verminderen, is het voor fietsers tevens toegestaan om via de Oude Broeksittarderweg, over de wandelpaden door de schootsvelden (achter de te bouwen Odasingelappartementen, over het als park in te richten dek van de parkeergarage) richting de Deken Tijssenstraat te fietsen;
 - De spoorlijn Sittard-Maastricht en onlangs gerealiseerde westelijke randweg Geleen vormen een barrière voor fietsers tussen Geleen Oost en Geleen West/DSM/Chemelot. Om die reden is naast de primaire fietsverbinding via de Kerenshofweg en Tunnelstraat ook een primaire fietsroute aangewezen via de Elsenburglaan. Daarnaast is de nieuwe route parallel aan de Middenweg, achter het ziekenhuis, die via de Veeweg aansluit op de Veldweg, toegevoegd als secundaire route. Deze laatste route wordt binnenkort aangelegd in het kader van landschapspark De Graven en draagt tevens bij aan de ontvlechting van gemotoriseerd en langzaam verkeer en het tegengaan van de barrièrewerking van de westelijke randweg Geleen;
 - Vanwege de barrièrewerking van de spoorlijn in Sittard is de route via Poststraat aan de westzijde van het spoor als secundaire fietsroute aangewezen;
 - De route langs de Hasseltsebaan is vanwege de grote dichtheid van lokale en regionale bestemmingslocaties (waaronder het ziekenhuis) aangeduid als een primaire fietsroute;
 - De fietsverbindingen tussen NS-station Sittard en het centrum van Sittard en de fietsverbindingen tussen NS-station Geleen-Oost en NS-station Lutterade en het centrum van Geleen zijn aangeduid als primaire fietsroutes om ketenverplaatsingen (fiets – openbaar vervoer) te stimuleren;
 - Om het fietsgebruik bij de bedrijven-/industrieterreinen DSM/Chemelot, NedCar, Holtum Noord en Industriepark Noord te bevorderen zijn deze terreinen via primaire fietsroutes te bereiken;
 - Om de noordelijke en zuidelijke wijken van Geleen intern met elkaar te verbinden is er zowel aan de west- (via Augustinusstraat, Mauritslaan en Henri Hermanslaan) als

- oostzijde (via Rembrandtlaan en Parklaan) een secundaire fietsroute parallel aan de Rijksweg Noord;
- Om een directe route vanaf Munstergeleen naar het centrum van Sittard te creëren, waarbij tevens ontvlechting is van gemotoriseerd en langzaam verkeer, is de route via Sittarderweg – Leeuwerik – Vijverweg aangewezen als secundaire route.

Naast een barrièrewerking van het centrum van Sittard in oost-westrichting (richting NS-station) is er ook een barrièrewerking in noord-zuidrichting (Paardestraat richting Tempelplein). Daarnaast levert het fietspad voor de terrassen en V&D verkeersveiligheidsproblemen op voor voetgangers en fietsers. Voor deze situatie zijn de twee oplossingen denkbaar:

- Het huidige fietspad over de markt (voor fietsers vanuit de Rosmolenstraat) langs de terrassen en V&D opheffen en met dezelfde verharding als de markt bestraten. Vervolgens het fietsen op de markt in alle richtingen toestaan. Hiervoor worden echter geen aparte voorzieningen getroffen, maar wordt de markt aangewezen als zogenoemde 'shared space'. Het principe van 'shared space' gaat uit van het zo weinig mogelijk regelen voor de weggebruikers, in het geval van de markt in Sittard maken enkel voetgangers en fietsers gebruik van deze ruimte. Handhaving door politie is nodig om het verbod voor scooters en brommers op de Markt te handhaven. Voorbeelden in het land laten zien dat het principe van 'shared space' een veilige oplossing biedt in

centrumgebieden. Onderzoek toont aan dat er in 'shared space-gebieden' minder ongevallen plaatsvinden dan in centrumgebieden waar sprake is van een strikte scheiding van fiets en voetgangers. De eerlijkheid gebied wel te zeggen, dat de veilige situatie ontstaat door een zeker onveilig gevoel bij de gebruikers van het plein op te wekken. Men let daardoor veel beter op elkaar en geeft elkaar meer de ruimte.



- Het inrichten van de route Paardestraat, Putstraat, Plakstraat en Rosmolenstraat als fietsstraat. Daarmee kan het fietsverkeer om de Markt heen worden geleid. Het huidige fietspad over de Markt wordt opgeheven en met dezelfde verharding als de markt bestraat. Het fietsen over de markt wordt dan volledig verboden zodat verkeersonveilige conflicten tussen (brom)fiets en voetganger worden voorkomen. De barrièrewerking van de Markt wordt hierdoor verstrekt waardoor het voor de fietsbereikbaarheid van het centrum noodzakelijk is om aan zowel noord (omgeving Paardestraat) als zuidzijde (omgeving Tempelplein) een gratis bewaakte fietsenstalling te realiseren/handhaven. Fietsers laten zich echter niet snel dwingen om de route over de Markt langs de V&D niet te gebruiken. Deze oplossing vraagt om een zeer intensieve structurele handhaving door politie, overdag en in de avonden.



Geredeneerd vanuit de fietsers, korte routes en barrières opheffen, is er een voorkeur om het principe van 'shared space' toe te passen. Het geleiden van de fietsers om de Markt heen biedt daarentegen een meer heldere oplossing voor alle verkeersdeelnemers. Een bredere integrale afweging is nodig voor definitieve besluitvorming.



Foto 5.3: Op te heffen fietspad over de markt van Sittard langs de terrassen en V&D

5.3.2 Recreatief fietsnetwerk

De recreatieve bestemmingslocaties worden via het recreatieve fietsnetwerk ontsloten. Het recreatieve fietsnetwerk is gekoppeld aan het succesvolle knooppuntensysteem en de fietsroutes van de Groenmetropool. Het fietsknooppuntensysteem is inmiddels in alle zuidelijke provincies aanwezig. Het systeem is in alle provincies aan elkaar gekoppeld. Op deze manier kan een fietser op basis van het knooppuntensysteem vanuit Limburg via Noord-Brabant naar Zeeland fietsen. In het onderzoek is een koppeling gemaakt naar het reeds aanwezige netwerk van Groenmetropool en het knooppuntensysteem. Bij dit netwerk ligt de nadruk op een zo aantrekkelijk mogelijk verblijfsklimaat, dat bestaat uit vrijliggende fietspaden of autoluwe wegen.

6

Kwaliteitseisen fietsnetwerk

De gemeente Sittard-Geleen heeft een hoog ambitieniveau hetgeen zich vertaalt in hoge kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk. Het doel van het formuleren van kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk is het bieden van een toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk. De fietsroutes dienen aan een pakket van eisen te voldoen, zodat een aantrekkelijk en hoogwaardig netwerk ontstaat.

6.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

De kwaliteit van het fietsnetwerk bepaalt in hoge mate het gebruik. Om het fietsgebruik te stimuleren zal ten eerste een compleet en direct netwerk aanwezig moeten zijn, maar vervolgens zal het netwerk ook aan minimale kwaliteitseisen moeten voldoen. Zeker bij vervoersmiddelen als de fiets zijn potentiële gebruikers, en in mindere mate de fervente fietsers, gevoelig voor obstakels, wachttijden en de aanwezigheid en kwaliteit van voorzieningen. Daarom is het belangrijk om zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fietsnetwerk te creëren dat afgestemd is in vorm, functie en gebruik. Om een dergelijk fietsnetwerk te realiseren zijn kwaliteitseisen opgesteld aan de hand van de CROW-publicatie 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'. Deze publicatie gaat in op het opstellen van fietsnetwerken en het inrichten ervan. Sittard-Geleen volgt bij het opstellen van kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk de CROW-ontwerprichtlijnen. Afwijkend op de CROW-publicatie heeft de gemeente Sittard-Geleen de kwaliteitseisen op bepaalde aspecten extra aangescherpt vanwege het hoge ambitieniveau.

In de kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk wordt in eerste instantie een onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute *binnen* en *buiten* de bebouwde kom. Dat is logisch gelet op de ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen tussen die twee situaties. In beide situaties (zie tabellen 6.1 en 6.2) is uitgegaan van de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld, comfort, veiligheid, samenhang, directheid en aantrekkelijkheid. De kwaliteitseisen gelden voor zowel nieuwe als bestaande situaties. Voor het gehele fietsnetwerk binnen de bebouwde kom geldt als uitgangspunt dat bromfietsverkeer wordt afgewikkeld op de rijbaan, met uitzondering van de in 2000 vastgestelde situaties. Daarnaast geldt voor het gehele fietsnetwerk dat op 30 km/h-wegen geen aparte fietsvoorzieningen worden getroffen. De 30 km/h-inrichting moet idealiter reeds een goede en verkeersveilige basis bieden voor fietsers. In de ongevallenanalyse wordt dit ook bevestigd.

Om ook het recreatieve fietsnetwerk een kwaliteitsimpuls te geven gelden hiervoor dezelfde kwaliteitseisen als voor het secundaire fietsnetwerk.

Tabel 6.1: Kwaliteitseisen fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

hoofdeis netwerk criteria		primaire fietsroutes	secondaire en recreatieve fietsroutes
comfort	verharding	Asfalt (met voorkeur voor rood asfalt)	Voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	Erftoegangsweg (ETW) – 30 km/h - fietsstraat (zie paragraaf 6.1.1) kan goede oplossing zijn	ETW – 30 km/h - fietsstraat kan goede oplossing zijn
		Gebiedsontsluitingsweg (GOW) – 50 km/h - eenrichting: > 2,50 meter - tweerichtingen: > 3,00 meter - solitair ⁵ : > 3,50 meter in tweerichtingen	GOW – 50 km/h - fietsstrook: > 1,50 meter - eenrichting: > 2,00 meter - tweerichtingen: > 3,00 meter - solitair: > 3,50 meter in tweerichtingen
veiligheid	GOW – 70 km/h - eenrichting: > 2,50 meter - tweerichtingen: > 3,00 meter - solitair: > 3,50 meter in tweerichtingen	GOW – 70 km/h - eenrichting: > 2,00 meter - tweerichtingen: > 3,00 meter - solitair: > 3,50 meter in tweerichtingen	
	verlichting	- solitaire fietspaden - belangrijke oversteeklocaties	- solitaire fietspaden - belangrijke oversteeklocaties
	bewegwijzering	op kruispunten in het hoofdwegennet	op kruispunten in het hoofdwegennet
	voorrangsregeling	bij rotondes: fietser in voorrang; bij verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller)	bij rotondes: fietser in voorrang; bij verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller)
samenhang	compleetheid	aanleggen ontbrekende schakels	aanleggen ontbrekende schakels
directheid	omrijdfactor in afstand ⁶	maximaal 1,25	maximaal 1,50
	wachttijd	maximaal 60 seconden bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie, wachttijdvoorspellers (zie paragraaf 6.1.2) en regensensoren (zie paragraaf 6.1.3)	maximaal 60 seconden bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter

⁵ Definitie van een solitair fietspad: solitaire of zelfstandige fietspaden volgen een eigen tracé dat minimaal 10 meter van een rijbaan verwijderd ligt en zijn alleen bedoeld voor fietsers of voor fietsers en bromfietzers (Bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW, april 2006).

⁶ De omrijdfactor is de verhouding tussen de afstand over het fietspadennet en de hemelsbrede afstand.

hoofdeis netwerk criteria		primaire fietsroutes	secondaire en recreatieve fietsroutes
comfort	verharding	Asfalt (met voorkeur voor rood asfalt)	Voorkeur voor gesloten verharding
	maatvoering	ETW – 60 km/h: - vrijliggend eenrichting: > 2,50 meter - vrijliggend tweerichtingen: > 3,50 meter GOW – 80 km/h - vrijliggend eenrichting: > 2,50 meter - vrijliggend tweerichtingen: > 3,50 meter - solitair: > 3,50 meter in tweerichtingen - parallelweg (fietsstraat kan goede oplossing zijn)	ETW – 60 km/h: - fiets(suggestie)strook: > 1,50 meter) GOW – 80 km/h - vrijliggend eenrichting: > 2,00 meter - vrijliggend tweerichtingen: > 3,50 meter - solitair: > 3,50 meter in tweerichtingen - parallelweg (fietsstraat kan goede oplossing zijn)
veiligheid	verlichting	- eenrichtingsfietspaden - belangrijke oversteeklocaties	- tweerichtingsfietspaden
	bewegwijzering voorrangsregeling	op kruispunten van hoofdwegen bij rotondes: fietser uit voorrang; bij verkeerslichten: fiets conflictvrij	op kruispunten van hoofdwegen bij rotondes: fietser uit voorrang; bij verkeerslichten: fiets conflictvrij
samenhang directheid	kruispuntoplossing	bij stroomwegen ongelijkvloers	bij stroomwegen ongelijkvloers
	compleetheid	aanleggen ontbrekende schakels	aanleggen ontbrekende schakels
	omrijdfactor in afstand wachtijd	maximaal 1,25 maximaal 60 sec bij verkeerslichten waar mogelijk inclusief fietscoördinatie en regensensoren	maximaal 1,50 maximaal 60 sec bij verkeerslichten
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter	incidentele obstakels: minimaal 0,30 meter gesloten obstakels: minimaal 0,60 meter

Tabel 6.2: Kwaliteitseisen fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Bovenstaande kwaliteitseisen gelden als voorkeursnormen. Er moet altijd gestreefd worden naar het realiseren van een fietsnetwerk dat voldoet aan deze voorkeursnormen. Daar waar de voorkeursnormen echter niet realiseerbaar zijn (bijvoorbeeld vanwege ligging kabels en leidingen, landschappelijke waarden, monumentale bomenrijen, et cetera) kan hierbij bij uitzondering beargumenteerd van worden afgeweken.

6.1.1 Fietsstraten

Fietsstraten zijn voor veel wegbeheerders en –gebruikers een nieuw fenomeen. Het realiseren van fietsstraten in het fietsnetwerk is een goede oplossing bij erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Een belangrijke voorwaarde voor het aanwijzen van een wegvak tot fietsstraat is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Hoewel er nog niet heel veel ervaring met fietsstraten is opgedaan, lijkt de dominante positie van het fietsverkeer voldoende tot uiting te komen als er ten minste twee keer zoveel fietsers als auto's op een wegvak rijden. Als niet aan deze eis wordt voldaan, terwijl wel een beleidsmatige wens bestaat om voor de fietser extra kwaliteit te realiseren, kan de gemeente proberen de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, zodat alsnog wordt voldaan aan de noodzakelijke intensiteitverhoudingen. Ook parallelwegen buiten de bebouwde kom langs provinciale wegen komen in aanmerking voor inrichting als fietsstraat. Hoewel het op dergelijke routes vaak niet om intensieve fietsrelaties gaat, levert de inrichting en aanwijzing ervan als fietsstraat een belangrijke bijdrage aan de herkenbaarheid, het fietscomfort en de positie van de fietser.



Foto 6.1: Voorbeeld fietsstraat (gemeente Oss)

6.1.2 Wachtijdvoorspellers

Wachtijdvoorspellers informeren fietsers over de te verwachten wachttijd voor het verkeerslicht. De wachtijdvoorspeller bestond in de eerste jaren (rond het jaar 2000) uit 32 lampjes die één voor één uitgaan naarmate de wachttijd afneemt. De fietsers kunnen dan zelf voorspellen wanneer ze mogen oversteken. De wachtijdvoorspeller houdt rekening met busingrepen. De nieuwe versies van de wachtijdvoorspeller hebben ook aftellende cijfers.



Foto 6.2: Voorbeeld verkeerslicht uitgerust met wachtijdvoorspeller

6.1.3 Regensensoren op verkeerslichten

De regensensor op verkeerslichten zorgt dat bij neerslag de verkeerslichten (meer) prioriteit geven aan de fietsers. Het instrument is verwarmd om ook sneeuw te kunnen registreren. Als neerslag het infrarood onderbreekt en een verstoring wordt geregistreerd, gaat er een signaal naar een kastje. Deze laat vervolgens het verkeerslicht op groen springen voor de fietsers. Regensensoren op verkeerslichten worden reeds (in testfase) toegepast in Breda, Delft, Grave en Oosterhout. In Oosterhout is de regensensor zelfs gecombineerd met een tijdsensor. Tijdens de schoolspits krijgen fietsers vaker groen op het met regensensor uitgeruste kruispunt.

7

Kwaliteitseisen overige fietsvoorzieningen

Een hoogwaardig fietsnetwerk biedt de basis om het fietsgebruik te stimuleren. Maar een hoogwaardig fietsnetwerk kan niet zonder kwalitatief goede en voldoende voorzieningen als fietsenstallingen, fietsbewegwijzering, verlichting op vrijliggende fietspaden, et cetera. In dit hoofdstuk worden kwaliteitseisen beschreven en aanbevelingen gedaan voor de fietsvoorzieningen.

7.1 Fietsparkeren

7.1.1 Uitgangspunten en kwaliteitseisen

Het goed en veilig kunnen parkeren van de fiets bij de bestemming is een belangrijk motief om de fiets te pakken. De doelstelling om het fietsgebruik in de stad te stimuleren is daarom gebaat bij kwalitatief hoogwaardige voorzieningen. Alleen het bieden van stallingvoorzieningen aan de bestemmingszijde is niet voldoende. Ook aan de herkomstzijde dienen goede fietsparkeervoorzieningen beschikbaar te zijn. Bovendien dient ook het beheer en onderhoud van de voorzieningen goed geregeld te zijn.

Aan de bestemmingszijde is sprake van verschillende geconcentreerd liggende voorzieningen, zoals winkelcentra, sportvoorzieningen, bedrijven en scholen. Maar ook bij niet geconcentreerde bestemmingen, zoals een bibliotheek, muziekschool, belangrijke openbaar vervoerhalte, of musea dienen goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden.

Fietsers willen hun fiets graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Juist in de van-deur-tot-deurrelatie zit immers ook de concurrentiekracht van de fiets op de korte afstand. Op basis van de CROW-uitgave 'Leidraad Fietsparkeren' uit 2001, zijn in tabel 7.1 fietsparkeernormen opgenomen waarin staat aangegeven hoeveel stallingplaatsen nodig zijn bij welke voorziening en waarop speciaal moet worden gelet.

Capaciteit van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers

Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Kies ondergrens bij:
Winkelcentrum	Binnenstad/hoofdwinkelcentrum	100 m2 bvo	5 - 10	
	Groot wijkwinkelcentrum	100 m2 bvo	5 - 7	Perifere ligging, gericht op massa-aankopen
	Buurtwinkelcentrum	100 m2 bvo	6 - 8	Perifere ligging, gericht op massa-aankopen
Kantoor	Zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1 - 3	Sterke OV-concurrentie
	Met baliefunctie	per balie	2 - 4	Sterke OV-concurrentie
Onderwijs	Kinderdagverblijf	10 kinderen	1 - 3	Grote 'bovenwijkse functie'
	Basisschool	100 leerlingen	30 - 40	Grote 'bovenwijkse functie'
	Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60 - 70	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Hoger onderwijs	100 leerlingen	40 - 60	Sterke OV-concurrentie
Sportcomplex	Sporthal	100 bezoekerscapaciteit	35 - 45	Perifere ligging
	Sportveld	100 bezoekerscapaciteit	20 - 30	Perifere ligging
	Zwembad	100 m2 wateroppervlakte	15 - 20	Perifere ligging
Uitgaansgelegenheden	Theater	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	20 - 25	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Concertzaal	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	25 - 35	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Bioscoop	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	25 - 35	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Discotheek	100 bezoekers van topdag	25 - 35	Perifere ligging en sterke OV-concurrentie
Zorginstelling	Ziekenhuis	100 bedden	20 - 40	Sterke OV-concurrentie
	Verpleeghuis	100 bedden	5 - 15	Sterke OV-concurrentie
Recreatie	Recreatiegebied	100 bezoekers van topdag	20 - 40	Perifere ligging
	Attractiepark	100 bezoekers van topdag	15 - 30	Perifere ligging
Sociaal-culturele instelling	Kerk, moskee	10 kerk/moskeegangers	5 - 15	Sterke OV-concurrentie
	Museum	100 bezoekers van topdag	1 - 3	Sterke OV-concurrentie

Tabel 7.1: Richtlijnen voor fietsparkeren

Gratis bewaakt fietsparkeren

Het gratis bewaakt stallen van fietsen is zeer effectief voor het beperken van het los fietsparkeren. Vooral voor kortparkerende fietsende bezoekers, die anders de fiets tegen een boom of gevel zouden plaatsen, is het gratis bewaakt stallen erg aantrekkelijk. In de huidige situatie geldt voor de bewaakte stallingen in Sittard en Geleen een tarief van €0,20. Hoewel dit bedrag erg laag en aantrekkelijk is, is dit met name voor de kortparkerende fietsers nog een drempel.



Foto 7.1: Buiten de stalling geparkeerde fietsers in het centrum van Sittard

Kwaliteitseisen voor fietsenstallingen

In 1998 zijn met de zogeheten FietsParkeur voor het eerst in Nederland kwaliteitseisen voor fietsparkeersystemen geformuleerd. De normen zijn opgesteld in samenwerking tussen fabrikanten, ontwerpers, gebruikersvertegenwoordigers (zoals de Fietsersbond) en opdrachtgevers (zoals NS Reizigers). Met dit document, dat regelmatig wordt geactualiseerd, streven de samenstellers een flinke kwaliteitssprong na van de in Nederland toegepaste fietsparkeersystemen. Of het nu om klemmen, fietstrommels of meer geavanceerde systemen gaat, ze moeten voldoen aan normen voor gebruiksgemak, kans op schade aan een fiets, vandalismebestendigheid en bijvoorbeeld duurzaamheid. In bijlage 11 is nog meer achtergrondinformatie te vinden over de FietsParkeur.

Ketenverplaatsingen fiets - openbaar vervoer

De fiets is als zelfstandig vervoermiddel erg handig om van deur tot deur te reizen. Daarnaast is de fiets prima geschikt als voor- of natransportmiddel bij reizen over langere afstanden, vooral in combinatie met het openbaar vervoer. Die combinatie biedt grote voordelen, zowel voor de reiziger als voor gemeenten en openbaarvervoerbedrijven. Immers, de fiets vervoert de reiziger zonder wachttijd vanaf de voordeur snel naar halte of station (wat het openbaar vervoer zelf meestal niet biedt) en het openbaar vervoer brengt de reiziger snel en comfortabel over grotere afstanden (wat per fiets moeilijk is). Zo heffen de twee vervoerswijzen elkaars zwakke punten op en vormen ze samen een sterke keten.

Uit onderzoek blijkt dat verbetering van de combinatie openbaar vervoer en fiets, met name door het aanbieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen, kan leiden tot een aanzienlijke groei van het openbaar vervoergebruik.



Foto 7.2: Onbewaakte fietsenstalling bij NS-station Lutterade

Tegengaan van overlast van zwerffietsen

Door voldoende en kwalitatief goede stallingvoorzieningen te plaatsen bij de herkomst- en bestemmingszijde zal het aantal zwerffietsen beperkt kunnen worden. De openbare ruimte krijgt een meer geordend aanzien, de overlast voor de overige verkeersdeelnemers blijft beperkt en diefstal wordt tegengegaan. Om echter de overlast van zwerffietsen effectief tegen te gaan is handhaving nodig op verkeerd gestalde fietsen. Handhaving is mogelijk door de plaatselijke politieverordening (APV) aan te passen waardoor verkeerd gestalde fietsen kunnen worden verwijderd. Locaties die zich hiervoor lenen zijn het centrum van Sittard en Geleen en de NS-stations. Wel is voldoende capaciteit van het aantal fietsparkeervoorzieningen essentieel voor een dergelijke intensieve handhaving.

Handhaving op weesfietsen

Uit de inventarisatie en gegevens van de gemeente is gebleken dat veel fietswrakken in de verschillende fietsenstallingen gestald staan, bijvoorbeeld op de stationslocaties. Om voldoende capaciteit te bieden is het noodzakelijk om de zogenoemde 'weesfietsen' regelmatig te verwijderen. Hiervoor dient een structureel handhavingsbeleid gevoerd te worden. Vanuit de stichting Karwei worden in de huidige situatie initiatieven genomen om weesfietsen op te knappen.

7.1.2 Inventarisatie fietsvoorzieningen bij bestemmingslocaties

In paragraaf 5.1 zijn de fiets bestemmingslocaties van de gemeente Sittard-Geleen beschreven. Op basis van een inventarisatie naar de huidige fietsenstallingen is getoetst of het aantal fietsenstallingen bij deze bestemmingslocaties in hoofdlijnen voldoet aan de fietsparkeernormen (tabel 7.1) en of de aanwezige stallingen voldoen aan de FietsParkeur. In deze toetsing worden de volgende bestemmingslocaties onderzocht:

- gezondheidszorginstellingen;
- centrum en kernwinkelgebieden;
- cultuur en bezienswaardigheden;
- sportvoorzieningen;
- belangrijke openbaar vervoerhaltes.

Daar waar op dit moment nog niet voldoende stallingcapaciteit aanwezig is, moeten extra stallingvoorzieningen gerealiseerd worden. In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van fietsenstallingen die niet voldoen aan de FietsParkeur en locaties waar extra stallingen benodigd zijn. Een gedetailleerd overzicht van de huidige en benodigde fietsenstallingen wordt opgenomen in het uitvoeringsplan.

7.1.3 Aanbevelingen voor Sittard-Geleen

Voor de gemeente Sittard-Geleen gelden de volgende aanbevelingen:

- De gemeente moet bij bezoekersintensieve voorzieningen voldoende fietsparkeervoorzieningen realiseren, zowel bewaakt als onbewaakt. Bij nieuwe initiatieven worden de landelijke fietsparkeernormen gehanteerd (zie tabel 7.1);
- Het fietsparkeerbeleid in Sittard-Geleen is vraagvolgend. Er wordt dus niet gewerkt met het realiseren van stallingen met een bepaalde maaswijdte. Hierdoor ontstaat namelijk de kans dat leegstand en wildstand ontstaat wanneer de stalling niet exact op de vraaglocatie is gesitueerd. In de inventarisatie van fietsvoorzieningen (zie paragraaf 7.1.2) zijn de locaties waar een tekort is aan fietsenstallingen en de locaties waarbij de fietsenstallingen niet voldoen aan de FietsParkeur, reeds in beeld gebracht;
- In de centrumgebieden van Sittard en Geleen en de NS-stations moeten gratis bewaakte stallingen gerealiseerd worden;
- Op die locaties waar betaalde bewaakte stallingen gerealiseerd worden, moeten tevens gratis onbewaakte stallingen als alternatief aangeboden worden;
- Voor alle te realiseren fietsenstallingen geldt als uitgangspunt dat deze moet voldoen aan de Fietsparkeur, een door de Fietsersbond ontwikkeld keurmerk dat diverse kwaliteitseisen stelt aan een goed fietsparkeersysteem;
- Naar aanleiding van de resultaten van het fietsparkeeronderzoek en de meningen van bewoners (geïnterviewd via E-Spraak) moet een bewaakte stalling in het centrum van Geleen gerealiseerd worden;
- In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van huidige en gewenste fietsenstallingen. Tevens is op deze kaart aangegeven of de bestaande fietsenstallingen bij de belangrijkste fiets bestemmingslocaties voldoen aan de FietsParkeur. Zo moet onder andere voor de Stadswinkel in het centrum van Geleen, ter plaatse van een deel van de huidige parkeerplaatsen, een fietsenstalling gerealiseerd worden. In het centrum van Sittard moet, naast de Haspelsestraat en Tempelplein, ook een grote gratis bewaakte stalling gerealiseerd worden in de omgeving van de Paardenstraat. Dat mag ook inpandig zijn, omdat in de openbare ruimte weinig fysieke ruimte beschikbaar is.

7.2 Fietsbewegwijzering

Het recreatieve fietsnetwerk kent een eigen vorm van bewegwijzering door middel van het knooppuntensysteem. In eerste instantie wordt op het utilitaire fietsnetwerk geen fietsbewegwijzering toegepast omdat hier overwegend sprake is van fietsers met lokale bekendheid. Indien wel bewegwijzering wordt toegepast op het utilitaire fietsnetwerk

gelden de ANWB-richtlijnen als uitgangspunt. De keuze voor de daadwerkelijke bewegwijzeringborden dient in de praktijk nader uitgewerkt te worden.

7.3 Huurfietsen op stations

Bij de NS-stations is het mogelijk om een fiets te huren of te lenen (als overstap van openbaar vervoer naar de fiets). Het principe van de OV-fiets moet verder gestimuleerd worden voor bezoekers van de gemeente Sittard-Geleen. Aangezien blijkt dat dit systeem van fietsverhuur landelijk in populariteit stijgt, biedt het ook voor de gemeente Sittard-Geleen kansen. Ook vanuit recreatief oogpunt is de verhuur van fietsen op de NS-stations een belangrijk aspect. Van belang is dat voldoende fietsen beschikbaar zijn voor de verhuur.

7.4 Sociale veiligheid: zorg dragen voor goede verlichting

Voor alle fietsroutes die deel uitmaken van het fietsnetwerk is de aanwezigheid van verlichting noodzakelijk om de veiligheid van de fietser te waarborgen. Ook solitaire fietspaden (een fietspad met eigen tracé dat minimaal 10 meter van de weg verwijderd is) dienen met goede en voldoende verlichting uitgerust te zijn. Wanneer uit de toetsing blijkt dat op het gebied van goede fietsverlichting knelpunten zijn worden deze in het kader van het gemeentelijk verlichtingsplan aangepakt. In principe geldt als uitgangspunt dat op solitaire fietsroutes in het buitengebied langs of door natuurgebieden geen fietsverlichting wordt gerealiseerd. Verlichting op fietsroutes tussen de kernen dienen bij voorkeur van verlichting te worden voorzien in aansluiting op de reeds aanwezige oriëntatieverlichting.

8 Toetsing fietsnetwerk

Voor alle situaties waarbij de fietsroute wel in het netwerk is opgenomen maar niet aan de kwaliteitseisen wordt voldaan, is sprake van een knelpunt. Maatregelen zijn nodig om de fietsroute op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen. In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van knelpunten.

8.1 Toetsingsmethode

Nadat het fietsnetwerk is opgesteld kan deze worden getoetst aan de kwaliteitseisen. Alle routes uit het fietsnetwerk zijn nagedren en beschouwd op de eisen uit het toetsingskader. Onderscheid is gemaakt in 10 soorten knelpunten. Deze knelpunten hebben betrekking op:

- Zijn er fietsvoorzieningen aanwezig en zo ja, komen deze overeen met de categorisering van de wegen (bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom moeten bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden liggen en voldoen fietsstroken niet aan de kwaliteitseisen)?
- Voldoet de verharding (kleur en materiaal) aan de gewenste eisen?
- Voldoet de maatvoering van de fietsvoorziening?
- Is de onderhoudstoestand voldoende om een goed fietscomfort te garanderen?
- Is er verlichting aanwezig conform de gestelde eisen?
- Zijn er locaties waar obstakels langs het fietspad voor onveilige situaties kan leiden?
- Is de voorrangregeling bij rotondes conform de gestelde eisen?
- Kan de fietser conflictvrij oversteken op kruispunten met verkeerslichten zowel binnen en buiten de bebouwde kom?
- Is de omrijfactor maximaal 1,4 en zo nee, kunnen er ontbrekende schakels worden aangegeven?
- Blijft de wachttijd voor fietsers binnen de gestelde tijd?

8.2 Resultaten toetsing

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de geconstateerde knelpunten in het fietsnetwerk naar aanleiding van de inventarisatie ter plekke. Een gedetailleerd overzicht van de geconstateerde knelpunten is opgenomen in het uitvoeringsplan. In bijlage 8 is een kaart opgenomen waarop is aangegeven hoe het fietsnetwerk er op dit moment uitziet, kortom, waar liggen welke fietsvoorzieningen?

Op basis van het fietsnetwerk (primair en secundair) zijn er op de belangrijke relaties (tussen de kernen onderling, tussen de kernen en stadscentra van Sittard en Geleen en tussen de kernen en de NS-Stations) geen verbindingen die een omrijdfactor hebben groter dan 1,25 op primaire en 1,50 op secundaire fietsroutes. Dit betekent dat fietsers in Sittard-Geleen via directe verbindingen naar de belangrijke bestemmingen in de gemeente kunnen fietsen (verhouding tussen de hemelsbrede en werkelijke, via het fietsnetwerk, afstand. Dit betekent echter niet dat deze directe verbindingen ook op de andere aspecten voldoen aan de kwaliteitseisen. In tabel 8.1 is een overzicht opgenomen van het aantal knelpunten in het fietsnetwerk van Sittard-Geleen per type knelpunt. Uit de toetsing blijkt dat:

- Ontbreken van voldoende kwalitatieve verharding is met 38% het meest voorkomende knelpunt in Sittard-Geleen;
- Circa een derde van het fietsnetwerk heeft momenteel niet de gewenste onderhoudsstaat (zie ook bijlage 11);
- In ongeveer een vierde van de beschouwde wegvakken voldoet de maatvoering van de voorzieningen niet.

type knelpunt	aantal knelpunten in het fietsnetwerk van Sittard-Geleen	percentage ten opzichte van het totaal aantal wegvakken
Geen fietsvoorzieningen aanwezig	32	14 %
Onjuiste fietsvoorzieningen	38	16 %
Verharding (type / kleur)	89	38 %
Maatvoering voorzieningen	61	27 %
Verlichting	9	4 %
Obstakelvrije ruimte	13	7 %
Voorrangsregeling rotondes	3	1 %
Fiets conflictvrij bij VRI	9	4 %
Onderhoudsstaat	76	32 %
Bewegwijzering	2	1 %
Omrijdfactor	0	0 %
Totaal	331	

Tabel 8.1 Overzicht knelpunten fietsnetwerk Sittard-Geleen

9

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud zijn belangrijke aspecten om het fietsnetwerk veilig en comfortabel te houden. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven en aanbevelingen gedaan voor beheer en onderhoud van het fietsnetwerk in Sittard-Geleen.

9.1 Uitgangssituatie

Nadat een hoogwaardig fietsnetwerk is gerealiseerd, is het beheer en onderhoud van dit netwerk een belangrijke voorwaarde om het fietsnetwerk veilig en comfortabel te houden.

Fietsers stellen aan de infrastructuur vijf hoofdeisen (zie hoofdstuk 4). Als die eisen worden vertaald naar wegdek en verharding, gaat het in het bijzonder om:

- vlakheid van het verhardingsoppervlak;
- stroefheid;
- afwatering.

De vlakheid van de verharding bepaalt de horizontale en verticale trilling die een fietser ondervindt en vormt daarmee een belangrijke voorwaarde voor een comfortabele fietsinfrastructuur. Ook bepaalt de vlakheid in belangrijke mate de weerstand die de fietser ondervindt

en daarmee het energieverbruik. De stroefheid van de verharding wordt in belangrijke mate bepaald door de textuur. Daarmee is de textuur niet alleen van belang voor het fietscomfort en het energieverlies, maar ook voor de veiligheid van de fietser en het verkeer in het algemeen. Omdat fietsers in de openlucht fietsen is er tevens veel aandacht benodigd voor een goede afwatering. Het is erg oncomfortabel om door grote plassen te moeten fietsen en bovendien is het onveilig. Daarnaast draagt de rode kleur van de fietsvoorzieningen bij aan de herkenbaarheid, en daardoor verkeersveiligheid, van het fietsnetwerk.



Foto 9.1: Slechte onderhoudsstaat op de Dr. Nolenslaan

In bijlage 9 is een overzichtskaart opgenomen van wegvakken binnen het fietsnetwerk van Sittard-Geleen waar de onderhoudsstaat niet voldoet aan bovenstaande kwaliteitseisen.

9.2 Aanbevelingen

Wil het netwerk veilig en comfortabel blijven, dan moet daarvoor structureel geld in de begroting worden gereserveerd. Aanbevolen wordt om alle primaire en secundaire fietsroutes tweejaarlijks te inspecteren en keuren. Doel daarvan is het beoordelen en eenduidig vastleggen van zichtbare schades aan de verharding. De weg of het fietspad wordt op technische gronden bekeken en schades worden zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin (ernst en omvang) beoordeeld. Op locaties waar deze criteria voor de fietser niet voldoende gewaarborgd worden, zijn aanpassingen noodzakelijk. Hierbij wordt zoveel mogelijk 'werk met werk' gecombineerd.

In het reguliere onderhoudsprogramma van de gemeente Sittard-Geleen zijn reeds verbeterpunten geconstateerd voor een groot deel van de fietsvoorzieningen binnen de gemeente. In de toetsing van het fietsnetwerk is dit bevestigd. Door tweejaarlijks het onderhoudsniveau te inspecteren en waar nodig onderhoud te plegen blijft het fietsnetwerk op een hoogwaardig onderhoudsniveau.

Daarnaast is het van belang de fietsvoorzieningen schoon te houden bijvoorbeeld na landbouwactiviteiten en/of in de herfst na bladerval.

Tijdelijke verkeersmaatregelen

Bij werkzaamheden aan de infrastructuur (beheer- en onderhoudswerkzaamheden) moet ook rekening gehouden worden met tijdelijke verkeersmaatregelen (omleidingen etc.). Bij tijdelijke verkeersmaatregelen moet de verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers worden gewaarborgd. Daarom gelden bij tijdelijke verkeersmaatregelen de volgende aanbevelingen:

- fietsers moeten niet gedwongen worden af te stappen;
- fietsers moeten (indien fysiek mogelijk) niet naar de overzijde van de rijbaan worden geleid;
- het beheer van tijdelijke voorzieningen dient voldoende aandacht te krijgen.

Kabels en leidingen

In het algemeen horen kabels en leidingen zo min mogelijk onder fietspaden te liggen. Binnen de bebouwde kom gaat de voorkeur uit naar een ligging onder het trottoir. Buiten de bebouwde kom wordt uitgegaan van ligging in de wegberm (zonder boom- of struikbeplanting). Speciale leidingstroken zijn wenselijk, maar meestal niet haalbaar.

Gladheidbestrijding

Gladheidbestrijding is voor fietsers in principe nog belangrijker dan voor het autoverkeer. Voor fietsverkeer geldt namelijk naast het aspect van verkeersveiligheid ook het aspect van (in)stabiliteit bij. Als belangrijke fietsroutes niet worden schoongemaakt en de routes voor autoverkeer wel, ontstaat het gevaar dat fietsers gebruik gaan maken van de hoofdrijbaan, met alle gevaren van dien. Aanbevolen wordt daarom om nog voordat sneeuwval plaatsvindt preventief op het primaire en secundaire fietsnetwerk te strooien. Daarnaast moet het fietsnetwerk in de herfst met veegwagens worden schoongehouden om gevaarlijke situaties als gevolg van bladeren op fietspaden in combinatie met nat weer, te voorkomen.

10 Gedragsbeïnvloeding en promotie

Promotie en marketing van de fiets is van groot belang om het fietsen in Sittard-Geleen een positieve impuls te geven. Verbetering en aanpassing van de netwerken, bewegwijzering en de stallingen leggen de basis voor een goede fietsverbinding. Doelgroepgerichte promotie en marketing zijn 'de saus over een goed fietsvoorzieningspakket'.

10.1 Inleiding

Gedragsbeïnvloeding binnen verkeer en vervoer is noodzaak om de bereikbaarheid en stedelijke kwaliteit van Sittard-Geleen te garanderen, maar is tegelijkertijd een lastige opgave vanwege de volgende aspecten. Op de eerste plaats is verandering van gedrag een kwestie van lange adem. Het duurt even voordat resultaten merkbaar worden en vervolgens moet er langdurig op worden ingezet om gedragsverandering te behouden. Daardoor ontstaat op termijn een sterkere fietscultuur en kunnen de doelen van meer fietsgebruik worden bereikt. Op de tweede plaats is het van belang om zoveel mogelijk inwoners te bereiken, van klein tot groot en van jong tot oud. Dat vraagt om een brede en intensieve communicatie. En op de derde plaats omdat gedrag niet zo maar verandert, dat gebeurt in fasen. In een eerste stap moet informatie worden aangereikt waardoor de weggebruikers *kennis* ontwikkelen. De vervolgstap bestaat er uit dat op basis van die kennis de *houding* ten aanzien van het fietsen verandert in positieve richting. Pas dan is aan de voorwaarden voldaan om te komen tot verandering van keuzegedrag.

10.2 Fietspromotie; voorbeeldprojecten en leerpunten

Het fietsen in de gemeente Sittard-Geleen moet meer bekendheid krijgen en er zal doelgroepgericht te werk moeten worden gegaan om bepaalde groepen fietsers meer bewust te maken van de mogelijkheden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het recreatieve fietsen, forensisme, winkelverkeer en schoolverkeer. In de volgende paragrafen worden deze verder uitgewerkt.

Ervaringen project 'Wie fietst weet beter'

In de eerste helft van 1995 is de provincie Limburg een campagne gestart onder het motto 'wie fietst weet beter'. Via de media en manifestaties op straat werd aandacht gevraagd voor een andere afweging voor het kiezen van het vervoermiddel.

De houding van de Zuid-Limburgers is daarbij echter niet veranderd. Eén van de oorzaken hiervan is het feit dat de campagne slechts een half jaar duurde. Posters, advertenties en artikelen in de pers en een parade van bijzondere en mooie fietsen hebben destijds niet het gewenste resultaat tot gevolg gehad. Voor een toekomstige poging om het fietsgebruik in positieve zin te beïnvloeden is dan ook meer nodig dan de fiets in een positief daglicht te stellen. De mogelijkheden van het fietsen en het fietsgebruik (infrastructuur, voorzieningen, voordelen) moeten daarin beter worden belicht.

Voorbeeldcampagne fietspromotie

In 2007 is door het Fietsberaad het congres 'Marketinginstrumenten voor het fietsbeleid' georganiseerd. Door Emotion Kommunikatie Buro is een presentatie gegeven over de campagne 'Pak de fiets' (zie bijlage 10). De campagne heeft een doorlooptijd van drie jaar en een dergelijke campagne kan als goed voorbeeld dienen voor toepassing in de gemeente Sittard-Geleen.

10.3 Mobiliteitsmanagement; stimuleren fietsgebruik bedrijven

De gemeente moet de rol op zich nemen om het fietsgebruik bij bedrijven onder de aandacht te brengen en te bevorderen. Met de grootschalige bedrijven- en industrieterreinen zoals DSM/Chemelot en Nedcar is binnen de gemeente nog veel te winnen.

Om het fietsgebruik bij bedrijven te stimuleren worden bedrijven met meer dan 500 werknemers gevraagd een fietsplan op te stellen waarin zij aangeven op welke wijze zij het fietsverkeer gaan stimuleren. Daarbij richten zij zich tenminste op de toegankelijkheid van de stallingen. Dat betekent dat de ingang zodanig gesitueerd wordt dat deze aansluit op het fietsnetwerk. Bedrijven en instellingen dienen haar werknemers de mogelijkheid te geven gebruik te maken van leenfietsen. Deze fietsen worden gebruikt voor korte werkgerelateerde verplaatsingen. Korte verplaatsingen zowel binnen als buiten het bedrijfsterrein moeten per dienstfiets afgelegd kunnen worden. Dat verhoogt niet alleen de productiviteit van de werknemers (omwille van een betere gezondheid), maar levert ook grote besparingen op in het wagenpark van het bedrijf. Bovendien heeft de fiets zeker in stedelijke omgeving bewezen sneller te zijn dan andere vervoermiddelen.

Daarnaast kunnen bedrijven en gemeente inzetten op de volgende acties:

- Fietsreiskostenvergoeding (wordt reeds door de gemeente Sittard-Geleen als werkgever uitgevoerd).
De werkgever mag aan de werknemer die de eigen fiets gebruikt een belastingvrije fietsreiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer betalen van €0,18 per kilometer, ongeacht het aantal kilometers. Een fietsverklaring voor de reiskosten is niet nodig;
- De 'fiets van de zaak'-regeling (wordt reeds door de gemeente Sittard-Geleen als werkgever uitgevoerd).
De werkgever kan een 'fiets van de zaak' aanschaffen en deze ter beschikking stellen aan een werknemer voor het zakelijke en privé fietsverkeer;
- Fietsstimulering- en beloningssysteem Trappers (zie achtergrondinformatie in bijlage 11) of project 'fiets naar je werk'.
Met het fietsstimulering- en beloningssysteem Trappers worden fietsende medewerkers beloond met spaarpunten die zij in de winkel van Trappers kunnen omzetten in een beloning. Elke woon-werk fietsrit wordt geregistreerd en op basis van het aantal afgelegde kilometers ontvangt de medewerker een aantal spaarpunten, de zogenaamde Trappers. De invoering van Trappers kan direct en kostenneutraal starten en is interessant voor zowel het bedrijfsleven als overheidsorganisaties. Een soortgelijk project is het project 'fiets naar je werk' waarbij je winstpunten spaart waarbij de opbrengst naar fietsprojecten in

ontwikkelingslanden gaat. Meer informatie over dit project is te vinden op www.fietsnaarjwerk.nl;

- Positieve discriminatie aan de hand van stimulerende en sensibiliserende acties en incentives.

Er kan gedacht worden aan autoarme werkdagen, gunstige stallingmogelijkheden voor fietsers, kortere werktijd of opfristijd voor wie per fiets komt, fietsleasing of het aanbieden van regenkleding;

- Fietsrouteplanner.

Ten slotte dient de gemeente samen met de Provincie Limburg na te gaan wat de mogelijkheden en kosten zijn om een fietsrouteplanner te ontwikkelen. Deze planner is in eerste instantie bedoeld voor recreatieve fietsers, maar kan ook voor woon-werk verkeer een behulpzame tool zijn. De provincies Zuid-Holland en Utrecht en de steden Utrecht en Amsterdam hebben inmiddels al een routeplanner waar een voorbeeld aan kan worden genomen.

10.4 Educatie en voorlichting; stimulering en verkeersveiligheid schoolverkeer

De afgelopen jaren besteden de Limburgse gemeenten in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) steeds meer aandacht aan de verkeersveiligheid onder jongeren tussen de 4 en 18 jaar. Aangezien veel van deze jongeren veelvuldig van de fiets gebruik maken is continue aandacht voor een verkeersveilig gedrag belangrijk. (Jonge) fietsers blijven immers een kwetsbare doelgroep. De effecten van dit soort maatregelen zijn vaak moeilijk meetbaar. Dit heeft vaak tot gevolg dat deze maatregelen qua uitwerking worden onderschat. Voorlichting en educatie kunnen echter een substantiële bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. De gemeente Sittard-Geleen volgt hierbij de doelgroepgerichte aanpak voor Permanente Verkeerseducatie (PVE) van de provincie Limburg. Met Permanente verkeerseducatie wil de Provincie voor iedere doelgroep één of meerdere verkeerseducatieprojecten bieden, waarin de verkeerstaken en -risico's van die doelgroep worden behandeld. De projecten voor de verschillende doelgroepen moeten hierbij zoveel mogelijk op elkaar aansluiten en een continu proces vormen.

Niet alleen jongeren komen aan bod, ook ouderen kunnen als doelgroep bij fietsprojecten betrokken worden. Voorbeelden van maatregelen en activiteiten zijn:

- Limburgs VerkeersveiligheidsLabel (basis en voortgezet onderwijs);
- fietsverlichtingactie;
- (brom)fietscursussen;
- verkeersdagen/-weken;
- programma dodehoekspiegels.

De gemeente kan bovenstaande activiteiten stimuleren door organiserende instanties (bijvoorbeeld scholen of wijkraden) financieel te ondersteunen bij de organisatie van deze activiteiten.

Ook in het buitenland zijn verschillende promotionele activiteiten uitgevoerd om scholieren op de fiets te krijgen. Zo is het aandeel fietsgebruik onder scholieren bij een aantal scholen in Engeland verviervoudigd na het 'Bike it' project. Ditzelfde project heeft een positieve invloed gehad op het fietsgebruik van scholieren in heel Denemarken. Tijdens de campagneweek van 'Bike it' krijgt iedere fietsende scholier een ticket. Het dragen van een fietshelm wordt met een extra ticket beloond. Kinderen die veraf wonen, kunnen een ticket verdienen als ze met de fiets naar de OV-halte rijden. Aan het einde van de campagne worden de tickets geteld en de winnaars beloond met een nieuwe fiets of fietsaccessoires.

Limburgs VerkeersveiligheidsLabel

Het ROVL heeft in 2006 het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel in het leven geroepen. Het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel (LVL) biedt scholen en gemeenten de helpende hand om structureel en meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie te geven. De gemeente Sittard-Geleen krijgt van de Provincie Limburg subsidie. Scholen kunnen aanspraak maken op deze subsidie voor het uitvoeren van het LVL. Zo hebben deelnemende scholen recht op een werkbudget en projectsubsidies.

De gemeente moet scholen van zowel het basis- als het voortgezet onderwijs stimuleren het label te behalen.

Schoolomgevingen

Veel kinderen worden door de ouders met de auto naar school gebracht. Daardoor ontstaan rondom veel scholen drukke en chaotische situaties. De trend op het gebied van onderwijs is schaalvergroting. Scholen worden steeds groter en er komen steeds meer Brede Scholen. Daardoor komen scholen verder weg te liggen van de woningen van de kinderen en wordt het van en naar de scholen steeds drukker. Daarom dienen ook de school-thuisroutes aandacht te krijgen. Recent is onderzoek gedaan naar de school-thuisroutes bij het DaCapo PKS College, DaCapo Born College, Graaf Huyn College en Trevianum College in het kader van de pilot School-thuisroutes (zie ook paragraaf 3.3).

Om het aantal kinderen dat te voet en/of met de fiets naar school wordt gebracht in de toekomst te vergroten, en om ervoor te zorgen dat de kinderen dit zo veilig mogelijk kunnen doen, moeten de scholen en de gemeente samen aan de slag. Vaak wordt er dan direct geroepen om meer infrastructurele maatregelen. Dit is echter maar een deel van de oplossing. Alleen als de infrastructuur gebruikt wordt zoals de wegbeheerder het bedoeld heeft, leiden aanpassingen echt tot verbeteringen in de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid. Naast handhaving door politie en stadstoezicht is ook een rol weggelegd voor de school. Zij moet helpen met het communiceren naar de ouders en de kinderen leren hoe ze het beste met de infrastructuur rond de school kunnen omgaan.

Een voorbeeld van een dergelijke aanpak is het Octopusplan, dat in België is ontwikkeld. Hierin trekken scholen en gemeenten samen op om de schoolomgeving te verbeteren.

10.5 Promotie van winkelverkeer op de fiets

Sinds 2002 kent men in België de promotieactie 'Met belgerinkel naar de winkel'. Een project dat inmiddels ook in Nederland al met succes is uitgevoerd. In de gemeente Breukelen konden inwoners, twee maanden lang, bij een bezoek met de fiets aan een van de 43 deelnemende winkels een stempel krijgen. Bij tien winkelbezoeken per fiets, goed voor tien stempels, maakten zij kans op enkele fietsprijzen. Uiteindelijk zijn er 550 volle stempelkaarten ingeleverd. Meer dan tweehonderd mensen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op de spaarkaart tips te geven over hoe de gemeente haar fietsvriendelijkheid kan verbeteren. Ook de gemeente Sittard-Geleen kan het winkelverkeer per fiets stimuleren door uitvoering van projecten als 'Met belgerinkel naar de winkel'. In overleg met vertegenwoordigers namens de winkels kan een dergelijk project verder worden uitgewerkt.



10.6 Stimuleren van het recreatieve rondje

Onderzoek wijst uit dat veel mensen op de korte afstanden van de auto gebruik maken. Dat heeft enerzijds te maken met het comfort van de auto, anderzijds zijn veel mensen onbekend met het gemak en de voordelen van de fiets. Om die mensen op de fiets te krijgen is promotie van het recreatieve rondje een begin. De aanwezigheid van het knooppuntensysteem, waarbij de recreatieve fietser zelf zijn afstand en route kan bepalen, is hiervoor een succesvol middel. Promotie van het netwerk, door bijvoorbeeld ieder huishouden te voorzien van een kaart van het knooppuntensysteem, leidt tot een toename van het aantal recreatieve fietsers. Fietsers moeten de omgeving beleven; ontspannen en met het hele gezin de omgeving verkennen. Een positieve ervaring met het recreatieve fietsen kan vervolgens een positieve uitwerking hebben in het utilitaire fietsen. Ingezet wordt op het complementeren van het recreatieve fietsnetwerk.



10.7 Aanpak fietsendiefstal; handhaving en voorlichting

In 2006 werden in Nederland ruim 750.000 fietsen gestolen. In 120.000 gevallen werd hiervan aangifte gedaan (bron: Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit). Het risico op diefstal is nadelig voor het fietsgebruik. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat 45% de fiets af en toe thuislaat uit angst voor fietsdiefstal (Bron: Aanpak fietsdiefstal in gemeenten, 2005). Met name bij stations en in het centrum zijn locaties waar mensen hun fiets liever niet neerzetten. Hoewel het landelijke cijfers betreffen, kan de algemene boodschap ook op Sittard-Geleen van toepassing zijn. In 2006 zijn in de gemeente Sittard-Geleen 659 aangiftes voor fietsendiefstal binnengekomen (bron: Politie Limburg, district Sittard). In 46 van de gevallen was de fiets onvreemd bij het Stationsplein, in 39 gevallen bij de Markt en 30 fietsen werden onvreemd bij de Walramstraat in Sittard. Uit de burgermonitor blijkt dat in 2007 in totaal 1.060 fietsen en bromfietsen zijn gestolen waarbij aangifte is gedaan.

Stimulering van het fietsverkeer is gebaat bij voldoende bewaakte fietsstallingen, onbewaakte stallingen met hoge kwaliteit fietsklemmen (met FietsParkeur), maar ook proactieve houding op handhaving van politie en goede voorlichting.

Begin juni 2008 is de VNG gestart met een landelijke antidiefstalcampagne. Gemeenten kunnen via de website van de VNG de toolkit fietsdiefstal met daarin campagnematerialen downloaden die de gemeente naar eigen inzicht kan gebruiken voor lokale campagne, zoals advertenties, poster, banners, logo's en foldermateriaal. De toolkit wordt in 2009 door de gemeente Sittard-Geleen opgepakt.



10.8 Innovatie

Indien er innovatieve ideeën of toepassingen op de markt komen die het fietsverkeer stimuleren zullen deze daar waar mogelijk ondersteund worden. De gemeente staat open voor initiatieven, zoals groene golven voor fietsers of voorrang voor fietsers bij regenachtig weer. Ook voertuigmaatregelen, zoals trapondersteuning (e-bike), kan het fietsgebruik stimuleren.

10.9 Aanbevelingen voor Sittard-Geleen

In deze paragraaf wordt een concrete aanpak voorgesteld hoe de gemeente Sittard-Geleen de komende drie jaar kan inzetten op gedragsbeïnvloeding en fietspromotie. Uiteindelijk wordt deze aanpak opgenomen in het meerjarenuitvoeringsprogramma.

Het doel van gedragsbeïnvloeding en fietspromotie in Sittard-Geleen is:

- het fietsgebruik in de gemeente te verhogen ten koste van de interne autoverplaatsingen;
- bevorderen van utilitair fietsverkeer (woon-werk, woon-school en woon-winkel);
- Verbeteren van fietsveiligheid van scholieren en schoolomgevingen.

Om deze doelen te bereiken wordt de volgende driejarige aanpak voorgesteld:

2009

Educatie:

- Scholen stimuleren deel te nemen aan het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel door deze actief uit te nodigen (brieven met foldermateriaal naar alle scholen sturen);
- Bij deelname van scholen aan het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel financieel bijdragen aan de uitvoering hiervan. De provincie subsidieert een deel van de uitvoeringskosten (aanschaf lesmateriaal, uitvoering projecten, et cetera). De gemeente draagt vervolgens ook een aanvullend deel bij waardoor het aandeel van de betreffende school slechts 10% van de kosten is. Het kan hiervoor nodig zijn de gemeentelijke subsidieverordening aan te passen dan wel aan te vullen;
- Deelname aan de regionale fietsverlichtingscampagne in het najaar. De fietsverlichtingscampagne houdt in dat folders en posters naar alle openbare gebouwen in de gemeente worden toegestuurd en op twee momenten tijdens de periode actief wordt gecontroleerd op verlichting door de politie (waarbij de eerste controle in november enkel waarschuwingen worden uitgedeeld en bij de tweede controle in januari boetes). Tevens kijken naar extra promotionele acties, bijvoorbeeld de plaatselijke rijwielhandel die op scholen fietsverlichting komt repareren (tegen een kleine vergoeding) en het uitdelen van een 'give-away' tijdens de eerste politiecontrole wanneer fietsers een goede verlichting hebben. Eventueel wordt de fietsverlichtingscampagne gekoppeld aan het verkeersexamen in groep 7;
- Bevorderen van acties en activiteiten georganiseerd door organisaties als de Fietsersbond, ANWB, VVN, wijkraden of scholen door het verstrekken van subsidie voor de organisatie van (brom)fietscursussen, verkeersdagen/-weken waarbij het thema fiets centraal staat.

Fietspromotie:

- Introductie campagne om fietsen in Sittard te stimuleren;
- Deelname landelijke antidiefstalcampagne door verspreiding campagnemateriaal naar alle openbare gebouwen in Sittard-Geleen;
- Focus op stimulering fietsgebruik naar sportaccommodaties;
- Focus op scholieren basis- en voortgezet onderwijs;
- Voorlichting aan nieuwe inwoners.

Mobiliteitsmanagement:

- Alle bedrijven binnen Sittard-Geleen met meer dan 500 werknemers per brief uitnodigen een fietsplan op te stellen waarin zij aangeven op welke wijze zij het fietsverkeer gaan stimuleren. De gemeente zet de komende jaren in op hoogwaardige fietsroutes vanaf het centrum (Sittard, Geleen en Born) naar de bedrijven- en industrieterreinen;
- De gemeente dient stimulerende en sensibiliserende acties en incentives te bevorderen door het verstrekken van subsidie.

2010

Educatie:

- Scholen stimuleren deel te nemen aan het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel door deze financieel te ondersteunen;
- Deelname aan de regionale fietsverlichtingscampagne in het najaar. De fietsverlichtingscampagne houdt in dat folders en posters naar alle openbare gebouwen in de gemeente worden toegestuurd en op twee momenten tijdens de periode actief wordt gecontroleerd op verlichting door de politie (waarbij de eerste controle in november enkel waarschuwingen worden uitgedeeld en bij de tweede controle in januari boetes). Tevens kijken naar extra promotionele acties, bijvoorbeeld de plaatselijke rijwielhandel die op scholen fietsverlichting komt repareren (tegen een kleine vergoeding) en het uitdelen van een 'give-away' tijdens de eerste politiecontrole wanneer fietsers een goede verlichting hebben.

Fietspromotie:

- Herhaling campagne om fietsgebruik te promoten;
- Deelname promotieactie 'Met belgerinkel naar de winkel';
- Focus op bewaakt stallen van fietsen.

Mobiliteitsmanagement:

- De gemeente dient stimulerende en sensibiliserende acties en incentives te bevorderen door het verstrekken van subsidie.

2011

Educatie:

- Scholen stimuleren deel te nemen aan het Limburgs VerkeersveiligheidsLabel door deze financieel te ondersteunen;
- Deelname aan de regionale fietsverlichtingscampagne in het najaar. De fietsverlichtingscampagne houdt in dat folders en posters naar alle openbare gebouwen in de gemeente worden toegestuurd en op twee momenten tijdens de periode actief wordt gecontroleerd op verlichting door de politie (waarbij de eerste controle in november enkel waarschuwingen worden uitgedeeld en bij de tweede controle in januari boetes). Tevens kijken naar extra promotionele acties, bijvoorbeeld de plaatselijke rijwielhandel die op scholen fietsverlichting komt repareren (tegen een kleine vergoeding) en het uitdelen van een 'give-away' tijdens de eerste politiecontrole wanneer fietsers een goede verlichting hebben.

Fietspromotie:

- Herhaling campagne om fietsgebruik te promoten;
- Focus op recreatieve fietser;
- Focus op fietsen en gezondheid.

Mobiliteitsmanagement:

- De gemeente dient stimulerende en sensibiliserende acties en incentives te bevorderen door het verstrekken van subsidie.

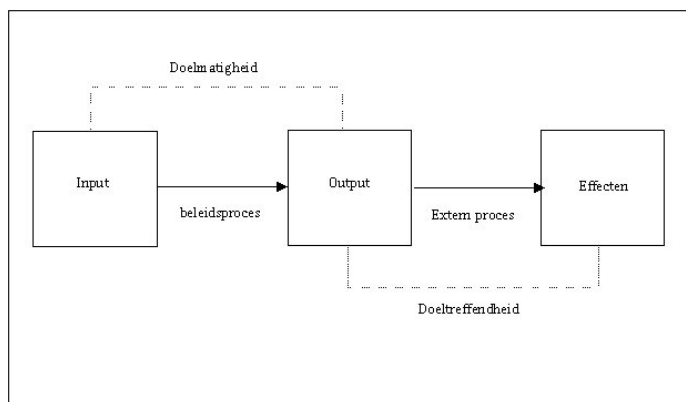
11 Monitoring

Bij het opzetten van een fietsbeleid voor de komende jaren is het belangrijk te weten wat de effecten zijn van het gevoerde beleid. Op die manier kan periodiek bepaald worden op welke specifieke punten het beleid aangescherpt moet worden of gehandhaafd kan blijven.

11.1 Monitoringsystematiek

Om richting te kunnen geven aan het fietsbeleid, is het van belang te weten welke beleidsinspanningen zijn verricht om de doelstellingen te halen, de mate waarin de doelstellingen zijn gehaald en de doelmatigheid van de inspanningen. Om deze reden is een monitor opgezet waarin een aantal indicatoren periodiek wordt gemeten.

De ontwikkeling van het monitoringsysteem is uitgevoerd volgens de Meten=Weten methodiek. De kern van Meten=Weten is dat er een directe relatie wordt gelegd tussen het beoogde eindeffect van een beleidsdoel en de ondernomen inspanningen en activiteiten (om het beoogde effect te bereiken). Om deze relatie inzichtelijk te maken wordt er een onderscheid gemaakt tussen de input, de output en de effecten van het beleid (zie figuur 11.1).



Figuur 11.1: Monitoringsystematiek volgens Meten=Weten

- Input van beleid: (financiële) middelen en ingezette menskracht (aantal fte's);
- Output van beleid: beleidsmatige handelingen, zoals het opstellen van een beleidsplan of concrete (fysiek waarneembare) activiteiten, zoals de aanleg van een fietspad;
- Effecten: het uiteindelijke gevolg van input en output samen, bijvoorbeeld een toename van het aantal verplaatsingen per fiets als gevolg van de aanleg van een nieuwe fietsverbinding;
- De relatie tussen input en output zegt iets over de doelmatigheid van het beleidsproces. De inzet van mensen en middelen heeft al dan niet geleid tot concrete activiteiten.

De relatie tussen output en effecten zegt iets over de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering. De activiteiten (bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad) hebben al dan niet bijgedragen aan het gewenste effect (een toename van het aantal fietsritten). De doelmatigheid van het beleidsproces heeft de gemeente Sittard-Geleen, net als andere wegbeheerders, geheel zelf in de hand. Voor de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering ligt dat wat genuanceerder. Daar speelt, naast de gerealiseerde output, ook een extern proces dat met name wordt bepaald door autonome ontwikkelingen als bevolkingsgroei, economische groei en mobiliteitsgedrag. Deze zijn in belangrijke mate van invloed op de beoogde effecten. Bestuurlijke afrekening op het gevoerde beleid zal dan ook voornamelijk moeten liggen in de relatie tussen output en effecten en niet enkel en alleen op de effecten.

11.2 Monitoring op basis van indicatoren

Om het fietsbeleid van Sittard-Geleen te monitoren is een aantal indicatoren vastgesteld. Voor beleidsmatige processen is dat vaak lastig, maar projectmatige aanpakken zijn veelal goed te meten. Op basis van de indicatoren kan een beeld worden geschetst van de fietsontwikkelingen in de afgelopen jaren. Er worden twee groepen indicatoren onderscheiden:

- Prestatie-indicatoren: Om de mate van uitvoering van het fietsbeleid aan te geven geldt het meerjarenuitvoeringsprogramma als basis. De gemeente dient jaarlijks het meerjarenuitvoeringsprogramma te actualiseren waarbij wordt aangegeven of projecten wel of niet zijn uitgevoerd eventueel aangevuld met nieuwe (deel)projecten;
- Effectindicatoren: indicatoren die inzicht geven in de feitelijke situatie en daarmee in de mate waarin doelen zijn bereikt. Voor Sittard-Geleen worden de volgende indicatoren gehanteerd:
 - Toetsing aandeel fiets in de modal split, tweejaarlijks monitoren op basis van de uitkomsten van de burgerenquêtes, ten opzichte van aandeel fiets in 2007 van 26%;
 - Analyse fietsgebruik; visuele en permanente mechanische tellingen (indien mogelijk op alle primaire fietsroutes inclusief de stadscentra van Sittard en Geleen om het winkelfietsverkeer en uitgaansfietsverkeer inzichtelijk te maken); jaarlijks beschikbare tellingen monitoren ten opzichte van nulmeting in mei 2008;
 - Fietsbalans; In 2011 door de Fietsersbond een nieuwe Fietsbalans uitvoeren en de resultaten vergelijken met de Fietsbalans uit 2002. In de nieuwe Fietsbalans ook de kern Born meenemen in de analyse;
 - Analyse van de verkeersveiligheid; aantal fietssslachtoffers jaarlijks monitoren ten opzichte van ongevallenanalyse in paragraaf 3.4;
 - Analyse gebruik stallingvoorzieningen: aantal geparkeerde fietsen in bewaakte en onbewaakte stallingen; jaarlijks monitoren, nulmeting uitvoeren in 2009;
 - Analyse gebruik huurfietsen; aantal verhuurde OV-fietsen; jaarlijks monitoren, aantal verhuurde OV-fietsen op te vragen bij ProRail, nulmeting uitvoeren in 2009;

- Analyse mobiliteitsmanagement; aantal fietsende werknemers onder de bedrijven met meer dan 500 werknemers; aantal fietsende werknemers jaarlijks opvragen bij bedrijven;
- Analyse gebruikerstevredenheid; via de burgermonitor tweejaarlijks evalueren hoe tevreden inwoners van Sittard-Geleen zijn over het fietsnetwerk, de veiligheid, het comfort, de directheid, school-thuisroutes en de voorzieningen.

Voorgesteld wordt om in 2011 een uitgebreide evaluatie, op basis van bovenstaande indicatoren, uit te voeren om het effect van het gevoerde beleid in beeld te brengen.

12 Uitvoeringsstrategie

In dit beleidsplan willen we een aanzet geven voor de realisering van het fietsbeleid. En dat gaat verder dan maatregelen uitvoeren en meten of de geformuleerde doelen dichterbij komen. Voorwaarde voor succes is dat een aanpak voor de uitvoering wordt gekozen die de voorwaarden creëert om de maatregelen te kunnen uitvoeren.

12.1 Samenwerking

Wij hebben in dit plan gekozen voor een breed en integraal pakket van maatregelen om het succes op de beoogde effecten zo groot mogelijk te maken. Geconstateerd moet worden dat het voorgenomen maatregelenpakket niet alleen door de gemeente kan worden uitgevoerd. Daarvoor zijn diverse partners onontbeerlijk. Met deze partners zullen afspraken worden gemaakt over de gezamenlijke aanpak van projecten. Het gaat dat niet alleen over de taak- en rolverdeling, maar ook over de duur van de inzet van partijen en de inzet van (financiële) middelen.

De gemeente is verantwoordelijk voor de lokale infrastructuur en dus neemt zij de taak op zich om de kwaliteit van de (fiets)infrastructuur te versterken. Het bedrijfsleven wordt benaderd om de aspecten van vervoermanagement binnen de bedrijven nader vorm te geven. De maatschappelijke organisaties VVN en de Fietsersbond Westelijke Mijnstreek hebben grote kracht in voorlichting en promotie en daarom zullen zij daar een belangrijke rol in kunnen vervullen. Ook is inzet vanuit het onderwijs in deze aanpak gewenst, niet alleen vanwege de doelgroep van schoolgaande jeugd maar omdat veel ouders zullen worden bereikt.

Bij de uitvoering van projecten kan afhankelijk van de aard ook samenwerking worden gezocht met het ROV Limburg, politie, buurgemeenten, et cetera. In het netwerk van samenwerkingspartners zal structureel worden geïnvesteerd.

12.2 Coördinatie

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid is primair bij de gemeenten neergelegd. Vanuit die rol en gegeven de gewenste samenwerking tussen betrokken partijen is een actieve coördinatie vanuit de gemeente nodig. Dit betekent dat het gewenst is een fietscoördinator aan te stellen, die niet alleen de uitvoering van het beleid bevordert en zorgt dat de lijnen samenkomen, maar die ook kan zorgen voor de informatievoorziening vanuit één 'loket'.

Het verdient aanbeveling om op de website van de gemeente dit 'loket' zichtbaar en tastbaar te maken, zodat permanent communicatie over het fietsbeleid mogelijk wordt gemaakt.

12.3 Van beleidsplan naar uitvoeringsplan

Aan het fietsbeleidsplan wordt een uitvoeringsplan gekoppeld. Hierin worden alle knelpunten en maatregelen opgenomen. Voor de komende twee jaar (2009 – 2010) wordt een gedetailleerd uitvoeringsprogramma ontwikkeld voor de korte termijn, inclusief kostenindicatie, prioritering en planning. Voor de periode 2011 – 2015 is dit uitvoeringsprogramma meer algemeen. Het uitvoeringsplan is de basis voor de te nemen maatregelen in de komende jaren om de doelstellingen van het fietsbeleidsplan, het aantal interne autoverplaatsingen op korte termijn te reduceren, het aandeel fiets te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers te reduceren, te behalen.

Voor de prioritering van maatregelen geldt dat om het fietsgebruik in de komende jaren te vergroten allereerst wordt ingezet op het verlagen van de reistijdverhouding auto-fiets, realisatie van een direct fietsnetwerk en het beperken van verkeershinder voor de fiets. Vervolgens wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het comfort van het fietsnetwerk, verlagen van de kans op fietsendiefstal en het verbeteren van stallingsvoorzieningen.

12.4 Uitvoeringsstrategie

In dit beleidsplan is een aanzet gegeven voor de realisering van het fietsbeleid. Dat gaat verder dan maatregelen uitvoeren en meten of de geformuleerde doelen dichterbij komen. Voorwaarde voor succes is dat een aanpak voor de uitvoering wordt gekozen die de voorwaarden creëert om de maatregelen te kunnen uitvoeren.

Het Uitvoeringsplan is daarbij de leidraad. Voor de periode 2009-2010 is €3 miljoen beschikbaar vanuit de netwerkanalyse Zuid-Limburg. De gemeente Sittard-Geleen draagt hier €1 miljoen aan bij. De provincie en het rijk stellen ook ieder 1/3 beschikbaar. Daarmee is de start van de uitvoering gewaarborgd. Voor de periode erna zijn thans geen middelen in de meerjarenbegroting gereserveerd. Om de uitvoering van het plan tot een succes te maken zijn ook in de periode na 2010 middelen nodig voor uitvoering van het fietsbeleid. Een groot aantal knelpunten zal niet opgelost kunnen worden zolang de gemeente niet bereid is daar 'eigen' middelen in te steken.

Het meeliften met andere projecten is een tweede pijler onder de uitvoering van het fietsplan. Feitelijk dient bij iedere reconstructie in de openbare ruimte getoetst te worden of gelijktijdig met de aanpassing van die openbare ruimte de beleidsvoornemens uit het fietsplan gerealiseerd kunnen worden. Dat kan zijn in het kader van (groot) onderhoud, maar ook bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Het 'werk met werk' kan voor een belangrijke mate bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Zowel in technische zin als in financieel opzicht zal telkens deze afweging gemaakt moeten worden of het fietsproject kan meeliften.

Door zowel 'sectorale' middelen in te zetten als mee te liften met integrale projecten de doelstellingen in dit plan te realiseren.

12.5 Besluitvorming beleidsplan

Als uitvloeisel van de in hoofdstuk 4 van dit beleidsplan genoemde beleidsthema's moet het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Sittard-Geleen de volgende beslispunten vaststellen:

- het principe dat bij toekomstige reconstructies, langs alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, vrijliggende fietspaden gerealiseerd worden;
- het gepresenteerde utilitaire en recreatieve fietsnetwerk;
- een voorkeur uit te spreken voor het instellen van het 'shared space'-principe op de markt in Sittard of het inrichten van de Paardenstraat, Putstraat, Plakstraat en de Rosmolenstraat als een fietsstraat;
- de geformuleerde kwaliteitseisen gekoppeld aan het fietsnetwerk;
- de realisatie van voldoende fietsstallingen bij bezoekersintensieve voorzieningen in de gehele stad, zowel bewaakt als onbewaakt;
- de realisatie van gratis bewaakte stallingen in de centra van Sittard en Geleen en bij voorkeur ook gratis bij de NS-stations;
- het principe dat alle stallingen voldoen aan de eisen van Fietsparkeur;
- het principe dat de fietser extra bescherming en aandacht krijgt bij tijdelijke wegomleidingen, conform de omschrijving in het fietsbeleidsplan;
- het principe dat kabels en leidingen zo min mogelijk onder het fietspad gelegd worden;
- het principe om preventief te strooien op het primaire en secundaire fietsnetwerk en het schoonhouden van fietspaden in de herfst;
- het principe om actief invulling te gaan geven aan fietseducatie, fietspromotie en mobiliteitsmanagement;
- het principe om invulling te geven aan de aanpak van fietsendiefstal binnen de gemeente Sittard-Geleen conform de landelijke antidiefstalcampagne van de VNG;
- de tariefstelling van het betaald parkeren in het centrum van Sittard en Geleen nader bekijken en het vergunningparkeren in de schil rondom het centrum uitbreiden;
- de aanstelling van een fietscoördinator;
- verankeren van de doelstellingen in de meerjarenbegroting van de gemeente, uit te werken in het meerjarenuitvoeringsprogramma;
- jaarlijks monitoren van de geformuleerde doelstellingen aan de hand van de, in het beleidsplan geformuleerde, effectindicatoren. In 2011 dient een uitgebreide evaluatie plaats te vinden, inclusief een Fietsbalansonderzoek in alle stadsdelen.

Bijlage 1: Samenvatting gesprekken buurgemeenten

Inleiding

Ten behoeve van het opstellen van het Fietsplan voor de gemeente Sittard-Geleen is een bezoek afgelegd aan de omliggende gemeenten. Doel van het bezoek was het informeren van de gemeenten Selfkant, Stein, Beek, Echt-Susteren en Schinnen over het in voorbereiding zijnde fietsplan en het afstemmen van grensoverschrijdende fietsverbindingen. In deze notitie is een samenvatting opgenomen van de gevoerde gesprekken. Overigens zijn alleen de voor het Fietsplan Sittard-Geleen relevante onderdelen van de gesprekken opgenomen in deze verslaglegging. Met de gemeenten is het utilitaire fietsnetwerk doorgenomen.

Gemeinde Selfkant

Op 2 juli 2008 is gesproken met Ad Stelten van de gemeente Selfkant. Daarbij zijn de volgende punten besproken.

1. De op de netwerkkaart aangegeven routes komen overeen met de grensoverschrijdende routes naar Sittard-Geleen, met in achtneming van onderstaande.
2. De route via de Tudderenderweg wordt veelvuldig gebruikt door (schoolgaande) fietsers uit de omgeving van Koningsbosch.
3. De route via de Millenerweg is vooral toeristisch in gebruik.
4. de route via de Lahrweg is vooral in gebruik door (schoolgaande) fietsers uit Doenrade, Merkelbeek, Bingelrade etc (circa 100 scholieren per dag).
5. De gemeente Selfkant kent geen specifiek fietsbeleid. Voor het onderhoud van zgn Wirtschaftswege is een beperkt budget beschikbaar. Door beleid dat schoolgaande jeugd tussen de 4 en 16 jaar met de bus wordt opgehaald ontstaat er geen fietscultuur zoals in Nederland.
6. De Burgermeester heeft evenwel interesse in samenwerkingen met Sittard-Geleen op het gebied van fietsen.
7. Gemeinde Selfkant werkt in 'euromosa' verband samen met o.a. Maaseik en Echt-Susteren. Wellicht is het mogelijk om via deze constructie ook met Sittard-Geleen samenwerking mogelijk te maken voor verbetering van fietsroutes. Echter ook Kreis Heinsberg bij betrekken.
8. Aandacht wordt gevraagd voor de aansluiting van de B56neu en de N297 op het onderliggende wegennet o.a. L228. Vooral de vormgeving voor fietsers moet beter.
9. Na aanleg en openstelling van de B56neu is de gemeente voornemens het vrachtverkeer door Tuddern te gaan weren. Samen met Sittard nadenken over vrachtverbod op Tudderenderweg. Verzoek om samen met Sittard op te trekken naar Strassen NRW. Afsluiten voor vrachtverkeer kan betekenen dat de fietsstroken op deze weg breder kunnen.
10. De inspraak op het fietsplan van Sittard-Geleen kan zo nodig ook aangekondigd worden in het 'Amtsblat Gemeinde Selfkant'.

Gemeente Echt-Susteren

Op 11 juli 2008 is gesproken met Rob Walraven van de gemeente Echt-Susteren.

1. De op de netwerkkaart aangegeven routes komen overeen met de grensoverschrijdende routes naar Sittard-Geleen, met in achtneming van onderstaande.
2. Op de omlegging Susteren (N295) ontbreken deels fietsvoorzieningen. Heeft regionale betekenis.
3. De gemeente geeft prioriteit aan het verbeteren van de verbinding via de Sittarderweg boven de N295 ten behoeve van het langzaam verkeer. De gemeente gaat route Susteren-Nieuwstad downgraden van 80 naar 60 km/h en geeft de voorkeur aan separate fietspaden langs deze wegen. De gemeente zou graag zien dat op de Nusterweg/Sittarderweg over het bedrijventerrein in Sittard-noord vrijliggende fietspaden zouden komen.
4. De gemeente vraagt ook aandacht voor de aansluiting met de N297. Ook voor fietsers moet hier een comfortabele en veilige oplossing zijn ongeacht de wijze de aansluiting wordt vormgegeven.
5. De gemeente vraagt aandacht voor de fietsoversteek Holtummerweg/N295. Onveilig en nog niet opgepakt door de provincie. Overige oversteken zijn inmiddels wel meegenomen. Kasteel Wolfrath is een toeristische bestemmingslocatie.
6. De gemeente ziet de Millenerweg als toeristische route
7. op spooreplacement Susteren zijn plannen voor een Natuurtransferium (overstap van auto/trein op de fiets). Samen met andere plannen en planvormen (Groenmetropool) zou het recreatieve fietsnet moeten worden verbreed. Niet alleen knooppunten en routes uit Groenmetropool, maar ook aanvullende routes om het netwerk te verdichten.
8. De inspectiepaden langs het kanaal zouden opgewaardeerd kunnen worden tot fiets- en wandelroutes. Leeft sterk in Echt-Susteren.

Gemeente Stein

Op 11 juli 2008 is gesproken met Ernst Adriaanse van de gemeente Stein.

1. De op de netwerkkaart aangegeven routes komen overeen met de grensoverschrijdende routes naar Sittard-Geleen, met in achtneming van onderstaande.
2. Aan routekaart is een tweetal routes naar het Chemelotterrein toegevoegd.

Gemeente Schinnen

Op 11 juli 2008 is gesproken met Bart Lenfers van de gemeente Schinnen.

1. De op de netwerkkaart aangegeven routes komen overeen met de grensoverschrijdende routes naar Sittard-Geleen, met in achtneming van onderstaande.
2. De gemeente vraagt aandacht voor gelijke snelheidsregimes op de grensoverschrijdende wegen (30/60 km/h regimes) onder andere de route vanuit Geleen naar Sweikhuizen (Biesenweg).
3. De gemeente signaleert een kenpunt voor fietsers ter plaatse van de zuidelijke afrit Windraak/Doenrade.
4. De gemeente streeft naar een recreatief medegebruik van veldwegen door fietsers.

Gemeente Beek

Op 3 september 2008 is gesproken met Huup Jorissen van de gemeente Beek.

1. De op de netwerkkaart aangegeven routes komen overeen met de grensoverschrijdende routes naar Sittard-Geleen, met in achtname van onderstaande.
2. De Pr. Mauritslaan zal in 2009 naar verwachting in geheel aangepakt gaan worden. Doel is om vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren. Punt van aandacht is de oversteek ter plaatse van Haardboomstraat. Ter plaatse is een doorsteek naar het DSM-terrein die (subjectief) onveilig is. De gemeente Beek overweegt ter plaatse verkeerslichten te plaatsen.
3. Fietsovergang over de A76 ter hoogte van de Europalaan/Neerbeekstraat wordt veelvuldig door schoolgaande jeugd gebruikt. De overgang zou beter kunnen. Gemeente Beek wil daar graag samen met de gemeente Sittard-Geleen naar kijken.
4. De grensoverschrijding bij de Zandstraat is in gebruik bij scholieren en ook veel recreatieve fietsers, waaronder racefietsers. Op termijn wil de gemeente Beek hier fiets(suggestie)stroken realiseren op deze voormalige provinciale weg.
5. Het college van B&W geeft hoge prioriteit aan de fiets, er ontbreekt echter een integraal plan waardoor in een aantal gevallen sprake is van een ad hoc aanpak.

Bijlage 2: Reacties E-spraak



Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
Ontbrekende fietsroutes	Ursulinenstraat	Ursulinenstraat	<p>Van Sittard "Oost" (Europapark, Broeksittard) in westelijke richting, naar het station, missen wij als fietsers de route via de Ursulinenstraat zeer. De Putstraat is niet toegankelijk van oost naar west, de Markt is donderdag geblokkeerd; waarom is daar geen plaats meer voor de fiets?</p>	<p>Zie pagina 26/27 Fietsers in tweerichtingen op de Putstraat toegestaan. Fietsers over de wandelpaden door de schootsvelden richting de Deken Tijssenstraat toegestaan. Zie bovenstaande reactie</p>
			<p>Inspreekster heeft gelijk. De donderdagen zijn natuurlijk moeilijk maar waarom op de Putstraatpromenade geen fietsverkeer van 18.00 tot 13.00 uur. Van 13.00 tot 18.00 uur is het dan promenade want dat zijn de enige uren dat er geen laden en lossen is en de winkels open zijn. Waarom überhaupt geen fietsen op de promenades als de winkels dicht zijn. Het is toch belachelijk dat ik 's avonds moet lopen tussen Markt en station? Of tussen Markt en Pullestraat? Voor de sociale veiligheid is fietsen daar ook beter.</p> <p>Waarom niet in het nieuwe plan van de schootsvelden de verharde paden voor voetgangers naar de parkeergarage wat breder gemaakt en ook voor fietsers toegankelijk gemaakt, dan zou je ook op donderdag via deze weg kunnen gaan.</p>	<p>Zie bovenstaande reactie</p>
			<p>Bij het kruispunt Deken Tijssenstraat-Walramstraat Rijksweg als je vanaf de Deken Thijsenstraat rechts afgaat heb je, indien de eerste twee parkeerplaatsen bezet zijn even verderop, haast geen ruimte als er auto's rijden om op de weg verder te gaan.</p>	<p>Zie bovenstaande reactie</p>
	Middenpad	Oranjelaan thv Rietbeek	<p>In de richting rotonde ligt een vrijliggend fietspad langs de Oranjelaan; plots houdt dat fietspad op en moet je als fietser de rijbaan op, terwijl die vol staat met geparkeerde auto's. Het is daar gevaarlijk fietsen want niemand houdt zich aan de maximum snelheid. Waarom wordt het fietspad niet doorgetrokken tot aan de rotonde? Daar is plaats genoeg voor.</p>	<p>Route is opgenomen als primaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Veiligheid	Tuddern	Feitelijk is er geen sprake van een fietspad tussen Sittard en Tuddern. De fietsstrook is dermate smal, tegen de weg aan en met 40 jaar achterstallig onderhoud dat ook dit pad op de lijst van slechtste verbindingen thuishoort	Route is opgenomen als secundaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen
	Fietpad	Rijkswegboulevard	<p>Volledig mee eens. Daarnaast een feit dat door de slechte kwaliteit van het fietspad, vaak onregelmatigheden in het wegdek ontweken moeten worden waardoor de fietser ten val kan komen of op van het fietspad af de weg op komt. Vooral bij schoolgaande jeugd erg risicovol. Auto's rijden erg had, vrachtverkeer zoemt voorbij, uitnodigend voor ongelukken. Eventueel snelheidsbeperking een bijkomende mogelijkheid</p> <p>Feitelijk is de hele verbinding van Sittard naar Geleen voor fietsers slecht en voor iemand op skates onmogelijk te begaan. Er is voor het oog een fietsstrook met steentjes aangelid. Misschien voor planners en politici mooi maar een waardeloos rammelend wegoppervlak, waarom wordt er niet gelet op het belang van de gebruiker en belastingbetaler?</p> <p>Ben het hier volkomen mee eens, zoals al eerder in een opmerking geplaatst, mooi aan de buitenkant, echt ontworpen vanaf een bureau door iemand die niet fietst (hooguit iemand met dikke banden). Op dit moment valt het nog reuze mee, echter elke keer wanneer aan dit fietspad wordt gewerkt zal de kwaliteit met rasse schreden verslechteren.</p> <p>Voordat de rijkswegboulevard werd aangelegd is er een onderzoek geweest naar de kwaliteit van fietspaden. Wat bleek het slechtste stuk fietspad lag in Geleen en wel op de Rijksweg Noord. Vanwege het gebruik van klinkers kreeg het fietspad het predicaat "zeer onveilig". Het is daarom zeer verrassend dat bij de aanleg van de nieuwe fietspaden wederom gekozen is voor klinkers. Het resultaat ziet er op het eerste oog netjes uit, maar dit is schijn. In werkelijkheid is het geheel een aanfluiting en lijkt het net het bos van Wallers-Arenberg. Waarschijnlijk niet bekend bij de bedenker van de Rijkswegboulevard. Ik ben benieuwd hoe dit fietspad er over 2 jaar eruit ziet. Valt Sittard-Geleen wederom in de prijzen ;-) Waarom is er niet gekozen voor een fietspad met betonplaten (zoals het fietspad op windraak)?</p>	<p>Zie bovenstaande reactie</p> <p>Route is opgenomen als primaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen</p> <p>Zie bovenstaande reactie</p> <p>Zie bovenstaande reactie</p>
	Nieuw pad	verbinding langs kanaal	Vroeger was er een mooi fietspad langs het kanaal. Dit is helemaal in de versukkeling geraakt van Maastricht tot Maasbracht zou er een moeten komen	Deels als fietsroute aangemekt. Zie bijlage 5: kaart utilitaire fietsroutes

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Het beleid inzake fietsen		<p>Het beleid inzake fietsen staat HAAKS op het belang ervan. Het andere verkeer, vooral auto's, vrachtwagens en bussen, zijn schadelijk en gevaarlijk. Ze zijn slecht voor de gezondheid van de gebruikers, het milieu, de schaarse brandstoffen, de veiligheid, en fokken iedereen op. De fietsers zijn gezond bezig, belasten het milieu niet, veroorzaken nauwelijks gevaar, verbruiken geen schaarse energie en leiden niet tot stress en agressie. Alle redenen om het fietsen te bevorderen en het overige verkeer een meer passende plaats te geven. HET OMGEKEERDE GEBEURT, de fietsverbindingen zijn dramatisch slecht in vergelijking met de gladde strakke asfaltlagen voor de auto's. Het wegdek voor de fietsers is een slecht onderhouden allegaartje van keien, tegels, klinkers, kapot asfalt etc. De omgekeerde prioriteit kun je mooi zien bij overgangen en kruisingen. De auto's glijden gladjes door, de fietsers hebben overgangen van de ene bestaringssoort naar de andere, met niveauverschillen van 2 cm en ze moeten door de afwateringsgoten. Op een racefiets met wat snelheid riskeer je de banden. Bijvoorbeeld bij het, zelfs nieuwe, kruispunt bij Op de Vos. Als er een keer gewerkt moet worden aan riool of een andere aansluiting, dan wordt altijd het wegdek voor de fietsers opengebrouwen en later op zijn boerenfluitjes weer dichtgemaakt. Als er eerst asfalt lag, ligt er een jaar later weer een meter fietspad met hobbels en bulten. Als er gewerkt moet worden staat de vrachtwagen van de wegenbouwer of Essent of zoiets altijd op het fietspad en zoeken de fietsers het maar uit. Op de rijstrook voor auto's zie je dat bijna nooit gebeuren. In de winter rijden de boeren veel klei van hun banden op de fietspaden en die ligt er na drie maanden nog op. En als je niet in de kant duikt rijdt zo'n boer je te pletter. Een mooi glad asfalt wordt vaak niet aangelegd met als argument dat leidingen bereikbaar moeten zijn. Voor auto's geldt dat argument kennelijk nooit. Dan wordt er een laag klinkers neergelegd. Voor fietsers is dat al niet geweldig maar als een fietser wil skaten heeft hij bijna nergens een fatsoenlijk wegdek. Weer ander argument om er niet te veel aan te doen is dat er zo weinig fietsers zijn. Het fietspad van Nieuwstad naar Nedcar is afgebroken, is een kronkelig modderig gevaarlijk pad geworden. En wat zegt de Gemeente; er zijn veel te weinig fietsers om dat goed te maken. Dus is de strategie, maak het fietsen onprettig, ontmoedig het, en zeg dan als de mensen afhaken dat er te weinig gebruikers zijn. Ik noem dit wanbeleid en vind het hele fietsbeleid in Sittard/Geleen/Born beneden alle peil. Wel geld wordt uitgegeven aan fietspaden, zoals de Rijkswegboulevard en in Hoogveld: jammer, het wegdek voor fietsers is een ontmoediging om te fietsen, wel mooie smalle steentjes maar slecht voor een goed wegoppervlak en voor skates onbegaanbaar. Ik vind het ook frappant dat boomwortels bulten in het wegdek voor fietsers veroorzaken maar dat dit probleem</p>	Zie kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk en de hoofdstukken over kwaliteitseisen en onderhoud.

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>nergens te zien is in het asfalt voor auto's. Als een gemeente een keer onderhoud doet aan fietspaden hebben ze ook vaak het 'beleid' om een laag grint en teer op het pad te gooien, dat wat uit te strooien en het verder op zijn beloop te laten. Dat fietspad is pas na een jaar of 5 of 10 redelijk glad. Steek de centen niet in adviesbureau's en dure publiciteit maar maak fatsoenlijke fietspaden en maak het gebruik van bussen gratis zoals in Hasselt.</p> <p>Ik denk dat het tijd wordt dat, waar de gemeente het gebruik van de fiets wil bevorderen, men ook met de ogen van de fietser gaat ontwerpen. Nu zie je bij veel straten dat er alleen gedacht wordt vanuit de auto en als dat geregeld is plakt men, als we geluk hebben nog een strookje voor de fietser bij. Of men doet helemaal niets. Zie als voorbeeld de Rijksweg bij de kruising met de Wilhelminastraat. 2 Stroken voor auto's en niets voor fietser; die moeten maar tussen de auto's staan; er is zelfs geen aparte plek voor fietsers voor de opstelplaats van de auto's, zodat ze eerst weg kunnen fietsen. Het heeft weinig zin al deze punten in de gemeente op de website te zetten; daar heb je een dagtaak aan om alle mankementen te melden. Ik neem echter aan dat de gemeente zicht heeft op de kwaliteit van haar fietsvoorzieningen en verhardingen. Er bestaat al meer dan 20 jaar zoiets als rationeel wegbeheer waarbij de wegbeheerder periodiek te kwaliteit van de verhardingen meet en daar een onderhoudsprogramma op afstemt; ik hoop toch dat de gemeente dat ook heeft?</p> <p>Ik sluit me aan bij de vorige forumleden en wil nog het volgende kwijt: De afstelling van verkeerslichten voor fietsers zou eerlijker moeten gebeuren. Als een fietser al aan de beurt is voor groen licht, dan blijft het vaak slechts 3 seconden op groen staan. Wanneer veel fietsers staan te wachten voor een verkeerslicht, haal je het als groep niet om samen veilig over te steken. Voor automobilisten is inderdaad alles goed geregeld en springt het verkeerslicht vaak tussentijds nog eens op groen, zelfs zonder aankomend verkeer. Ook zijn verkeersdrempels voor fietsers vaak te steil en te hoog, waardoor schade aan de fiets kan ontstaan, terwijl de drempels gemaakt zijn om snelverkeer af te remmen. Fietsgoten bij drempels zijn vaak niet te gebruiken door geparkeerde auto's.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk en hoofdstuk 6, paragrafen 6.1.2 en 6.1.3</p>
	Overhovenerstraat	Overhovenerstraat	<p>Er ontbreekt een fietspad op de Overhovenerstraat (het stuk tussen de Rijksweg en Odasingel(dus langs de videotheek). In de richting van Overhoven naar Overhovenerstraat richting ziekenhuis. Je fiets dus naar boven. Als je via de stoplichten gaat duurt dit erg lang aangezien autoverkeer voorgeaat op fietsers. Verder wordt dat kruispunt vernieuwd en dan is dit de logische weg van de wijk Overhoven naar het Station en de stad.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			Het zou door het verharden van een zandpad tussen Mercator en de Industriestraat mogelijk worden om van Sittard in de richting Einighausen te fietsen (of terug) en daarbij de Bergerweg te omzeilen. De route wordt dan: Poststraat / Mercator / te verharden zandpad / Industriestraat / Fisherpad / Concordiastraat.	Route is opgenomen als primaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen
	Verbinding - Limbricht ringweg - Leeuwerik		Aan de Ringweg in Limbricht bevindt zich een speeltuin met hierlangs een wandelpad. Dit wandelpad verkeert in slechte staat. De gemeente is eigenaar van zowel het wandelpad als van de speeltuin. Het vernieuwen van het wandelpad kan gecombineerd worden met het realiseren van een nieuwe fietsvoorziening. Door het verbreden van het bestaand pad kan ook het fietsverkeer vanuit Limbricht richting Geleen plaatsvinden. Dit heeft de volgende voordelen: - snellere verbinding tussen Limbricht en Geleen voor woon- en werkverkeer (nieuwe bedrijventerrein aan de Rijksweg-Noord (zorgboulevard/bioscoop)) - ontlasting van het fietsverkeer bij knooppunt Haspelsebaan - geringe meer-investering vanuit de gemeente - draagt bij aan het stimuleren van het fietsverkeer binnen de gemeente Sittard-Geleen door het realiseren van een fietsroute die korter en veiliger is dan de bestaande fietsvoorzieningen.	Ringweg maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van uitgangspunten paragraaf 5.3.1. Verbinding Limbricht - Geleen wordt versterkt door secundaire fietsroute via Bovenstraat - Veeweg - Everstraat.
	Aanleggen	vroeger fietspad richting Nieuwstad	Er wordt door schoolkinderen uit Nieuwstadt nog steeds gebruik gemaakt van dit gebied waar vroeger wel een fietspad was. Misschien is het mogelijk om hier weer een fietspad aan te leggen.	In het fietsnetwerk zijn routes opgenomen richting Nieuwstadt via de N295 en Sittarderweg
			Persoonlijk vind ik het onbegrijpelijk dat dit stukje fietspad zo'n probleem moet zijn.	Zie bovenstaande reactie
	Kwaliteit en ontbreken fietsroutes		Ik was al op zoek naar iemand die hetzelfde denkt, en zie hier, gevonden!!! We doen soms een beetje lacherig over België, maar ik kan vanaf het veer in Berg tot aan de kust over goed aangelegde fietspaden rijden (excuus, voor mij is het met skeelers). Dit netwerk zou een voorbeeld kunnen zijn in omvang en kwaliteit. Binnen onze gemeente is wat dat betreft in grote inhaalslag te maken, er lopen door de stad zelf te weinig goede en veilige verbindingen en ook voor het recreatieve verkeer zijn er regio's die nog ontsloten moeten worden. Ik ben van huis uit geen voorstander van nieuw asfalt, maar als we door nieuw asfalt mensen uit hun auto en op de fiets kunnen krijgen dan krijg ik weer wat meer vertrouwen in de toekomst\r\n\r\n	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>Ik ben het eens met de 2 tot nu toe andere reacties.</p> <p>Om van Sittard naar Geleen of omgekeerd te komen, kun je alleen over de Rijksweg. Het gebied tussen Oud-Geleen / Munstergeleen / Ophoven / Rijksweg liggen diverse onverharde wegen, die geweldig zouden zijn om voor veel fietsers een prettige verbinding te maken. Hier zouden dus verharde fietspaden moeten komen. Ook kan dan onze gemeente beter aangesloten worden op het fietsknooppuntenplan.</p> <p>Klopt allemaal wat jullie zeggen, voor iemand die op skates wilt kun je al die verbindingen helemaal schudden, langs het kanaal en door het bos en over de rijkswegboulevard kun je niet skaten. Het aantal fietspaden waar je redelijk kunt skaten is amper 10% van alle fietspaden en dat terwijl er veel meer fietspaden mochten zijn. Het gemeentebestuur inzake fietspaden is bagger. Als je er iets van zegt ligt het aan de provincie, zie fietspad rond Nedcar, of aan een ander als LIOF, zie fietspad Nedcar naar Nieuwstad.</p> <p>Het zou goed zijn als de gemeente ervoor ijvert of de werkzaamheden zelf ter hand neemt om de bestaande fietsroutes in orde te krijgen. Ik noem bijvoorbeeld de fietspaden langs het Julianakanaal. Hier discussieert men al jaren over en nog kan er geen fietser zonder gevaar voor eigen leven zijn fietstocht ondernemen. Ook in het Limbrichterbos is het fietspad(verbindingspad tussen NedCAR en Limbricht van abominabele kwaliteit. Onlangs heeft men de ergste gaten met wat restanten asfalt gedicht, maar het blijft nog steeds oppassen voor gaten en bulten. Trouwens in dit bos zou het best te doen zijn om voor recreatieve doeleinden meer fietspaden(evt. van schelpenzand) aan te leggen. Daardoor zou het bos veel meer ontsloten kunnen worden. Een ander gebied om in te richten is natuurlijk het Graetheidegebied. Hier liggen legio mogelijkheden om de recreatieve fietser de ruimte te geven. Er moeten alleen nog fietspaden aangelegd worden of de bestaande fietspaden dienen beveiligd worden. Fietsroute langs de Sittarderweg/Bornerweg(weg Born-Sittard) zou een heel stuk veiliger zijn als hier een afscheiding zou zijn tussen rijweg en fietspad. Zeker voor de schoolgaande jeugd een hele verbetering.</p>	<p>Zie bovenstaande reacties</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud.</p>
	Kaart niet volledig	Urmonderbaan bij DSM rechtsaf vlak voor a2 noordelijke richting	De kaart die je krijgt te zien is niet volledig; de bovengenoemde weg ontbreekt bijvoorbeeld evenals de fietstunnel onder de Middenweg van Munstergeleen naar Sittard	-

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			Op deze weg geldt een maximum snelheid van 60 km; fietsen is er zeer gevaarlijk want iedere automobilist lijkt te denken dat het bord 60 de minimumsnelheid aangeeft.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk
			Ik kan geen discussie met het plaatsen van een punaise, dat werkt niet!!! In de Trompetter staat een NIET werkend adres voor deze discussie. Zo kun je niet veel reacties krijgen!!	-
			Dag, de pin staat verkeerd; ik bedoel de oude postbaan en het verlengde daarvan	-
	Waar binnen de gemeentes ontbreken fietsvoorzieningen		Het zou een verbetering zijn als vanuit de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, voetgangers en fietsers werd gedacht bij het ontwerpen van wegen. Waar dat uiteraard niet meer kan in bestaande infrastructuur is het wel nodig zo eens naar de gemeentelijke wegenstructuur te kijken. Teveel is ontworpen en heringericht denkend vanuit de auto en de voetganger en fietser worden er dan nog bij geplaatst. Ik ben het eens met Gerardu. En ik lees dit in meerdere reacties: Er wordt teveel uitgegaan vanuit de gedachte van het snelverkeer. Komend vanuit Geleen richting Sittard, nabij het slachthuis, moet je als fietser 2 keer oversteken om het fietspad onder de tunnel te kunnen nemen. 1x keer ter hoogte van de Formido, 1x naar de tunnel). Waarom niet gewoon een fietspad recht door parallel aan de Rijksweg? Voor mij onbegrijpelijk.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk
	Stimuleren fietsgebruik; wat betekent dit in de praktijk		De Hemelsley is een drukke doorgangsweg waar je als fietser iedere dag hoopt dat het goed afloopt. Er zijn maar enkele plekken voor fietsers. Het gevaarlijke is echter dat zij dit niet hebben doorgetrokken over de hele Hemelsley vooral aan de kruisingen moet je als fietser langs de smalle uitstulpingen fietsen. Wie heeft zo iets bedacht? Waarom hier niet de fietspaden doorgetrokken? Een zeer onveilige situatie! Al 10 jaar fiets ik iedere dag naar mijn werk (het DSM Kantoor achter het station) vanuit Broeksittard. Als ik hoor dat de gemeente het gebruik van de fiets wil stimuleren dan hoort daar volgens mij een aantal maatregelen bij die het gebruik van de fiets echt aantrekkelijk maken: goede en veilige fietsroutes waarbij je de stad kunt doorkruisen zonder door een hele rij verkeerslichten heen te moeten. De ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar op mijn bovengenoemde route zijn juist	De Hemelsley maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van uitgangspunten paragraaf 5.3.1 Zie paragraaf 5.3.1 barrierewerking Markt Sittard

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>tegenovergesteld: de Deken Haenraetsstraat is definitief onttrokken aan het verkeer. Dit was de meest ideale route om een aantal verkeerslichten te mijden maar er is een alternatief, zijnde de route via de Paardestraat - Markt - Oude Markt. 's Ochtends is het passeren van de Markt niet zo'n probleem, hoewel het sinds een paar weken om mij onduidelijke redenen op de donderdag (als marktdag) niet meer is toegestaan de 100meter tussen Paardestraat en Oude Markt lopend met de fiets aan de hand af te leggen, maar aan het einde van de middag is het als fietser erg oppassen op de Markt. De terrassen van de horeca zijn zo groot gegroeid dat voetgangers wel op de weg moeten lopen, er is simpelweg geen andere mogelijkheid. Maar op diezelfde weg is er vaak fietsverkeer, van twee kanten. Om de Markt te vermijden zou ik de route vanaf de hoek Broeksittarderweg rechtsaf naar de President Kennedysingel kunnen kiezen. Kon je daar een tijd geleden nog op basis van de inmiddels bekende afstelling van de verkeerslichten je tempo aanpassen en blijven doorfietsen, inmiddels staat bij bijna ieder verkeerslicht een drukknop voor fietsers. Ook als er geen ander aanbod is, vaak als het verkeerslicht eerder op groen sprong in een situatie dat het andere verkeer in dezelfde richting groen krijgt, je moet nu eerst op een knop drukken -en als je pech hebt een 'ronde' wachten- anders krijg je geen groen. Een laatste alternatief is om de Pres.Kennedysingel en de Odasingel helemaal te mijden en via Vrangendael - Baandert - Overhoven naar Limbrichterveld te fietsen. Los van het feit dat dit meer km's zijn moet dan de drukke Tuddernderweg, Dr. Nolenslaan en Rijksweg Noord worden overgestoken wat zeker voor de jeugd erg gevaarlijk is.</p> <p>De ruimte op de Markt is en blijft beperkt, ik wil er dan ook voor pleiten om vanaf de hoek Oude Broeksittarderweg - Paardestraat een verbinding naar de Deken Haenraetsstraat te herstellen zodat wat dit betreft ook de onveilige situatie op de Markt wordt verbeterd. Dit zou een zeer prettige verbinding opleveren voor alle fietsers uit Sittard Oost (Vrangendael, Broeksittard, Kempehof, Lahrhof, maar nota bene ook het gebied waarin de laatste jaren de wijken Haagsittard-Park, Europapark en Molenbeek zijn ontwikkeld). Wat de fietsroutes op de Markt betreft wil ik tevens opmerken dat dit voor bewoners van de bovengenoemde wijken tevens de enige logische verbinding is naar het Tempelplein, naar het Stadskantoor, het Postkantoor, de Baenje etcetera. Voor het fietspad op de Markt tussen de Putstraat en de Rosmolenstraat moet de veiligheid naar mijn mening dan ook absoluut worden verbeterd: verbied het (gedeeltelijk) plaatsen van marktcramen op het fietspad, zoals op zaterdag gebeurd. Verbied het plaatsen van terrassen aan de overkant van het fietspad in bepaalde tijdzones (bijv. openingsuren winkels),markeer het fietspad nog nadrukkelijker en plaats waarschuwborden. Natuurlijk moeten we de beschikbare</p>	

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>ruimte samen delen maar het kan niet de bedoeling zijn dat je als fietser op dit fietspad alleen maar in onveilige situaties terecht komt, ook al hou je serieus rekening met anderen.</p>	
	Door het veld tussen Sittard en Geleen	Verbinding Sittard - Geleen	<p>De route Sittard - Ophoven/Beekdal - Oud Geleen en Geleen Zuid zou heel mooi kunnen zijn: Berkenlaan, Geleenstraat, Jupiterstraat, fietsbrug over Middenweg, Gelenerweg, Geleenderveldweg, Pater Karelweg, Beekstraat, Oranjelaan. Maar in het Sittardse deel is het stoepje op, stoepje af, bewegwijzering ontbreekt, in het "veld" is het onverhard (en 's avonds donker, maar dat hoort er wel een beetje bij), en op de terugweg is er die leuke oversteek van Oranjelaan, Beekstraat, naar Pater Karelweg - door het gras.</p>	<p>Route Berkenlaan, Geleenstraat, Jupiterstraat, fietsbrug over Middenweg, Gelenerweg, Geleenderveldweg, Pater Karelweg, Beekstraat, Oranjelaan is opgenomen als primaire / secundaire route</p> <p>Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	Holleweg /Mgr Claessenstraat	Rijkswegboulevard	<p>Bij de aanleg van de rijkswegboulevard is de situatie tussen Mrg. Claessenstrat en Rijksweg gewijzigd. In het verleden was er een fietspad over de volle lengte van de Holleweg-zuidzijde, nu ontbreekt het gedeelte nabij de boerderij. Fietzers worden gedwongen vanaf het fietspad de drukke rijbaan op te gaan om enkele tientallen meters verder weer op het fietspad te gaan rijden. Waarom is het fietspad niet doorgetrokken?</p>	<p>Route Holleweg is opgenomen als primaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen</p> <p>Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	Fietspad markt	Odasingel	<p>Ik vind dat de fietspaden op de markt in Sittard absoluut moeten blijven (tussen putstraat en Rosmolenstraat en tussen Paardestraat en oude markt) en dat in de binnenstad fietsen op de promenades mogelijk moet zijn gedurende de uren dat ook auto's mogen laden en lossen. Heel veel verbindingen lopen via het "hart" van de binnenstad en we geven een verkeerd milieusignaal af als je overal aan het begin van de binnenstad moet afstappen. Zelfs op de Dam in Amsterdam en in alle "Hollandse" binnensteden mag je fietsen. De Markt is van ons allemaal en niet exclusief van de Horeca. Met name heel veel ouderen en de kinderen van en naar de Petruschool maken gebruik van deze fietspaden.</p> <p>Ben het volledig eens met de reactie van J. Pfennings. Ga eens kijken in Munster(D) en veel andere steden in Duitsland waar fietser en voetganger in de binnensteden en op de winkelpromenade alle ruimte krijgen en deze ruimte ook samen veilig gebruiken.</p>	<p>Zie paragraaf 5.3.1 barrierewerking Markt Sittard</p> <p>Zie paragraaf 5.3.1 barrierewerking Markt Sittard</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Kwaliteit	Fietstraject door Susteren	Het fietsen van Sittard naar Echt wordt onderbroken door een traject door Susteren heen dat zeer slecht is. Wegdek is zeer slecht, veel overgangen, verkeershinder, en het is een omweg. Cafe's in Susteren hebben dit misschien veroorzaakt, dat is een slechte zaak. Voor weinig geld is dit op te lossen, langs de N294.	Route is opgenomen als primaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Aanleg fietspad	Richting nieuw ziekenhuis vanaf Urmond	Wanneer je het nieuwe ziekenhuis vanaf Urmond benadert dan moet je helemaal doorfietsen tot aan de Middenweg en daar kun je dan pas rechts af naar het ziekenhuis. Ik vraag me af of het niet mogelijk is om al eerder een fietspad aan te leggen zodat we het ziekenhuis vanaf de westkant kunnen benaderen.	Zie secundaire fietsroute ten zuiden van het nieuwe ziekenhuis in bijlage 5
	Ontbreken fietspad	Weg over Graetheide	Op de weg over Graetheide ontbreekt nog steeds een fietspad. Met de komst van het nieuwe ziekenhuis zal deze weg door fietsers van Born, Obbicht, Grevenbicht gebruikt gaan worden. Dit is een gevaarlijke weg. Ook wordt van deze weg veel gebruikt gemaakt door automobilisten als er een file staat op de A2, waardoor het nog gevaarlijker wordt.	Zie secundaire fietsroute ten zuiden van het nieuwe ziekenhuis in bijlage 5 Daarnaast gelden voor de primaire en secundaire routes de bijbehorende kwaliteitseisen.
	Onveiligheid fietsers, geen fietspad	Molenstraat tussen Mauritslaan en voetgangersoversteekplaats	Het stuk Molenstraat tussen de Mauritslaan en de voetgangersoversteekplaats is levensgevaarlijk voor fietsers, met name als je richting Mauritslaan fietst. Er is geen fietspad, de geparkeerde auto's maken het nog onveiliger en het passerende autoverkeer (met vaak grote vrachtwagens erbij) houden geen rekening met de fietsers. Vooral als de school afgelopen is, is het voor de vaak jonge fietsers enorm gevaarlijk. Zo gevaarlijk dat mijn kinderen over de stoep moeten gaan en daar niet mogen fietsen	Route Molenstraat – Mauritslaan is opgenomen als secundaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
kwaliteit bestaande fietsroutes: comfort	Zeer slechte bestrating fietspad van rotonde tuddernerweg naar tuddern.	Tudderen	De bestrating van het fietspad van en naar Tuddern is bar slecht. Zou volgens de gemeente pas in de loop van 2009 worden vernieuwd. Er zijn kuilen en grote spleten tussen de tegels. Bij uitwijken kom je op de drukke weg terecht. Zeer onveilig! Ook het onverharde gedeelte fiets- en voetpad van Sportcentrumlaan naar Millen is zeer slecht nl. grote kuilen en altijd modder en waterpoelen. Ook niet aangenaam voor de scootmobiel. De rotondes zijn voor fietsers een groot risico. Hier zouden waarschuwborden moeten komen met: 'Pas op voor fietsers', want zij krijgen maar zelden voorrang op de rotonde. Zeer onveilig.	Route naar Tuddern is opgenomen als secundaire fietsroute met bijbehorende kwaliteitseisen. Zie ook hoofdstuk onderhoud. Kwaliteitseis: fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom altijd in de voorrang, consequente toepassing maakt het voor de overige weggebruikers duidelijk en daardoor veiliger! Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			Zie mijn voorgaande reactie. Zeer gevaarlijk voor schoolgaande jeugd.	Zie bovenstaande reactie
	Slechte staat fietspad langs kanaal	Verbinding langs kanaal	De in zeer slechte staat verkeerde fietspaden langs het Julianakanaal. Hierover wordt al jaren over gepraat bij de overheid, maar er gebeurt niets.	Delen van de route zijn opgenomen als primaire of secundaire route met bijbehorende kwaliteitseisen. Zie ook hoofdstuk onderhoud. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Onderhoud	Fietspad rond Nedcar	Het fietspad rondom Nedcar is in een troosteloze staat van onderhoud. Het wegdek is erg slecht. Het pad is op veel plaatsen voor 70% overwoekerd!!! Provincie zegt onderhoud toe, al jaren wachten we er op!!	Zie hoofdstuk onderhoud. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Wegdek	Mistibishi "boulevard"	Dit fietspad nomineer ik als de slechtste verbinding van Nederland. De vrachtwagens keren op het fietspad en leveren veel modder af Het fietspad is onderbroken bij Nedcar, er zou een tijdelijke verharding komen en daar is mee begonnen en halfweg het werk gestopt. Sindsdien is dit ongelooflijk slecht. De Gemeente doet hier niets aan, heeft allerlei smoesjes waarom het niet kan of niet hoeft en intussen is de situatie schandalig. Het is vrijwel onbegaanbaar en nu zegt de gemeente: er is gering gebruik dus heeft het geen zin er iets aan te doen!!!!!! Niet te geloven, iets afbreken, onmogelijk maken en dan zeggen dat het toch niet gebruikt wordt. Doe dit het autoverkeer eens aan!!! Dan zul je horen, dan is Nederland te klein.	Zie hoofdstuk onderhoud. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	kKaliteit	Stadspark	In het stadspark zijn de fietsroutes nodig aan onderhoud toe	Zie hoofdstuk onderhoud. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Hoe tevreden bent u met de breedte van bestaande fietsvoorzieningen?		Op zeer veel plaatsen zijn de fietssuggestiestroken veel te smal; bijvoorbeeld weg Abshoven en Geleenstraat, Ehrenstraat, Oranjelaan; nog geen 75 cm breed en vaak geparkeerde autos erop; er zijn toch voorschriften voor fietspaden en de breedte?	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Hoe tevreden bent u met de verharding / comfort van bestaande fietsroutes?		<p>Helemaal eens. Ik zou daar voor Sittard de Walramstraat en de Haspelsestraat nog graag aan toe voegen. Bij de Haspelsestraat is er ook een absurde situatie dat fietsers voorrang moeten verlenen aan verkeer richting parkeerplaatsen, terwijl het een belangrijke winkelgebied-doorsnijdende fietsroute is.</p> <p>Er zijn nog veel te veel fietspaden in klinkers of tegels uitgevoerd. Deze zijn goedkoop in aanleg maar duur in onderhoud; als je tenminste onderhoud pleegt. Asphalt is veel comfortabeler en goedkoper in onderhoud.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk, Haspelsestraat is een primaire fietsroute</p> <p>Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk</p> <p>Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	Verkeerslichten		<p>Zowel als automobilist en als fietser stoort ik me aan de afstelling van de verkeerslichten, er is absoluut geen logica te vinden in de werking van deze "verstoplichten"! Als fietser zoek ik alle mogelijke bypasses om maar niet voor het rode licht te hoeven wachten, kan het dan toch niet anders, dan sta je werkelijk een hele tijd voor (de) paal. Opvallend is het aantal medefietser dat of door het rode licht fietst of 20 meter verder gewoon oversteekt, gewoon omdat het te lang duurt.</p> <p>Voorstel: LAAT RECHTSAFSLAANDE FIETSERS, OVERAL WAAR HET KAN, GEWOON DOORFIETSEN. Dat bij de aanleg van de Rijkswegboulevard is gekozen voor verkeerslichten i.p.v. rotondes verbaast me nog steeds, zeker de uitspraak van de toenmalige wethouder Theo Hansen, die beweerde dat een rotonde vele malen duurder zou zijn dan een verkeerslicht! Misschien in aanleg, maar toch zeker niet in de tijd gezien. Ook het sluiten van de kleine fietstunnel bij tennishal Carperion kan ik niet begrijpen, aangezien hier, vrijwel kosteloos, de mogelijkheid was om een gescheiden fietspad te kunnen handhaven. De nieuwe tunnel vanuit de Dr. Poelslaan is voor fietsers een heel stuk gevaarlijker door de onoverzichtelijke bochten in de weg. Verder vind ik het belangrijk dat de KNOOPPUNTROUTES rondom Sittard-Geleen een betere route met dito bewegwijzering zullen krijgen.</p> <p>Op de kruising Tuddernderweg richting Paardestraat en visa versa zou het beter zijn wanneer er een apart verkeerslicht kwam voor fietsers. Die moeten hier erg lang wachten en wanneer er een paar auto's achter elkaar staan (dan geen plaats voor fietsers) kun je nog eens wachten op het volgende groen licht.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en paragraaf 6.1.2 en 6.1.3</p> <p>Kruispunt van primaire en secundaire fietsroutes. Inrichting kruispunt volgens bijbehorende kwaliteitseisen.</p>
	Modder	Lahrweg - Duustergats	Na iedere forse regenbui ligt hier modder en stenen op het fietspad	Zie hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Veiligheid Middenweg	Provinciale weg	Het fietspad langs de Middenweg is niet verlicht en niet voorzien van reflectielijnen. Bij het punt van de Geleenbeek is er een bocht die bij donker weer niet opvalt en men wordt plotseling geconfronteerd met deze bocht in de weg. Verlichting, evenals reflectielijnen ontbreken, waardoor het gevaar bestaat langs het fietspad te geraken.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk onderdeel verlichting
	Fietspad	Mistibishi "boulevard"	Dit stuk 'modderpad' motiveert in geen enkel geval om met de fiets naar het werk te gaan. Het gaat om 15-20 meter?? Gooi er voor mijn part stol op met asfalt en ga er met een wals overheen of betegel het hele stuk. Het voorkomt in ieder geval veel ergernis bij die mensen die er gebruik van maken om op het werk te komen of naar school gaan. Tevens kan men het ook nog in een fietsroute opnemen zodat men niet altijd via dezelfde weg van en naar Nieuwstadt/ limbrichterbos hoeft te fietsen.	Zie hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Wegdek	Kruising Tunnelstraat-Wielewaaistraat	De wegdekovergangen bij de kruising Tunnelstraat-Wielewaaistraat (richting centrum) zijn nogal ongelijk, vooral vervelend met de racefiets.	Zie hoofdstuk onderhoud en kwaliteitseisen fietsnetwerk. Tunnelstraat is primaire fietsroute Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Verkeerslichten	Kruising Rijksweg-Wilhelminastraat	Als fietser moet je hier, vanuit elke richting, ontzettend lang wachten. Als voetganger ook trouwens.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk, onderdeel verkeerslichten
	Aansluiting fietspad naar Guttecoven	Kruising Urmonderbaan-Burg. Lemmensstraat	De aansluiting voor fietsers uit de Burg. Lemmensstraat naar het fietspad richting Guttecoven (Veldweg) kan beter, nu moet je ofwel omfietsen met een paar scherpe bochten, of een stukje door de blubber.	Burg. Lemmensstraat en Urmonderbaan zijn beiden primaire fietsroutes. Zie hoofdstuk onderhoud en kwaliteitseisen fietsnetwerk
	Verkeersdrempels	Fietspad door de Landgraaf	De twee verkeersdrempels in het fietspad door de Landgraaf, bij de kruising met de Mijnlampstraat, zijn irritant en overbodig, er komt vrijwel geen verkeer door de Mijnlampstraat.	De Landgraaf (fietspad) is een primaire fietsroute, inrichting volgens kwaliteitseisen fietsnetwerk.
	Verkeerslicht	Kruising Bergerweg-Europaboulevard	Voor fietsers uit de richting Europaboulevard naar de Poststraat zou een extra verkeerslicht op ooghoogte erg handig zijn, nu moet je je hoofd ver in je nek leggen om het licht te zien.	Voor verkeerslichten worden de standaardrichtlijnen gehanteerd.

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Onderzoek fietsroutes		Een aantal jaren geleden is ook al eens een onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de fietspaden in Sittard. Wat was daarvan de conclusie en is met de gegevens van dat onderzoek ook wat gedaan of is dit rapport weer in een of andere la verdwenen? .	De aanwezige gegevens over kwaliteit / onderhoud van routes, evenals andere relevante documenten, zijn in het Fietsbeleidsplan meegenomen.
	Fietsersbond		Ik vind de fietsersbond in onze gemeente veel te "afwezig" en niet actief genoeg. Is het bestuur te klein? of niet representatief genoeg? Naar mijn mening in ieder geval te onzichtbaar naar de Gemeente. Zoek de pers eens op en maak bekend bij wie je zijn moet als je mee wil doen. In het kader van de sterk vervuilde lucht in onze gemeente zou het werk van de bond zo prominent aanwezig moeten zijn. U mag mij bellen 046- 45 18 190	De Fietsersbond is actief betrokken bij de totstandkoming van dit Fietsbeleidsplan (lid klankbordgroep)
	Onvlakke aansluitingen	Provinciale weg	De aansluitingen, als je de provinciale weg oversteekt en richting Abshoven fietst, zijn zeer onvlak	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Aansluitingen	Beekstraat	De aansluitingen van de betonnen fietspaden aan de weg zijn ernstig onvlak.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Slechte verlichting bij fietspad van bioscoop naar windraak		Het laatste stuk van het fietspad (als je bijna onder aan de windraak bent) is slecht verlicht. bij mistig en slecht weer rijd je als fietser bijna tegel de 'geluidswal' op nabij de bebouwing (er is een bocht op dat punt') Tevens is het wegdek rond dat punt ook slecht i.v.m. wortels onder het fietspad.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk, onderdeel verlichting Zie ook hoofdstuk onderhoud Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Hoogteverschillen aansluitingen fietspaden		Het komt zeer veelvuldig voor dat aansluitingen van fietspaden aan wegen onvlak zijn. Nagenoeg altijd zijn er hoogteverschillen ter plaatste van de overgang; als voorbeeld de rotonde in de Oranjelaan te Geleen. Wordt dat zo aangelegd door mensen die niet fietsen?	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Onderhoud	Odasingel	Als er gewerkt wordt aan voorzieningen wordt de fietspad misbruikt om er vehikels te stallen en om er op te breken. Daarna wordt het asfalt weer dichtgemaakt met stenen die voorhanden zijn.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Slecht	Fietspad Limbrichterbos	Door het Limbrichterbos is het fietspad zeer slecht. Daar is al 40 jaar niets meer aan gedaan. Behalve onlangs wat waardeloos lapwerk	Door het Limbrichterbos lopen enkele recreatieve routes. Hiervoor gelden dezelfde kwaliteitseisen als voor secundaire fietsroutes. Zie bijlage 6
	Wortels etc	Fietspad Rijksweg noord	Fietspad rijksweg noord heeft fietspaden waar de wortels vele hobbels maken. Periodiek doet de gemeente er iets aan en dan is het weer jaren slecht. De rijksweg in het centrum heeft te smalle en gevaarlijke fietsstroken	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Wegdek	Nolenslaan	De Nolenslaan heeft twee fietspaden waar een slecht en grof wegdek is. Niet alleen is het wegdek slecht maar ook bij iedere kruising van het fietspad met een weg zijn de aansluitingen onvlak; het lijkt wel of het zo onvlak gemaakt is?	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk Zie bovenstaande reactie Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Wegdek	Kruispunt op de Vos	Bij dit kruispunt moet je altijd lang wachten en als je met een racefiets oversteekt loop je goede kans je banden te beschadigen, door wegdekovergangen en regengoten	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Het beleid inzake fietsen		Het beleid inzake het fietsen en de bevordering staat HAAKS op het beleid inzake het overige (vooral auto-) verkeer. Auto's zijn schadelijke factoren. Het beleid inzake fietsen moet dringend voorrang krijgen in deze gemeente. Stap zelf eens op de fiets en kijk waar de knelpunten zijn. Veel slecht onderhouden paden, slecht uitzicht op kruispunten, rotondes voor fietsers zeer onveilig, te smalle fietspaden en ga zo maar door. Ik hoop dat deze discussie eindelijk eens verbetering mag brengen want fietsers zijn het ondergeschoven kindje bij de gemeente!	Zie opzet en inhoud fietsbeleidsplan Zie opzet en inhoud fietsbeleidsplan

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Aanpassing waterafvoergoot	Aansluiting fietspad westelijke randweg/ op de kraonkel	Sinds begin juni 2008 is de waterafvoergoot aangepast, echter deze aanpassing van deze goot is niet vloeiend in het fietspad is aangebracht. Slechte afwerking Absoluut mee eens! Vorige week een slag in mijn wiel gereden door deze goot die wel 5 (!) cm lager ligt dan het fietspad	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk en hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte Zie bovenstaande reactie
	Bent u tevreden over de fietsbewegwijzering binnen de gemeente?		Welke fietsbewegwijzering? Naar mijn idee is die er nauwelijks, afgezien van enkele ANWB-bordjes op dezelfde plek en nagenoeg met dezelfde aanduidingen als de grote borden. Ik zou zeggen, ga eens in Tilburg kijken als voorbeeld hoe het ook kan.	Zie hoofdstuk 7, paragraaf 7.2
	Kwaliteit bestaande fietsroutes: veiligheid	Snel rijdend verkeer, smalle wegen, ronduit slechte fietspaden	Tudderen	Een feit dat door de slechte kwaliteit van het fietspad, vaak onregelmatigheden in het wegdek ontweken moeten worden waardoor de fietser ten val kan komen of op van het fietspad af de weg op komt. Vooral bij schoolgaande jeugd erg risicovol. Auto's rijden erg had, vrachtverkeer zoemt voorbij, uitnodigend voor ongelukken. Evt. snelheidsbeperking een bijkomende mogelijkheid
	Parkeren op fietssuggestiestroken	Frans Erenslaan	Langs deze weg waarop heel hard gereden wordt liggen fietssuggestiestroken. daarop staan vaak auto's geparkeerd zodat je als fietser helemaal de weg op moet om er langs te komen. Erg gevaarlijk voor fietsers	Frans Erenslaan maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
	Slecht fietspad	Rotonde Oranjelaan	Gebruikelijk is om fietsers op rotondes voorrang te geven net als auto's; ondanks het feit dat deze rotonde in de bebouwde kom ligt wordt je als fietser buiten de voorrang gehouden; graag veranderen.	Kwaliteitseis fietsnetwerk: fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang.
	Onderhoud groenvoorziening	President Kennedysingel	Dit voorjaar weer eens veel te laat onderhoud aan de groenvoorziening (heg) langs os President Kennedysingel en Keulse baan. Over de heg is niet heen te kijken vooral bij de overgang naar de Broeksittarderweg is deze situatie zorgelijk. Het is afwachten in zo'n geval tot er een ongeluk gebeurt.	Zie hoofdstuk onderhoud Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Ontbrekende fietspaden	Odasingel	<p>Voor automobilisten is het dubbel uitkijken, de heg is veel te hoog, er is dan op het fietspad vooral de kleinere scholieren en de scootmobiel rijder het geen zicht op de mede weggebruiker, bij het afslaan van het verkeer naar de Broeksittarderweg. Het zou eens een goed gebruik zijn als de groencommissie van de gemeente voor alle oversteekplaatsen waar scholieren oversteken wat meer aandacht besteden. Het is levensgevaarlijk en zeker voor de scootmobiel rijder.</p> <p>Bij de kruisingen zijn de fietspaden geheel verdwenen; je rijdt als fietser tussen de auto's die hard rijden.</p> <p>En ik vergeet nog dat je bij rood licht tussen de uitlaatgassen staat</p>	<p>Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie bovenstaande reactie</p>
	Ruimte voor fietsers	Geleenstraat - Abshoven	<p>Klopt, ik geloof dat de kruising met de Baandert is, daar moet je als fietser richting ziekenhuis maar een plek zoeken tussen de rijstroken voor rechtdoor en rechtsaf, dat kan niet de bedoeling zijn.</p> <p>Op deze wegen is nagenoeg geen plaats voor fietsers; geparkeerde auto's staan op de rode stroken en er wordt daarnaast veel te hard gereden</p>	<p>Zie bovenstaande reactie</p> <p>Route abshoven – Geleenstraat is een secundaire fietsroute waar de bijbehorende kwaliteitseisen fietsnetwerk voor gelden Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	Welke fietsoversteken binnen de gemeente vindt u onveilig?		<p>Op de Rijksweg, komend vanuit Geleen, richting Centrum Sittard. Links af naar de Mgr Vranckenstraat. Hier staan dagelijks veel scholieren, die snel even tussendoor over willen steken. Diezelfde groep staat overigens ook iets eerder bij de Geuweg op het stoplicht te wachten of helaas, vaak niet te wachten. Als dat stoplicht tussendoor vaker (enkele seconden slechts) op groen zou springen, zouden de fietsers niet of snel oversteken, of door rood rechtsaf gaan richting Ophoven om direct daarna alsnog weer (soort sluiproute) richting Rijksweg te fietsen.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>De fietsoversteekplaatsen vooral die waar je gebonden bent aan de verkeerslichten zijn niet uitnodigend omdat je lang hier moet blijven staan. Ga vanaf het station richting stadskantoor recht door richting Kollenberg . Het is vaak zo dat de auto's 2x groen hebben, voordat je groen krijgt om over te steken en de weg te vervolgen. Je komt er 5 tegen en met heel veel geluk haal je een groene zodat je de weg kan vervolgen. Verder zijn de wegverrijvers (de balken op de weg om de fietser te beschermen, zouden deze niet een licht kleurtje kunnen krijgen zodat deze obstakels beter zichtbaar zijn.(Van uit station naar de ijzerenspoorbrug richting LTS, Decapo).</p> <p>De rotonde Elsenburglaan en de rotonde tunnelstraat maurits laan ,de fietsers hebben voorrang op die rotodes,de meeste automobilisten weten dat niet want ze rijden gewoon de rotonde op zonder op de fietsers te letten LEVENS Gevaarlijk.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3</p> <p>Kwaliteitseis fietsnetwerk: fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang.</p>
			<p>Van tempelplein naar Schuttestraat is de oversteek zeer moeilijk omdat aan het begin van de Schuttestraat altijd auto's geparkeerd staan tot bijna op de bocht; op de grond staat een fiets dus feitelijk staat men op een fietspad geparkeerd.</p>	<p>Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte</p>
			<p>Van Rijksweg Zuid bij de kruising met de Wilhelminalaan. Er zijn wel 2 stroken voor auto's maar voor fietsers is er niets; je moet tussen de auto's staan die bij groen licht bijna allemaal haast hebben en als fietser ben je nergens. Alleen stank is je deel.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
			<p>De Broekstraat richting fietspad in het stadspark; de verkeerssituatie is daar volstrekt onduidelijk; wie heeft voorrang op wie? Er wordt daarnaast veel te hard gereden op de Vijverweg</p>	<p>Routes Broekstraat en Vijverweg zijn meegenomen in de toetsing. Beiden onderdeel van het fietsnetwerk.</p>
			<p>In het algemeen de onduidelijkheid van rotondes; de aanbeveling is om fietsers mee te nemen in de voorrang is de rotondes; helaas is dat niet overal en dat scheidt veel onduidelijkheid voor alle weggebruikers; neem fietsers overal op de voorrang op rotondes.</p>	<p>Kwaliteitseis fietsnetwerk: fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang.</p>
			<p>Kruising Haspelsestraat en en Thissenstraat is volstrekt onduidelijk; een rotonde zou hier veel beter zijn. Geldt ook voor uitrit van parkeerplaats op Haspelsestraat, richting brandstraat; ineens heb je geen voorrang terwijl het een uitrit van een parkeerplaats is.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			Op de Wilhelminastraat/Engelenkampstraat linksafslaand richting ABC-complex. Je moet hier voorsorteren, maar als fietser kom je niet door de rij rechtdoorgaande auto's. Zij houden geen rekening met de kwetsbare fietser die op dit punt vogelvrij is.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
			Het kruispunt Haspelsestraat-Deken Tijssenstraat komend vanaf de Nettorama rijdend naar het centrum van Sittard. Voor fietsers en automobilisten is het onduidelijk wie voorrang heeft: de fietser die rechtdoor rijdt of de automobilist die rechtsaf slaat richting Rijksweg.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
			Ook bij de oversteek Deken Tijssenstraat naar Walramstraat ontbreekt ruimte voor (rechtdoorgaande) fietsers, terwijl daar veel fietsers richting station willen rijden.	Route maakt geen onderdeel uit van fietsnetwerk op basis van uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
			Nusterweg in zuidelijke richting, kruispunt met Dr. A.F. Philipslaan is moeilijk te "lezen" voor rechtdoorgaande fietser. Terwijl er ter plekke heel veel ruimte is.	Route Nusterweg maakt onderdeel uit van secundaire fietsnetwerk met bijbehorende kwaliteitseisen. Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
			Bij het kruispunt Deken Tijssenstraat Walramstraat Rijksweg als je vanaf de Deken Thijsenstraat rechts afgaat heb je, indien de eerste twee parkeerplaatsen bezet zijn even verderop, haast geen ruimte als er auto's rijden om op de weg verder te gaan.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Waar vindt u het onveilig om te fietsen?		Molenstraat richting Mauritslaan, vanaf de oversteekplaats voor voetgangers	Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
			Rijksweg Noord in Sittard bij de rotonde richting het industrieterrein. Hier rechtdoor fietsen is voor de fietser alsook voor een afslaande automobilist vaak verwarrend. Heb hier al vaker bijna ongelukken gehad..	Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			Rijkswegboulevard centrum Sittard, komende vanaf Geleen. Vlak voor Hotel De Prins stopt het fietspad. Auto's die invoegen op de strook om rechtsaf te slaan, zien de fietsers niet aankomen. Een erg gevaarlijk punt.	Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
			Tuddernerweg	Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Oversteken fietsers	Walramstraat	Als je van de Walramstraat richting Station wilt fietsen is oversteken is hier onmogelijk. Je moet 90 graden naar rechts kijken en 135 graden naar links en recht vooruit en je staat heel gevaarlijk want dwars staan op het fietspad kan niet want dan blokkeer je de doorgang.	Walramstraat maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
	Loslopende honden op fietspad		Tegen loslopende honden of honden aan een lange lijn op het fietspad zou meer opgetreden moeten worden.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Hondenspeelplaats naast fietspad		Hondenspeelplaatsen zoals langs het fietspad vanaf het kerkhof richting Hillensberg vind ik onveilig	Zie bovenstaande reactie
	Komende vanuit de straat Overhoven	Odasingel	Als je vanuit de straat Overhoven komt richting Odasingel krijg je van de automobilist vaak niet de ruimte om te fietsen. Zou het mogelijk zijn om hier een aparte fietsstrook te markeren.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Moeilijk afslaan	Kruising Brugstraat-Stationsplein	Als je vanaf de Brugstraat linksaf wilt slaan richting station moet je ogen in je rug hebben, en er is weinig plaats om stil te staan.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Gevaarlijke situatie voor linksafslaande fietsers	Kruising Tunnelstraat-Lupinestraat	Fietsers die vanuit de tunnel komend linksaf willen slaan naar de Lupinestraat hebben geen plaats om te stoppen of voor te sorteren. Het betonnen randje dat de fietsstrook van de rijbaan scheidt verergert dat nog.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Fiets suggestiestrook bij Formido	Verbinding Sittard-Geleen	Meer controle door de overheid!	-
	Gevaarlijke situatie door achteruitrijdend vrachtverkeer	Uitrit winkelcentrum Romeinenstraat	Laad- en losverkeer voor het winkelcentrum aan de Romeinenstraat verlaat de parkeerplaats vaak achteruit. Waarschijnlijk omdat de grote vrachtwagens niet kunnen draaien op de onlangs opnieuw aangelegde parkeerplaats? In elk geval levensgevaarlijk op een plek waar leerlingen van een van de grootste basisscholen uit onze gemeente zo'n 2 tot 4 keer per schooldag langsfietsen en lopen! tweede uitrit maken aan de Whererweg	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Linksaf van Mauritslaan naar rijksweg centrum	Mauritslaan rijksweg centrum	Het met de fiets linksafslaan van Mauritslaan naar de rijkswegcentrum is erg gevaarlijk. Verkeer van de Kummenaedestraat naar de Mauritslaan heeft gelijktijdig groenlicht. Als fietser kun je dan op deze kruising niet veilig opstellen.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Geparkeerde auto's	Schuttestraat	Op de Schuttestraat staan er vaak veel geparkeerde auto's. Er zou voldoende ruimte zijn om dit anders in te richten, zodanig dat fietsers niet meer hoeven slalommen. Of stuur die auto's de parkeergarage in....	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Ruimte voor fietsers	Abshoven-Geleenstraat	Langs deze weg liggen rode fietssuggestiestroken; deze zijn ca. 60 cm breed met goot erlangs en putten erin. De ruimte voor fietsers is minimaal. Er staan auto's op deze strook geparkeerd en bovendien wordt er veel te hard gereden op deze weg waar maar 30 km/h is toegestaan en terecht. Fietsen is levensgevaarlijk hier.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Parkeren	Broekstraat	De Broekstraat is erg smal; in die smalle straat staan toch nog auto's geparkeerd aan beide zijde soms; kan dat niet veranderd worden?	Op 30km/h wegen worden geen fietsvoorzieningen getroffen. Het verkeer is hier gemengd (auto's, fietsers en parkeren op straat). De 30km/h-inrichting moet idealiter reeds een goede en verkeersveilige basis bieden voor fietsers.
	Voorrang	Broekstraat	Als je in de Broekstraat omhoog fietst, moet je op het eind van de "berg" stoppen omdat je, hoewel je van rechts komt, geen voorrang hebt. De auto's op de weg, waar maar 30 km gereden mag worden, maar daar houden weinigen zich aan, hebben voorrang. Kan dat aangepast worden!	Op 30 km/h wegen hebben bestuurders van rechts voorrang
	Onduidelijke voorrangssituatie	Kruispunt Vijverweg/Broekstraat	<p>Zeer onduidelijke voorrangssituatie voor fietsers die van de Broekstraat komen.</p> <p>Waarop ik nog wil aanvullen dat het ook onduidelijk is wat er van fietsers wordt verwacht. Moeten zij allen het fietspad 'naar het Park' op, of is bestemmingsverkeer voor bijv. de Molenweg zelf toch op de rijweg gedacht?</p>	<p>Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	Groenbeplanting langs de fietspaden.		De struiken moeten op tijd gesnoeid worden, de bomen ook, vaak moet je bukken om niet een tak in je gezicht te krijgen. De struiken die bij Hornbach staan nemen het uitzicht voor een fietser om de rotonde goed te overzien.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
	Fietspad en verlichting	Weg van Obbicht naar Guttecoven	De weg van Obbicht naar Guttecoven wordt door leerlingen die in Sittard naar school gaan gebruikt als fietsroute. In de wintermaanden is dit een gevaarlijke weg door het ontbreken van een fietspad en het ontbreken van verlichting langs deze weg.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Fietspad	Verbinding Sittard-Geleen	Het fietspad is nieuw maar helaas slecht voor fietsers en onbegaanbaar voor de skaters.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	Wegdek	Limbricht Born	Het wegdek op de fietsstrook van limbricht naar Born is ruw van oppervlak en de strook is gevaarlijk. Ondanks de dubbele strepen gaan de auto's en vrachtwagens er rustig ook overheen.... Erg veel snel verkeer maar fietsen er een gevaar	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Verlichting	fietspad Bergerweg	Op het bestaande fietspad op de Bergerweg is afwisselend wel en dan weer geen verlichting aanwezig. Ook zijn er stukken waar alleen een lamp naar de rijbaan is gericht.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verlichting
	fietsers	Viiverweg	deze weg staat vol met auto's; er wordt te hard gereden en fietsers komen in het nauw	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
kwaliteit bestaande fietsroutes: directheid	Waar moet u als fietser altijd lang wachten bij de verkeerslichten?		<p>Reeds in een ander forum aangegeven: Het kruispunt Rijksweg - Geuweg in Sittard, komend vanuit Geleen. Tussendoor vaker enkele seconden groen, is voldoende om de ongeduldige fietsers op gang te helpen. Als je weet dat het niet zolang duurt, zul je daardoor ook eerder genegen zijn te wachten.</p> <p>Bij het stoplicht begin Geleen rijksweg oversteken ten hoogte van autogarage Crombach, richting Kerenshofweg.</p> <p>Bij alle verkeerslichten op de Rijksweg boulevard (of broken dreams?). Ik kan me herinneren dat in hele vroege plannen over de Rijksweg boulevard werd gesproken over voorrang t.b.v. fietsers en dat er zelfs een fietserstunnel zou worden aangelegd. Geen van deze plannen is tot op heden gerealiseerd.</p> <p>Op het kruispunt Dr. Nolenslaan-Odasingel rijdend naar het centrum. Voor fietsers zijn er twee palen om het fietsverkeerslicht te activeren. Gewoonlijk zou het fietsverkeerslicht gelijk met het verkeerslicht voor snelverkeer op groen moeten springen (ook als er geen lijnbus aankomt). Vaak wordt het fietsverkeerslicht niet groen, of hoor je ook geen ander geluidsignaal. Fietsers steken dan toch over, wat voor onveilige situaties zorgt.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
			<p>Stoplicht bij de Postweg, komend vanaf de Brugstraat in Sittard. Zelfs op zondagmorgen als er geen verkeer is, springt het stoplicht niet binnen een minuut op groen (nota bene met drukknop).</p> <p>Stoplicht van Haspelsestraat naar Parklaan te Sittard (oversteek Engelenkampstraat).</p> <p>Rijdend op de Engelenkampstraat linksaf richting Schuttestraat. Fietsers rijden met de auto's mee, maar ik heb de stellige indruk dat ze door het systeem niet "gezien" worden.</p>	<p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p> <p>Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Onderdeel verkeerslichten en paragrafen 6.1.2 en 6.1.3 Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk</p>
	inritverbod	Stadswegske	Vanaf het parkeerterrein van Aldi/AH kun je wel naar het Stadswegske fietsen. Je mag er echter niet in fietsen. Dat betekent dat je als fietser een hele omweg moet maken om aan de voorkant te komen via drukke wegen. Inrijden toestaan voor fietsers, want die winkelen daar ook, zou veel positieve reacties opleveren	Route is geen onderdeel van het fietsnetwerk Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte.
	nieuw fietspad Spaans Vonderen buchten		Ze hebben het vorig jaar een nieuwe weg gemaakt met FIETSPAD bij de verloren Themaatweg, een klein stukje Spaans Vonderen, ik zou het prettig vinden als het fietsenpad helemaal door word getrokken van Spaans Vonderen tot aan de keerweg. Het is gevaarlijk fietsen omdat er heel veel vrachtwagen rijden en die zien je vaak over het hoofd.	Route maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
	slechte aanpassing situatie	aanpassing fietspad ventweg langs rRjkswegzuid thv tennishal	Sinds kort is hier een strook van ca. 20 meter fietspad aangelegd waarbij de fietsers een haakse hoek moeten fietsen. Voor wat het aanzicht betreft ziet dit er schitterend uit, echter voor de doorstroming komt dit niet ten goede. De fietser is weer eens de dupe van de man die achter de tekentafel staat.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
			Probeer het zelf eens uit met de fiets, het is gewoon het bewijs dat de mensen die deze projecten maken, hier nooit met de fiets zullen komen. Het is jammer en wat heeft men hier willen verbeteren?	Zie bovenstaande reactie

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
fietsenstallingen	Welke verbindingen zijn veel sneller met de auto of met het OV?		Met name de NoordZuid-verbinding over de Rijksweg is voor fietsers een vervelende route, hier fiets je niet voor je plezier! Terwijl het m.i. goed mogelijk is om parallel aan de oostzijde van de weg een fietsroute aan te leggen. Vanuit Neerbeek naar Danikken-Abshoven-de Graven-Stadspark-Duuster Gats - Lahrhof. Hier ligt een kans om de gemeente goed op de kaart te zetten en op te nemen in de knooppuntroutes.	Zie bijlage 5: fietsroutenetwerk Er zijn alternatieve routes voor de Rijkswegboulevard aangewezen
	Bij het Station Sittard zijn er te weinig buitenrekken voor fietsen		Op het station van Sittard is het moeilijk om je fiets in een rek te stallen. Waardoor fietsen losstaan en de doorgang versperren of bemoeilijken. Als je wilt dat mensen met de fiets en openbaar vervoer reizen, moet je zorgen dat er genoeg plekken zijn waar je je fiets gratis en ergens aan vast kunt stallen. Dus graag meer plek voor het rek. Dit is de situatie aan de voorkant	Zie hoofdstuk 7
	Zou u meer van de fiets gebruik maken als u deze gratis bewaakt kunt stallen?		Zeker, kijk eens bij het station; alles staat meestal vol of op het Tempelplein; mooie bewaakte stalling	Zie hoofdstuk 7
			Ja zeker, mijn fiets is al een keer gestolen bij het station Lutterade en bij het station Geleen-Oost. Ik ga voor die paar keer dat ik mijn fiets op het station stal geen kluisje huren van de NS. Waarom kunnen er geen bewaakte stallingen komen of kluisjes die je per dag kunt huren?	Zie hoofdstuk 7
	Wat heeft u over voor het bewaakt parkeren van uw fiets?		Het zou niet nodig moeten zijn om je fiets bewaakt te moeten parkeren en daar ook nog voor te moeten betalen. Zorg dat fietsendieven gepakt en gestraft worden.	Zie hoofdstuk 7
	Waar vindt u dat voldoende fietsenstallingen aanwezig dienen te zijn?		Bij station, op Tempelplein, op markt, winkelgebied centrum	Zie hoofdstuk 7
			Natuurlijk heeft Gerardu gelijk, op alle genoemde plaatsen zijn voldoende stallingen nodig. Er is nog een extra aandachtspunt dat ik eraan toe wil voegen: een aantal stallingen bij AH in het centrum van Sittard is vrij recent verdwenen. Fietsers willen natuurlijk net zo min met zware tassen sjouwen als automobilisten, die op het parkeerdek hun boodschappen alleen maar in hoeven laden. Daarop voortbordurend moeten bij supermarkten en markten voldoende fietsenstallingen zijn, dicht bij de plek waar de boodschappen de tas in gaan.	Zie hoofdstuk 7

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
	fietsenrek	Tempelplein	De fietsenrekken op het Tempelplein (voor de Xenos) zijn grotendeels kapot (half afgezaagd of los), en zeker op zaterdagmiddag te klein.	Zie hoofdstuk 7
	Tegen de rijrichting rijden		Het fietspad net, bij de bioscoop Foroxcity is voortreffelijk aangelegd, maar de verkeersdeelnemers hebben lak aan de rijrichting. De westzijde van de rijksweg boulevard rijden ze van de bioscoop tot aan de Geuweg met hun fietsen, en de snelrijdende scooters in de verkeerde rijrichting. Worden deze mensen door je aangesproken op hun roekeloos gedrag, worden ze agressief, moet gebruik maken van een tandem, jij ligt in de berm, en zij zijn er vandoor!! Bij Formido hebben ze een stippelijntje getrokken voor fietsers, en wie staan erop, auto's die aan het winkelen zijn, en te lui zijn om hun voertuig op de parkeerplaats te zetten.	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte, handhaving
	Openings- en sluitingstijden fietsenstallingen		De sluitingstijden van de fietsenstallingen lopen veelal parallel met de sluitingstijden van de winkels. Op de markt in Sittard vinden in de zomer echter vele evenementen plaats waarbij het niet onverstandig is deze te bezoeken per fiets. Is het dan niet zinvol de sluitingstijd van de fietsenstalling op het Tempelplein te laten congrueren met de sluitingstijden van de diverse evenementen? In een gesprek met Wethouder Meekels stond deze er positief tegenover maar wat steun vanuit de inwoners zal hem ongetwijfeld nog meer enthousiasmeren. Harrie Savelkoul	Zie hoofdstuk 7
Kwaliteit bestaande fietsroutes: veiligheid	verlichting	fietspad Einighausen	Dit fietspad is slecht verlicht, zou hier geen verlichting aangebracht kunnen worden?	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk, onderdeel verlichting
fietsenstallingen	weesfietsen	o.a. station	Fietsenstallingen zijn overvol, dit kan vooral komen door de aanwezigheid van weesfietsen, kan hier niet iets aan gedaan worden? Deze fietsen zouden dan daarna doorverkocht kunnen worden aan mensen waarvan de fiets gestolen is, of aan vluchtelingen/ armen gegeven worden.	Zie hoofdstuk 7
kwaliteit bestaande fietsroutes: comfort	fietspad zeer slecht	Rijksweg Noord / Hasseltsebaan	Bij de overgang van het fietspad van de Hasseltsebaan naar het fietspad Rijksweg Noord is de asfalt vol met gaten. Zeer gevaarlijk voor fietsers. Verder is er overlast door overhangende takken van de struiken naast het fietspad. Het is sowieso aan te bevelen om de loop van het fietspad te reconstrueren.	Zie hoofdstuk onderhoud Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk

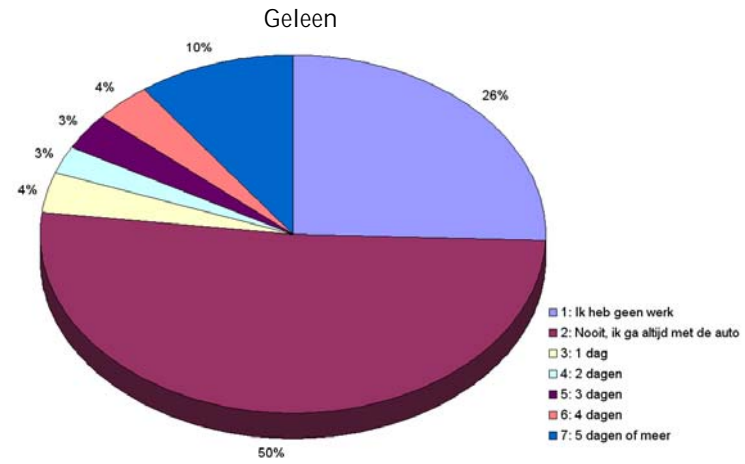
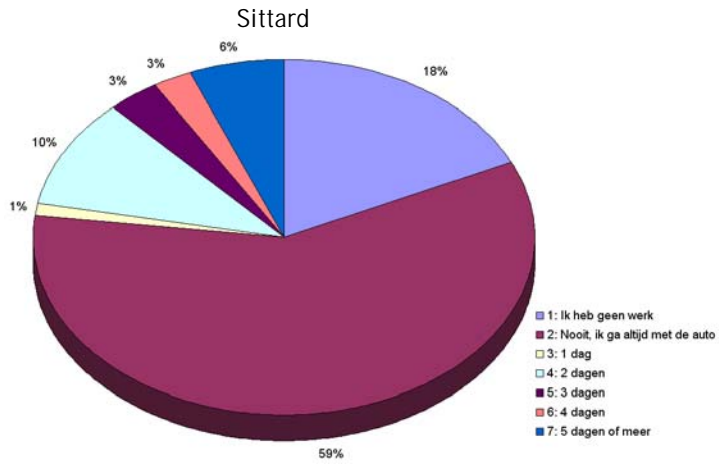
Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
Kwaliteit bestaande fietsroutes: veiligheid	Onverlichte en te smal fietspad	Bergerweg en Urmonderbaan	Op het gehele fietspad is er geen licht en de paden zijn veel te smal. Bij tegemoet komend autoverkeer is dit levensgevaarlijk. Fietspaden verbreden en verlichting plaatsen. Fietsers gratis die dure verlichting bezorgen	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk, onderdeel verlichting Breedte fietspaden is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
kwaliteit bestaande fietsroutes: comfort	Scheef fietspad (voornamelijk de tegels)	Tüdderenderweg	Vanaf het plaatsnaambord van Sittard (op de Tüdderenderweg) tot aan de rotonde waar je rechts de Sportcentrumlaan op kunt, is er een fietspad dat alleen maar uit tegels bestaat. En daarvan ligt er bijna niet eentje recht. Het is heel erg onaangenaam om over dat fietspad te moeten rijden (vooral als je daar iedere dag overheen moet fietsen), omdat er geen een recht stuk is waar je kunt rijden. Mijn voorstel is, om daar een geasfalteerd (recht) fietspad van te maken, dat fiets het makkelijkste).	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	gevaarlijk	Tüdderenderweg	dit fietspad is niet alleen uitermate slecht maar ook zeer gevaarlijk, zowel links als rechts van de rijbaan!!!	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	smal	Frans Erenslaan/Irenelaan/Gel eenBeeklaan	Vanaf de Frans Erenslaan tot aan de weg naar Puth is er nauwelijks fiets ruimte. auto's staan er geparkeerd en er is een smal fietsstrookje. In Sittard vanaf de Bergerweg tot aan de Stoplichten bij Limbricht zitten barsten in het fietspad.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	gevaarlijk fietspad	vanaf koeweide langs maas richting Staa	Mooie route langs maas, dicht bij fietsveer en in verlengde fietsnetwerkroute echter (fiets)pad gevaarlijk, zeer smal, heel ongelijk (uitstekende wortels, gaten etc), zelfs nog maar nauwelijks te belopen!	Route maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
	onvriendelijke en hinderlijke drempels	kromstraat	De drempels in de Kromstraat hebben weliswaar hun nut maar zijn voor de fietser een ware plaag: ze zijn zó steil en dwingen tot een dusdanige lage snelheid dat het niet prettig is om door deze straat met de fiets te rijden. Ook de auto's zullen ervan lijden! Waarom kunnen deze drempels niet wat geleidelijker gemaakt worden zoals de drempels in de Brouwersstraat in Oud-Geleen?	Doorgegeven aan meldpunt Openbare Ruimte
Kwaliteit bestaande fietsroutes: veiligheid	voorrangsregels niet consequent	rotonde thv graaf huyn college	Op de diverse rotondes in Geleen en Sittard gelden verschillende en daardoor verwarrende situaties voor alle weggebruikers. De regels voor de rotondes bij het Graaf Huyn College en de pas aangelegde rotondes bij de Elsenburgtunnel zijn verschillend van die bijvoorbeeld op de Geleenbeeklaan en de Oranjelaan. Dit is zeer verwarrend. Waarom is dat en waarom geldt niet overal dezelfde regel?	Kwaliteitseis: fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang

Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
Ontbrekende fietsroutes	geen fietspad	Kempenweg	Geen fietspad, geen goede verlichting, laatste drempel hard rijden meer dan toegestaan, auto langs de straat mensen hebben zelf een oprit	Route Kempenweg is een primaire fietsroute Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
kwaliteit bestaande fietsroutes: comfort	Slechte klinker strook voor fietsers naast Rijksweg Geleen	Rijksweg	Als fietser dien je over de klinkerstrook langs de drukke straat de Rijksweg te fietsen. Deze klinkers zijn echter zo slecht gelegd, dat vele fietsers toch over het asfalt fietsen, dicht langs de passerende auto's. Een gevaarlijke en onnodige situatie, welke voorkomen wordt door een fatsoenlijke strook (klinkers of asfalt) aan te leggen.	Route Rijksweg is een primaire fietsroute Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Ongelijk liggende tegels	Fietspad aan beide zijden van de weg naar Nieuwstadt	Her en der liggen tegels ongelijk, vooral bij de weg die vanaf Millen komt. Tegels gelijk leggen en periodiek controleren of alles oké is.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Zeer smal fietspad met obstakels	Einighauserweg	Fietspad komend uit richting Geleen is ter hoogte van rotonde zeer smal en bochtig + lantarenpalen zijn pal naast pad geplaatst. Reeds klacht ingediend. Antwoord gemeente: wettelijk gezien oké: dus geen actie. Inmiddels zijn struikjes geplaatst tussen fietspad en rotonde.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Verzakkingen	Obbichterwe	Betonplaten van dit fietspad zijn verzakt. Op sommige plaatsen zijn zelfs grote gaten. Door de wortels van de bomen naast het fietspad worden de betonplaten omhoog geduwd en breken daardoor doormidden. Oplossing: Vernieuwen van wegbedekking.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Versmalling door gat van praktisch de helft van pad	Fietspad dat parallel ligt aan de Herenweg (holle weg)	Gedurende meer dan 10 jaar ligt dit fietspad er al met gaten. Als het regent is het pad versperd. Er zijn meerdere gaten en verzakkingen waardoor er na een regenbui modder en water in staan. Oplossing: fietspad herstellen	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
Ontbrekende fietsroutes	Mogelijkheid tot aanleg van fietspaden	Centrumgebied	Is het mogelijk op deze toch redelijk brede wegen in het midden een tweerichtingspad aan te leggen, met daarnaast brede voetpaden. Met name de Walstraat, Helstraat, Begijnenhofstraat	Deze straten maken geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1
kwaliteit bestaande fietsroutes: comfort	Omrijden	Centrumgebied	Wanneer het lopen pijn doet, of moeilijk is, zoals voor ouderen, moet men te ver omrijden per fiets in het centrum. Voor deze groep zou het fijn zijn als de winkelvoorzieningen beter bereikbaar per fiets zijn.	Zie beleidsvisie Fietsbeleidsplan, hoofdstuk 4

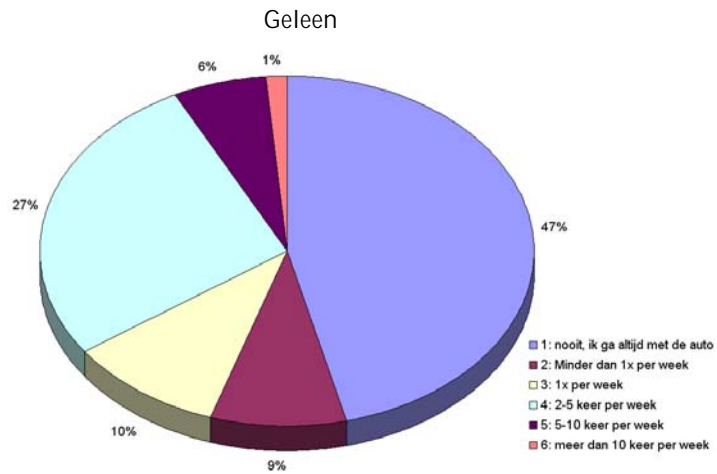
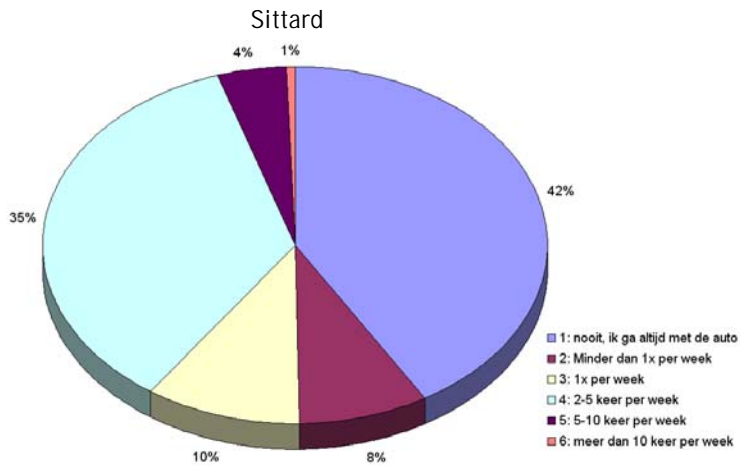
Thema	Onderwerp	Locatie	Reactie	Reactie gemeente
Kwaliteit bestaande fietsroutes: veiligheid	Oversteken fietsers	Tüdderenderweg, Paardestraat/ Odasingel	Fietser gaan hier gelijk op met auto's bij het verkeerslicht, wat leidt tot verkeersonveilige situaties.	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
	Onveilig*-/78452100 om te fietsen	Rijksweg Noord en Walramstraat	Onveilig om te fietsen	Zie kwaliteitseisen fietsnetwerk Is meegenomen in toetsing fietsnetwerk
kwaliteit bestaande fietsroutes: directheid	Ontbrekende schakel	Baandert over Odasingel	Naar het centrum toe ontbreekt een schakel	Baandert maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.3.1

Bijlage 3: Resultaten enquêtes automobilisten Sittard en Geleen

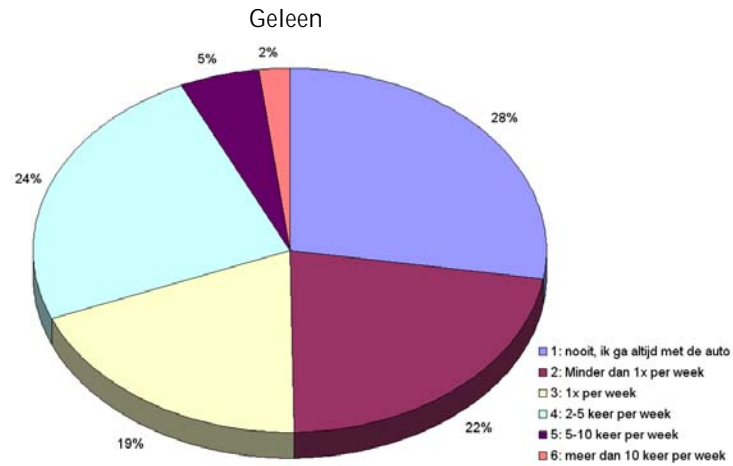
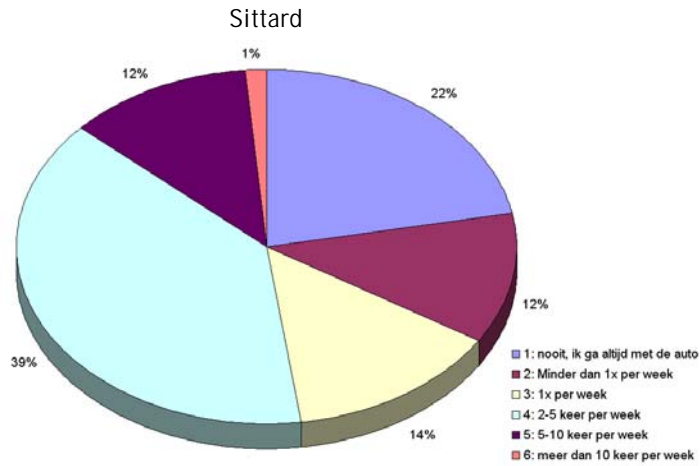
Vraag 1: Hoeveel dagen per week gebruikt u de fiets om naar uw werk te gaan of voor werkafspraken?



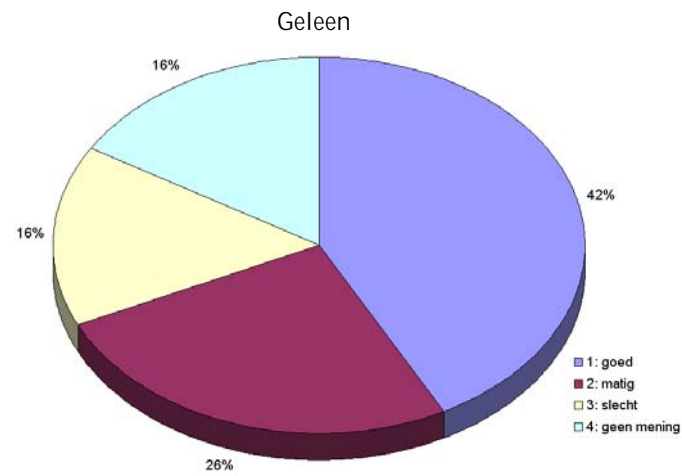
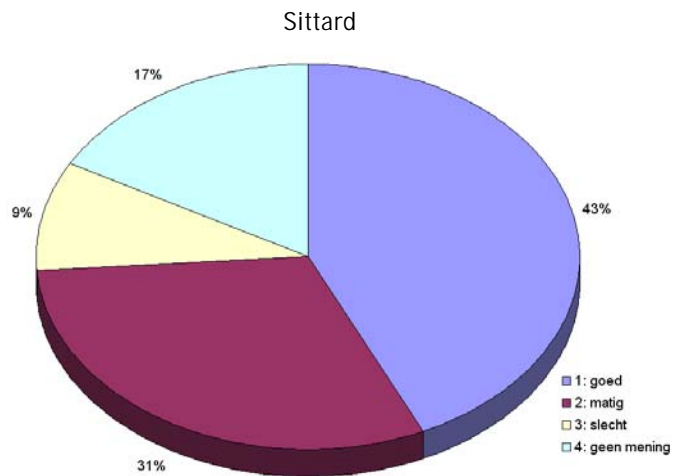
Vraag 2: Hoeveel keer per week gebruikt u de fiets om boodschappen te doen of te winkelen?



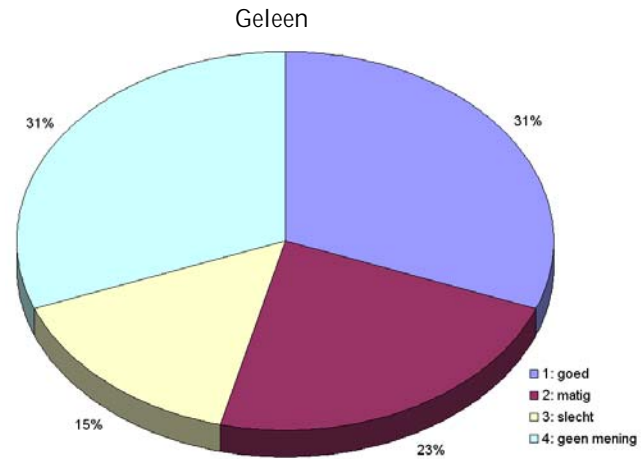
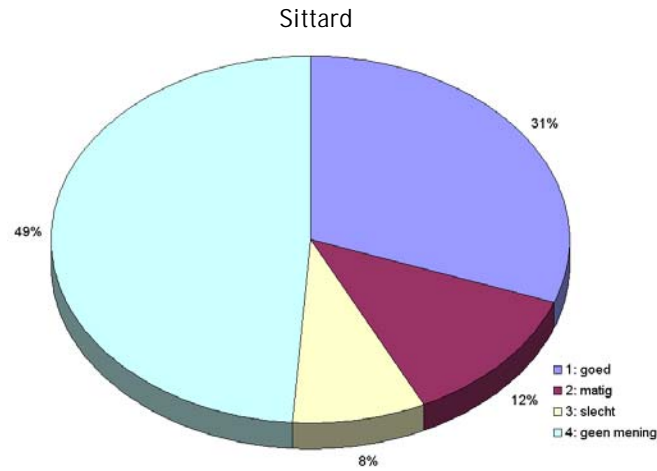
Vraag 3: Hoeveel keer per week gebruikt u de fiets in uw vrije tijd?



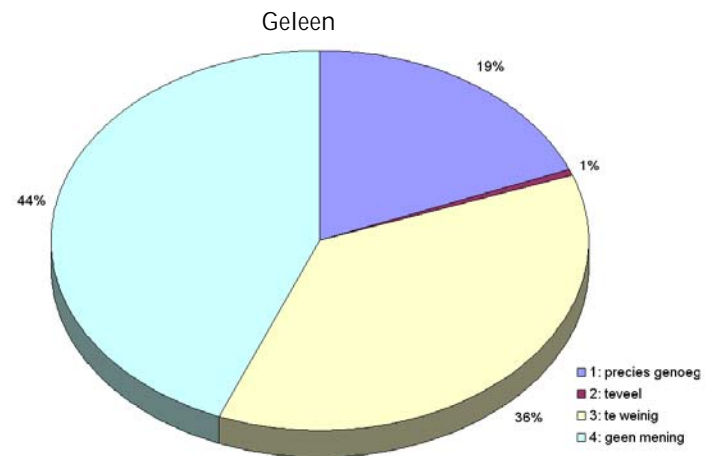
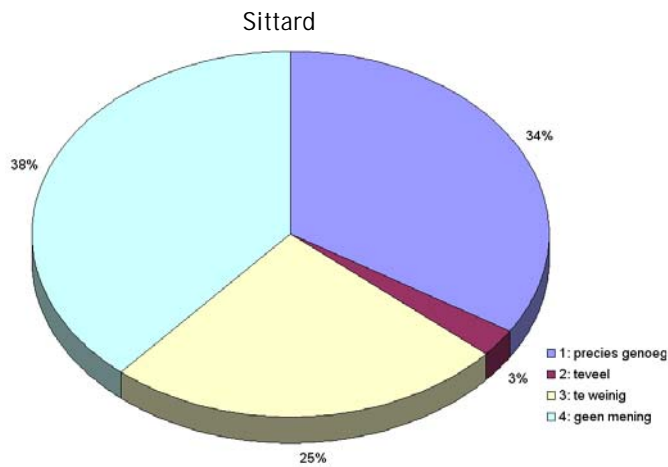
Vraag 4: Wat vindt uw van de kwaliteit van de fietspaden in de gemeente Sittard - Geleen?



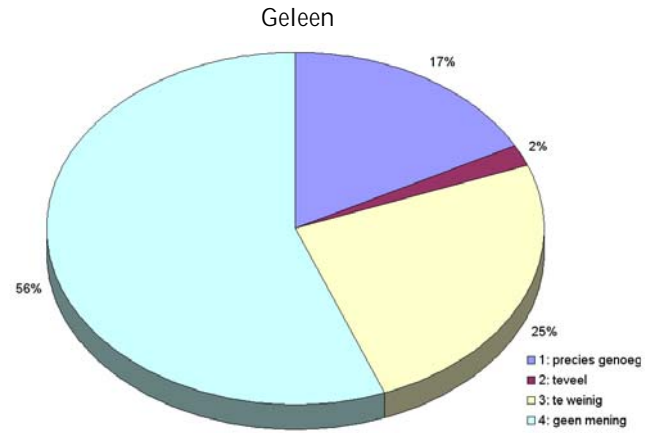
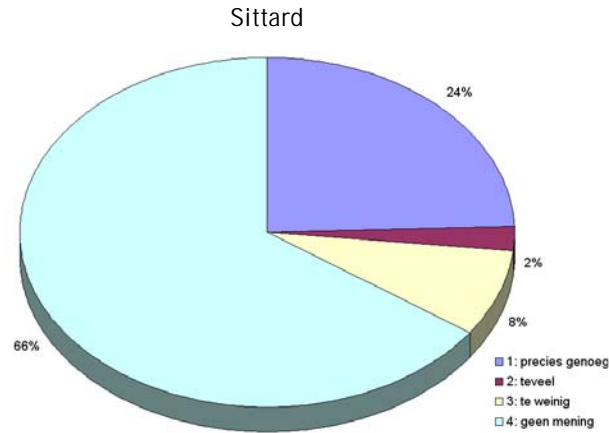
Vraag 4: Respondenten die veel met de auto reizen: Wat vindt u van de kwaliteit van de fietspaden in de gemeente Sittard - Geleen?



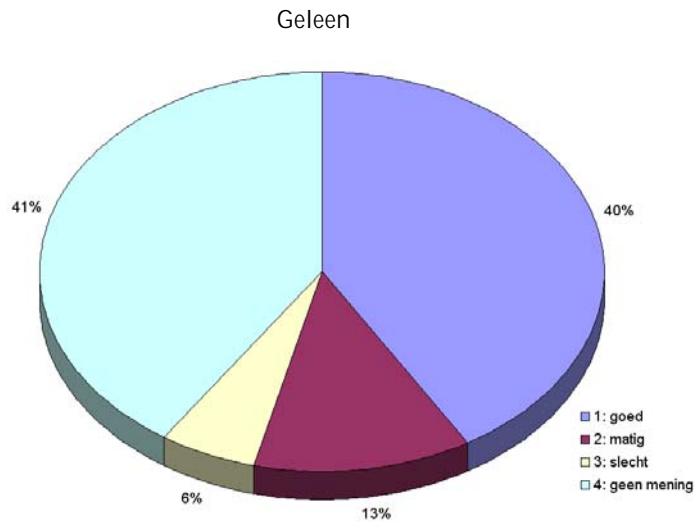
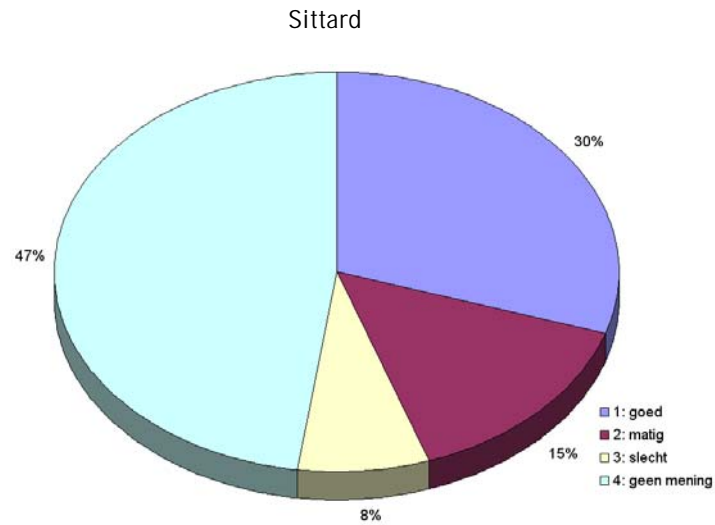
Vraag 5: Wat vindt u van het aantal fietsenstallingen in de gemeente Sittard - Geleen?



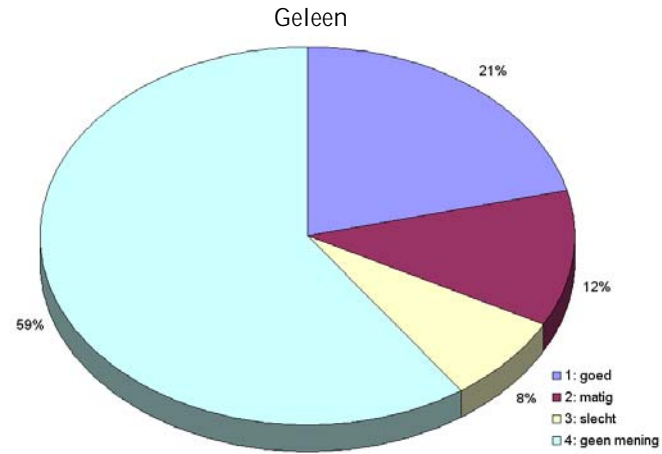
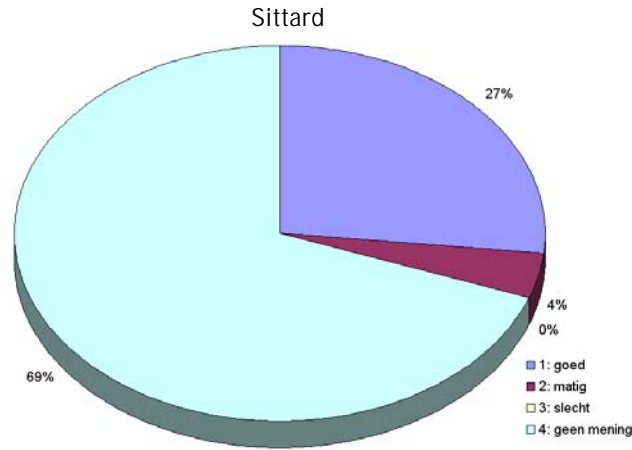
Vraag 5: Respondenten die veel met de auto reizen: Wat vindt u van het aantal fietsenstallingen in de gemeente Sittard - Geleen?



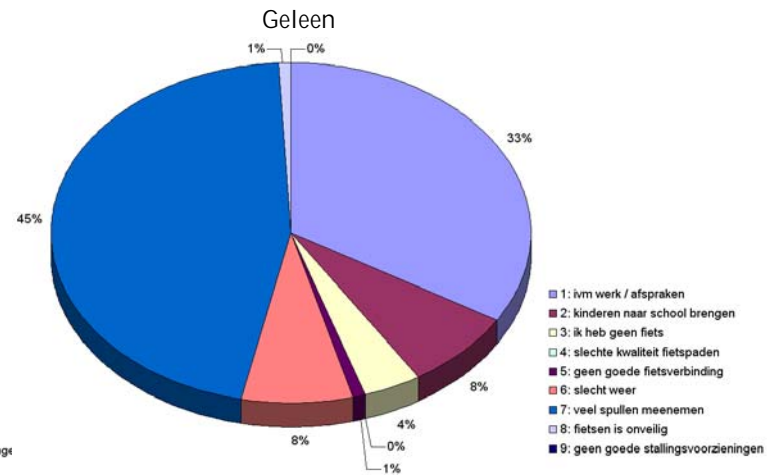
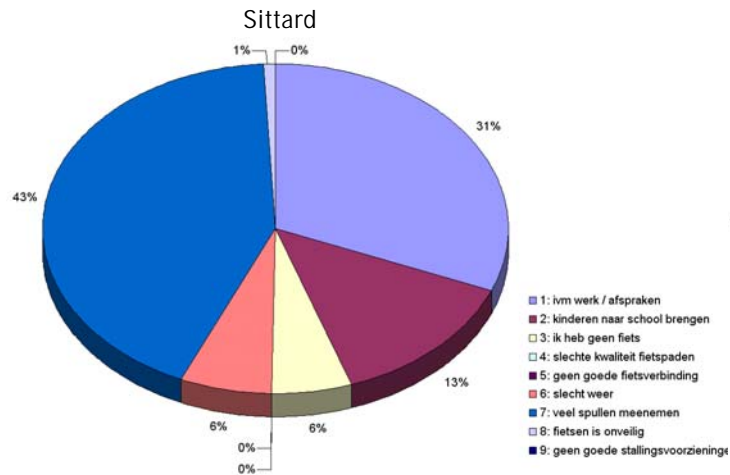
Vraag 6: Wat vindt u van de kwaliteit van de fietsenstallingen in de gemeente Sittard - Geleen?



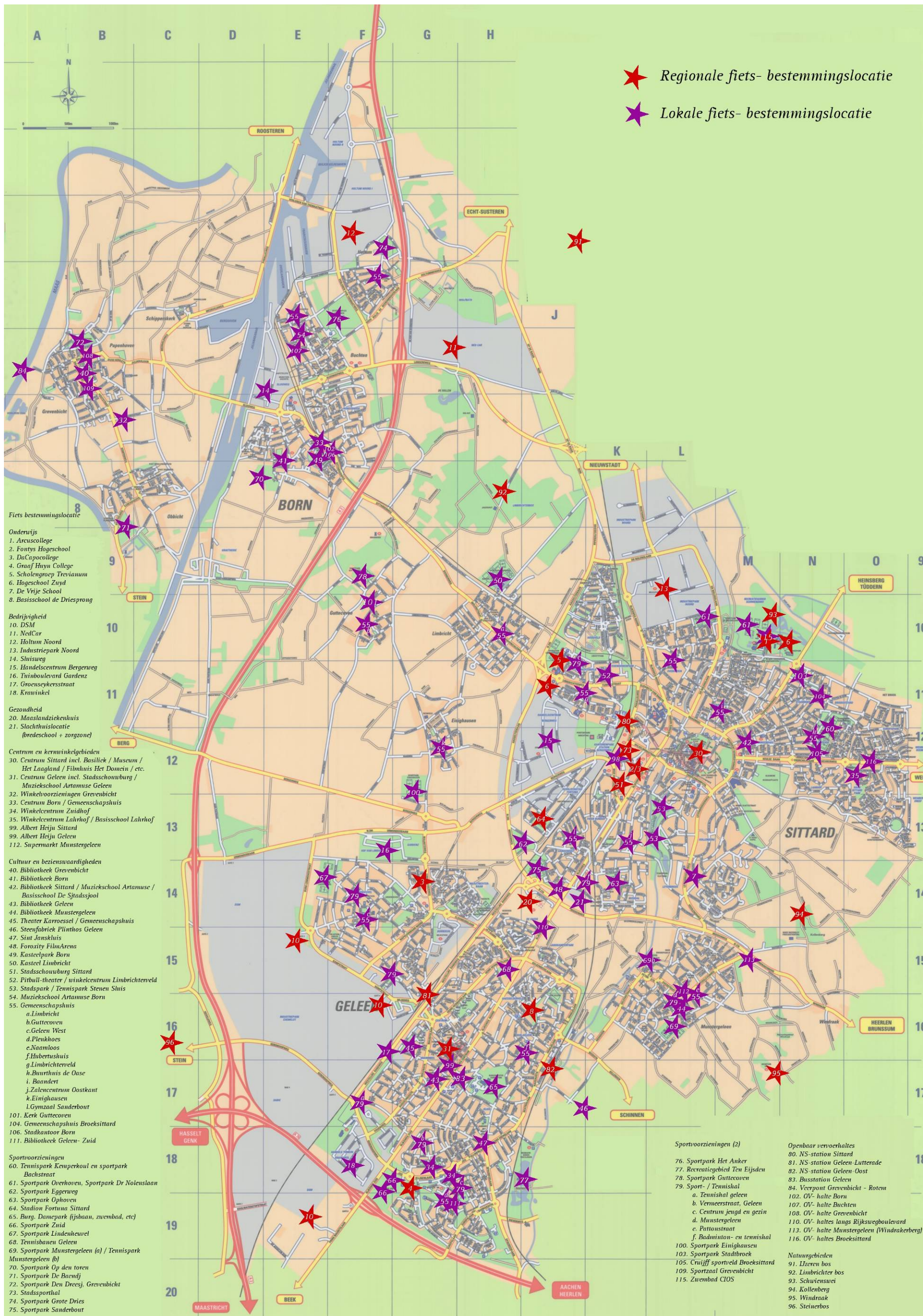
Vraag 6: Respondenten die veel met de auto reizen: Wat vindt u van de kwaliteit van de fietsenstallingen in de gemeente Sittard - Geleen?



Vraag 7: Waarom gebruikt u nu de auto?



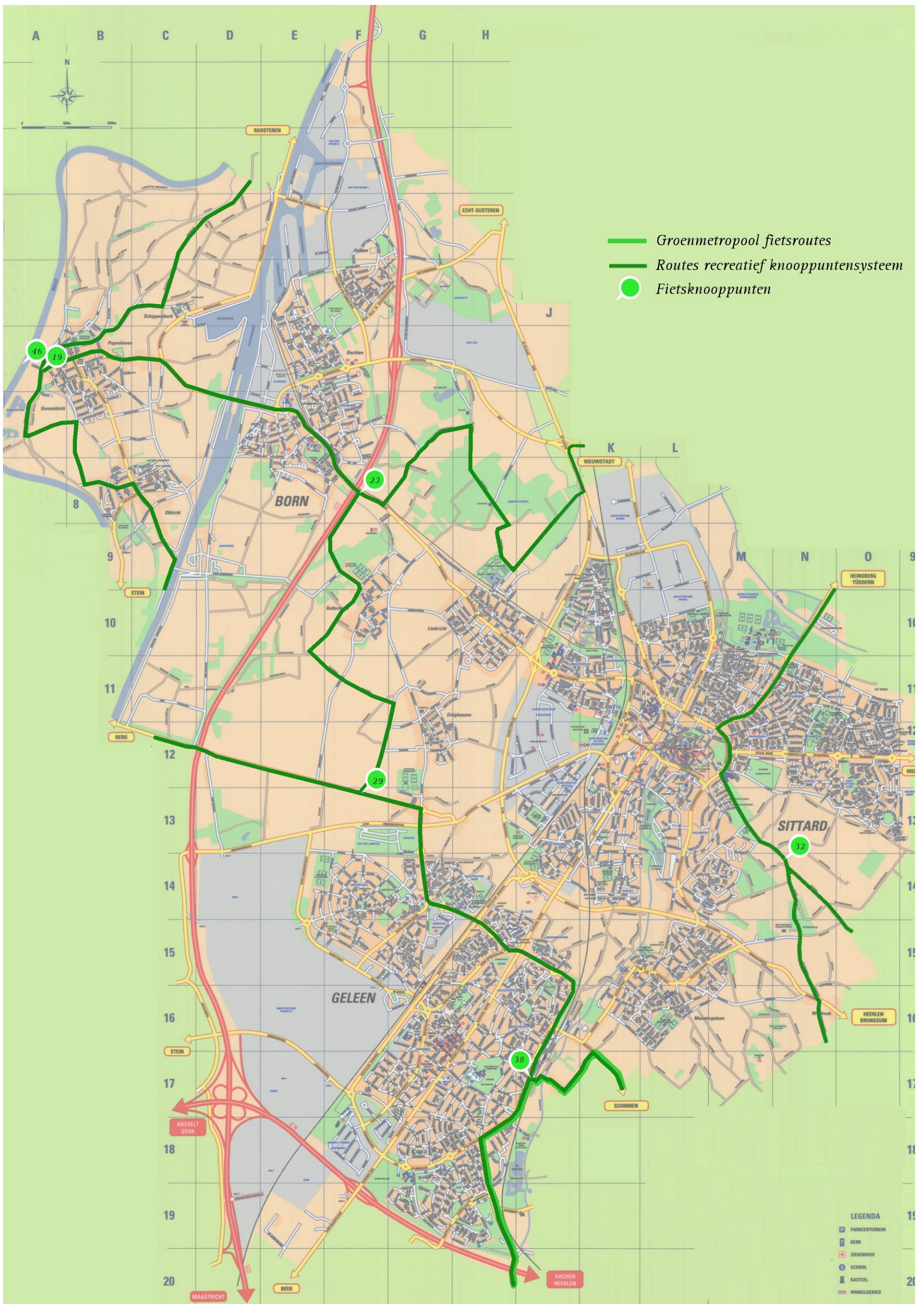
Bijlage 4: Kaart fiets bestemmingslocaties



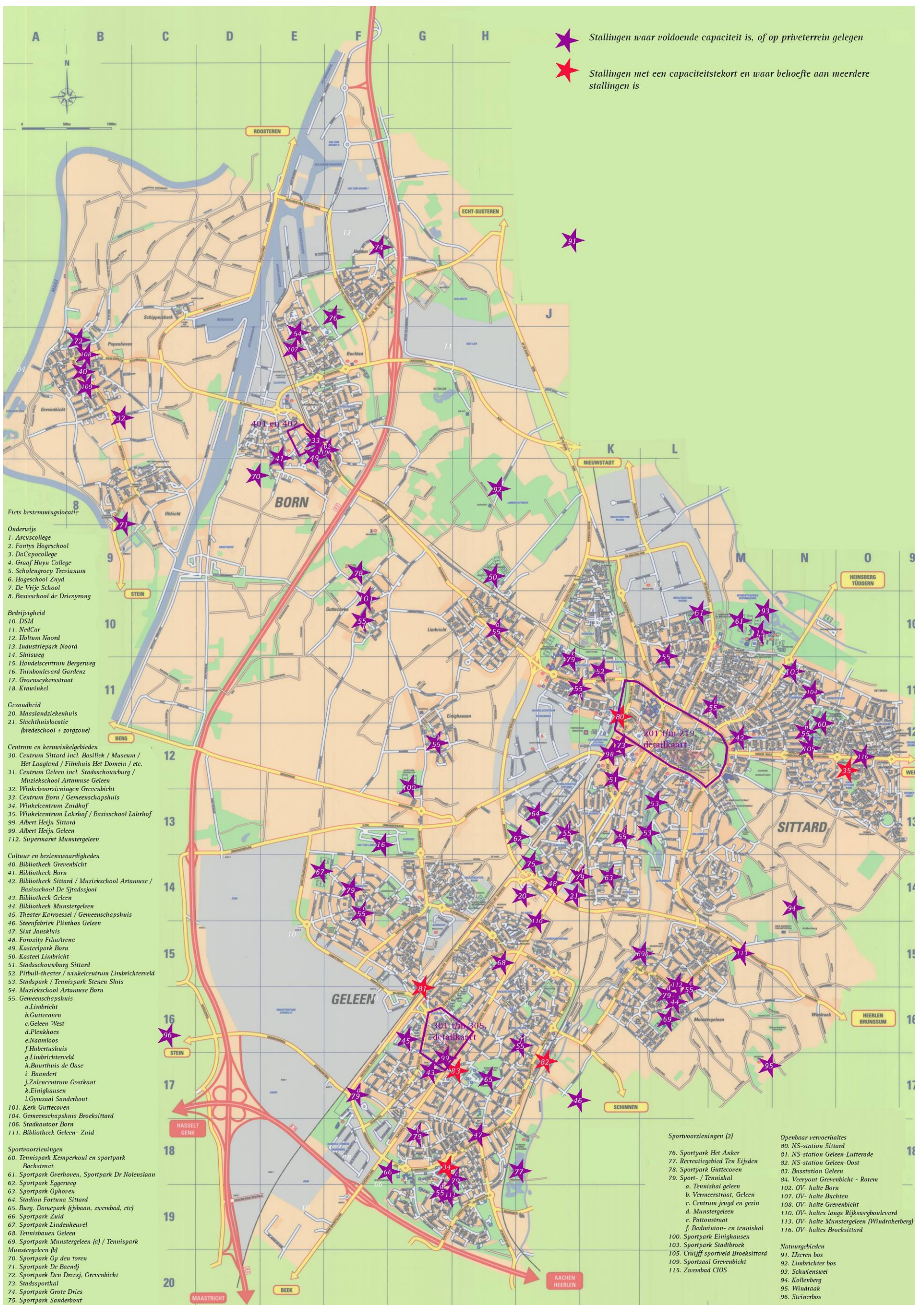
Bijlage 5: Utilitair fietsnetwerk



Bijlage 6: Kaart recreatief fietsnetwerk



Bijlage 7: Resultaten inventarisatie fietsenstallingen





Stallingsvoorzieningen Sittard

- 201. Station /Dwarsstraat
- 202. Bergstraat/Steenweg
- 203. Overhovenerstraat
- 204. Steenweg /Rijksweg Noord
- 205. Voorstad/ Parklaan
- 206. Haspelsestraat/ bewaakte stalling
- 207. Walstraat
- 208. Walstraat (Bij AH, Blokker, C&A)
- 209. Tempelplein (westzijde)
- 210. Tempelplein (oostzijde), bewaakte stalling
- 211. Rosmolenstraat (Content, hsnr 7)
- 212. Plakstraat
- 213. Gruizenstraat (bij Protestante kerk)
- 214. Markt (V&D)
- 215. Paardenstraat / Putstraat
- 216. Paardenstraat
- 217. Begijnenhof
- 218. Walramstraat, ziekenhuis
- 219. Rijksweg- Noord (thv van Feestwinkel)



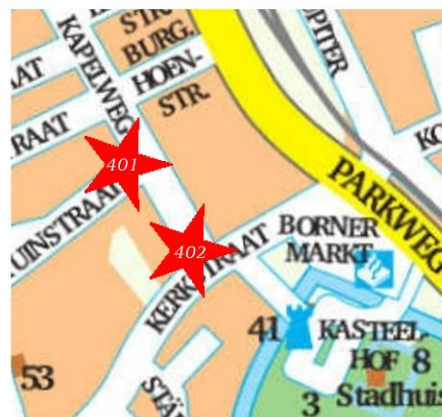
Capaciteitstekort stallingen NS-Station Sittard



Capaciteitstekort stallingen Overhovenerstraat Sittard



Capaciteitstekort stallingen Markt Sittard (t.h.v. V&D)



Stallingsvoorzieningen Born

- 401. Kapelweg
- 402. Kapelweg / Kerkstraat



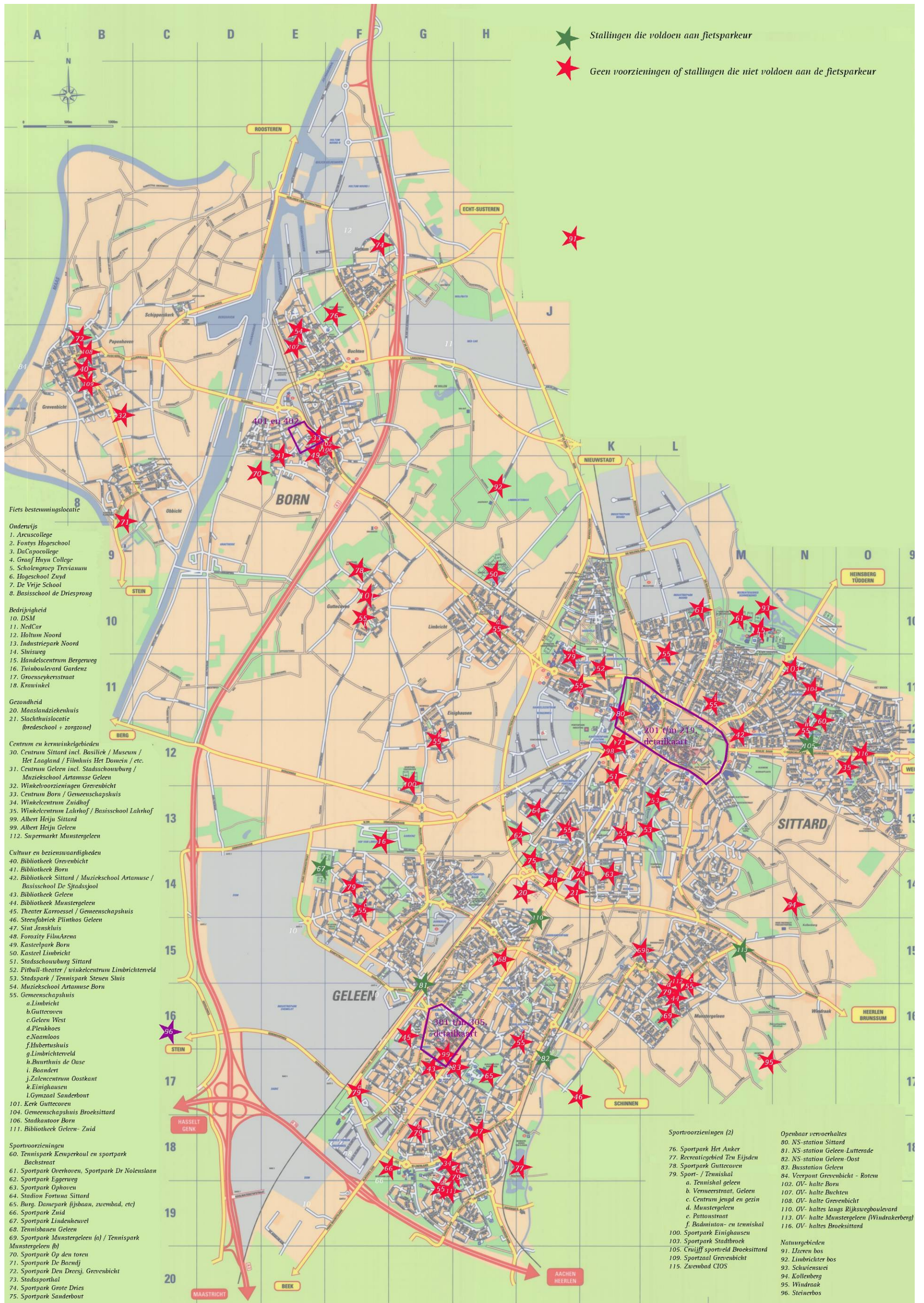
Capaciteitstekort stallingen Groenstraat/Salmstraat Geleen

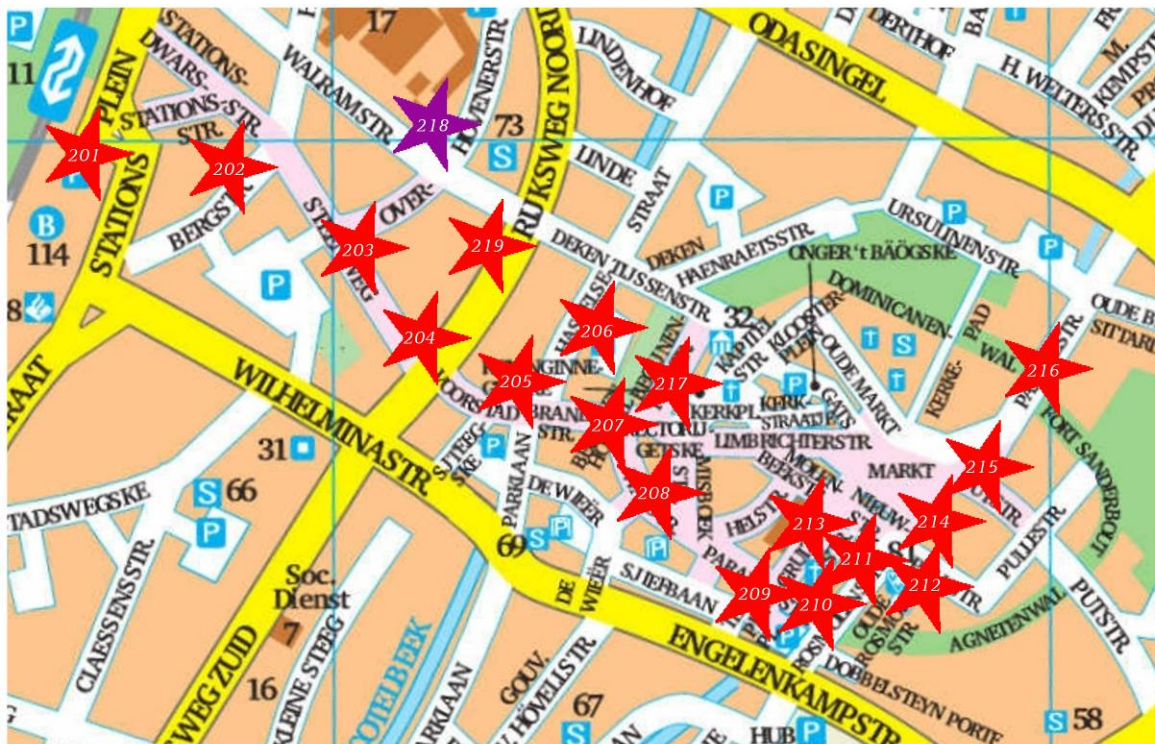


Stallingsvoorzieningen Geleen

- 301. Raadhuisstraat
- 302. Raadhuisstraat (Schoenenreus)
- 303. Graaf Huynstraat (Rabobank)
- 304. Markt (bij dependance bij gemeente)
- 305. Marktpad
- 306. Gravenstraat
- 307. Gravenstraat / markt
- 308. Gravenstraat / markt
- 309. Markt
- 310. Koningsplein
- 311. Annastraat
- 312. Markt (Stadswinkel)
- 313. Groenstraat / Salmstraat
- 314. Salmstraat
- 315. Rijksweg

-  Stallingen waar die in capaciteit voldoen
-  Stallingen waar behoefte aan uitbreiding





Stallingsvoorzieningen Sittard

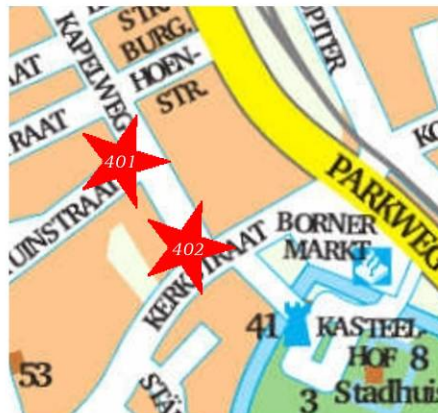
- 201. Station /Dwarsstraat
- 202. Bergstraat/Steenweg
- 203. Overhovenerstraat
- 204. Steenweg /Rijksweg Noord
- 205. Voorstad/ Parklaan
- 206. Haspelsestraat/ bewaakte stalling
- 207. Walstraat
- 208. Walstraat (Bij AH, Blokker, C&A)
- 209. Tempelplein (westzijde)
- 210. Tempelplein (oostzijde), bewaakte stalling
- 211. Rosmolenstraat (Content, hsnr 7)
- 212. Plakstraat
- 213. Gruizenstraat (bij Protestante kerk)
- 214. Markt (V&D)
- 215. Paardenstraat / Putstraat
- 216. Paardenstraat
- 217. Begijnenhof
- 218. Walramstraat, ziekenhuis
- 219. Rijksweg- Noord (thv van Feestwinkel)



Fietsenstallingen die niet voldoen aan de Fietsparkeur, Steenweg Sittard



Fietsenstallingen die niet voldoen aan de Fietsparkeur, Tempelplein Sittard



Stallingsvoorzieningen Born

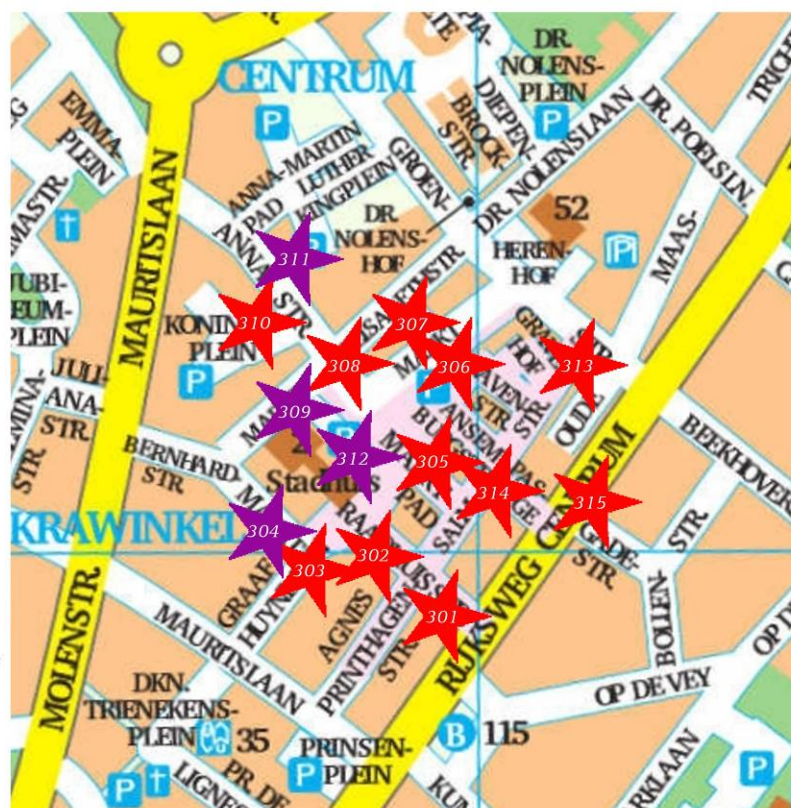
- 401. Kapelweg
- 402. Kapelweg / Kerkstraat



Fietsenstallingen die voldoen aan de Fietsparkeur, Markt Geleen



Fietsenstallingen die voldoen aan de Fietsparkeur, Markt Born



Stallingsvoorzieningen Geleen

- 301. Raadhuisstraat
- 302. Raadhuisstraat (Schoenenreus)
- 303. Graaf Huynstraat (Rabobank)
- 304. Markt (bij dependance bij gemeente)
- 305. Marktpad
- 306. Gravenstraat
- 307. Gravenstraat / markt
- 308. Gravenstraat / markt
- 309. Markt
- 310. Koningsplein
- 311. Annastraat
- 312. Markt (Stadswinkel)
- 313. Groenstraat / Salmstraat
- 314. Salmstraat
- 315. Rijksweg

-  Locaties niet van toepassing op fietsparkeur
-  Stallingen die voldoen aan de fietsparkeur
-  Stallingen die niet voldoen aan de fietsparkeur

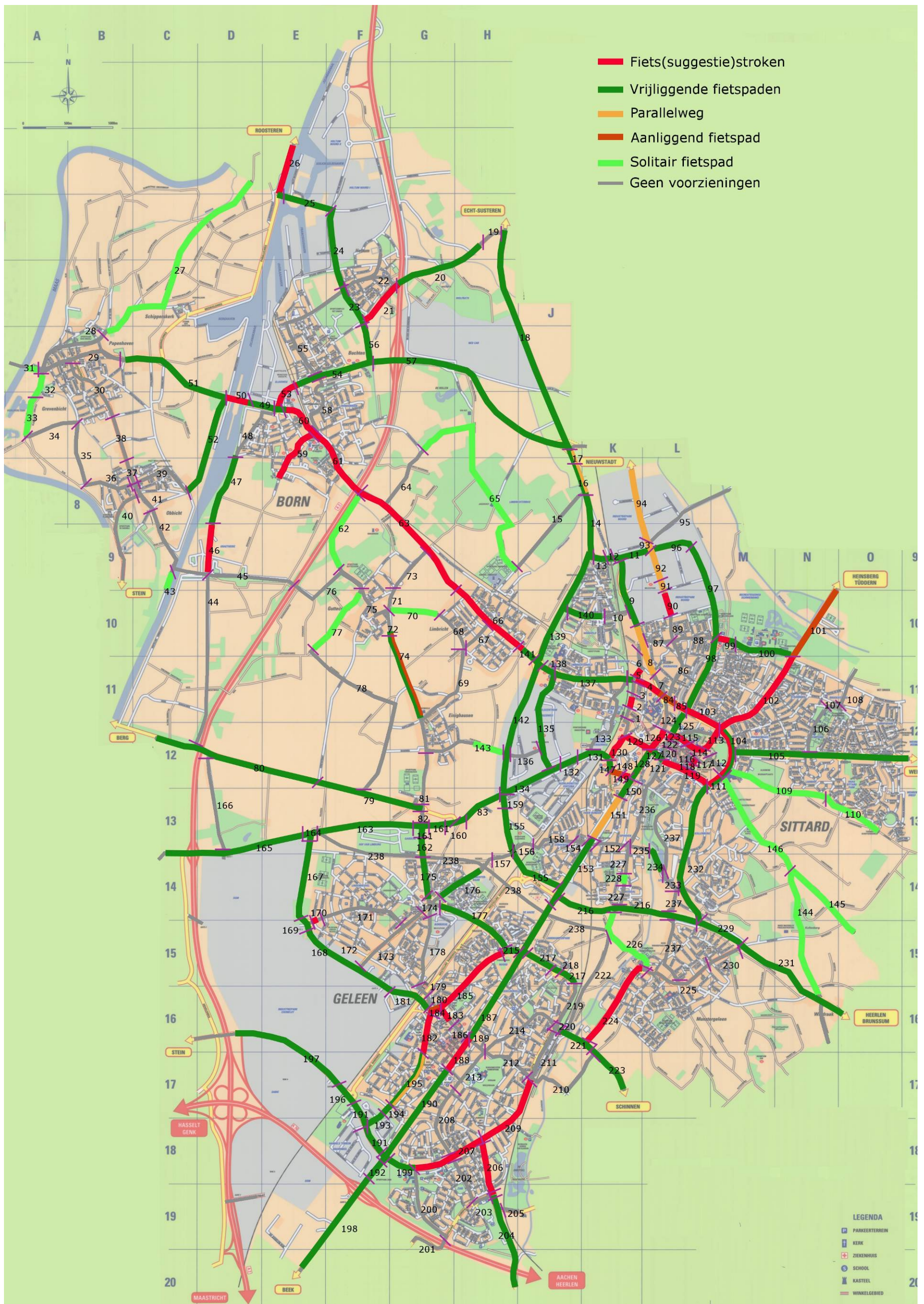
nr	locatiennaam/fiets bestemmingslocatie	Voldoet aan fietsparkeur	Aantal stallingen huidige situatie	Opmerkingen
16	Tuinboulevard Gardenz	nee	16+20	De Hornbach en de intratuin hebben stallingen, andere bedrijven niet
20	Maaslandziekenhuis	nee	220	Nog niet gereed, lijkt op het model 'Variant +', maar dan zonder de beugel
21	Slachthuislocatie (bredeschool)	Nog niet gereed		
32	Winkelvoorzieningen Grevenbicht	Geen voorzieningen		
33	Centrum Born: Stadskantoor Born	nee	10	
34	Winkelcentrum Zuidhof	nee	30	behoefte aan meer stallingen
35	Winkelcentrum Lahrhof	nee	30	behoefte aan meer stallingen
40	Bibliotheek Grevenbicht	Niet gevonden		
41	Bibliotheek Born	ja	14	
42	Bibliotheek Sittard / muziekschool Artamuse / Basisschool Stadsjool	nee	55	
43	Bibliotheek Geleen	Geen voorzieningen		
44	Bibliotheek Munstergeleen	nee	26	
45	Theater Karroesel / gemeenschapshuis	nee	6	
46	Steenfabriek plinthos Geleen	nee	102	Lijkt op model 'Variant +', maar dan zonder de beugel.
47	Sint Janskluis	Geen voorzieningen		
48	Foroxity FilmArena	nee	100	Heel oude stallingen van slechte kwaliteit
49	Kasteelpark Born	zie stadskantoor Born		
50a	Kasteel Limbricht	nee	15	voorzieningen op privéterrein
50b	Sportpark Limbricht	nee	11+54	Tennis en voetbal
51	Stadsschouwburg Sittard	nee	16	
52	Pitbull theater / winkelcentrum Limbrichterveld	nee	50+30	Niet voldoende om aan behoefte te kunnen voldoen
53	Stadspark / Stenenhuis	nee	50	
54	Muziekschool Artamuse Born	nee	13	Naast de muziekschool is er ook een buurthuis tegen de muziekschool aan
55	Gemeenschapshuizen / buurthuizen			
55a	Limbricht	niet gevonden		
55b	Guttecoven	nee	60	
55c	Geleen West	Geen voorzieningen		
55d	Plankhoes	nee	17	
55e	Supermarkt en extra zaken	nee	17	
55f	Huberthuis	nee	11	
55g	buurthuis ten zuiden van limbrichterweg	Geen voorzieningen		Blijkt kinderdagverblijf te zijn.
55h	buurthuis de oase	nee	7	
55i	Baandert	nee	18	
55j	Zalencentrum Oostkant	Geen voorzieningen		
55k	Buurthuis Einighausen	Geen voorzieningen		
55l	Gymzaal Sanderbout	nee	20	op eigen terrein
60	Tennispark Kemperpoul / Sportpark Bachstraat	Nee	40	Ook fietsparkeren door plaatsen tegen hekwerk
61a	Sportpark Overhoven	nee	20	
61b	Sportpark Dr. Nolenslaan	Geen voorzieningen		
62	Sportpark Eggerweg	nee	130 + 120	Twee verenigingen zijn gevestigd aan de Eggerweg: voetbal en hockey
63	Sportpark Ophoven	Geen voorzieningen		
64	Stadion Fortuna Sittard	Geen voorzieningen		
65	Burg. Damepark (Ijsbaan, zwembad)	nee	enkele honderden	Er staat een bordje bij dat de stalling bewaakt is, maar dit lijkt uit oude tijden te zijn. Wordt de stalling ooit bewaakt?
66	Sportpark Zuid	Nee	15	Enkel voor de tafeltennisvereniging, voor de voetbalvereniging zijn er geen voorzieningen
67	Sportpark Lindenheuvel	ja	67	

nr	locatiennaam/fiets bestemmingslocatie	Voldoet aan fietsparkeur	Aantal stallingen huidige situatie	Opmerkingen
68	Tennispark Geleen	Geen voorzieningen		TC Keerweide, op privéterrein wellicht.
69a	Sportpark Munstergeleen	nee	14+60	Op eigen terrein
69b	Tennispark Munstergeleen	nee	17	Op eigen terrein
70	Sportpark Op den Torens	nee	30	
71	Sportpark De Baendj	nee	34	Op eigen terrein
72	Sportpark Den Dreesj, Grevenbicht	geen voorzieningen		
73	Stadssporthal	nee	30+6	De suggestie wordt gewekt dat men binnen nog fietsen kan zetten, er staat ook een verkeersspiegel in de gang van de sporthal binnen, maar voorzieningen zijn niet te vinden.
74	Sportpark Grote Dries	nee	40	
75	Sportpark Sanderbout	Geen voorzieningen		
76	Sportpark Het Anker	nee	150	
77	Recreatiegebied Ten Eijsden	nee	24	
78	Sportpark Guttecoven	nee	50	
79	Sporthallen / tennishallen			
79a	Tennishal Geleen	nee	27	
79b	Vermeerstraat	nee	14	
79c	Centrum jeugd en gezin	Geen voorzieningen		
79d	Munstergeleen	nee	40+20	Als de 40 stallingen aan de westzijde in het midden worden gezet, zijn er twee keer zoveel stallingen
79e	Pattonstraat	nee	25	Hele oude fietsenstallingen uit de 'steentijd'
79f	Tennis en badminton hal	nee	120	
80	NS Sittard	Zie andere inventarisatie		
81	NS Geleen- Lutterade	ja	160	Aantal voorzieningen is niet toereikend, dit komt ook voor een gedeelte door slecht stallen
82	NS Geleen- Oost	ja	208	Aantal voorzieningen is niet toereikend, dit komt ook voor een gedeelte door slecht stallen
83	Busstation Geleen	Geen voorzieningen		
91	Ijzeren bos	Gemeente Echt - Susteren		
92	Limbrichterbos			
93	Schwienswei	Geen voorzieningen		Bij de ingang van het recreatieterrein zijn geen voorzieningen te vinden
94	Kollenberg	Geen voorzieningen		
95	Windraak	Geen voorzieningen		
96	Steinerbos	Gemeente Stein		
97	Stadskantoor Born			
98	Albert Heijn Sittard	nee	62	
99	Albert Heijn Geleen	nee	20	
100	Sportpark Einighausen	nee	40	
101	Kerk Guttecoven	Nee	6	
102	OV- halte Born	Nee	20	Lijkt op de FalconSeven, alleen dan zonder de beugel
103	Sportpark Stadtbroek	nee	15	
104	Gemeenschapshuis Broeksittard	geen voorzieningen		
105	Cruiff sportveld Broeksittard	ja	24	
106	Stadskantoor Born	nee	10	
107	OV-halte Buchten	nee	6	
108	OV- halte Grevenbicht	geen voorzieningen		
109	Sportzaal Grevenbicht	geen voorzieningen		
110	OV- haltes langs Rijswegboulevard	ja	6 of 12	per halte
111	Bibliotheek Geleen- Zuid	nee		In het gras zijn enkele vervallen stallingen. Kan niet bedoeld zijn om je fiets fatsoenlijk in te stallen.
112	Supermarkt Munstergeleen (plus)	nee	15	
113	OV- halte Munstergeleen (Windrakerberg)	ja	8	

nr	locatiennaam/fiets bestemmingslocatie	Voldoet aan fietsparkeer	Aantal stallingen huidige situatie	Opmerkingen
115	Zwembad CLOS	nee	200	
116	OV- haltes Wehrerweg / Churchillaan / Keulsebaan	geen voorzieningen		
Centrumgebied Sittard				
201	Station/Dwarsstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling bij winkels/bedrijven (ca 12 stuks)
202	Bergstraat/Steenweg	nvt		Behoeftte aan een stalling bij winkels/bedrijven (ca 12 stuks)
203	Overhovenerstraat	nee	8	Behoeftte aan uitbreiding
204	Steenweg/Rijksweg-Noord	nvt		Behoeftte aan een stalling bij winkels/bedrijven
205	Voorstad/Parklaan	ja	24	Behoeftte aan uitbreiding
206	Haspelsestraat/bewaakte stalling	nee	100	20 cent per fiets, nu voldoende, zomers te klein op mooie dagen (info stadswacht)
207	Walstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling, is ruimte beschikbaar (ca 12 stuks)
208	Walstraat (bij ABC (Albert Heyn, Blokker, C&A)	nee	21	Behoeftte aan uitbreiding, veel te weinig, is beperkt nog ruimte beschikbaar
209	Tempelplein (westzijde)	nee	16	Behoeftte aan uitbreiding, nu in zeer slechte staat (ca 50% is kapot)
210	Tempelplein (oostzijde), bewaakte stalling	nee	316	20 cent per fiets, nu voldoende, zomers te klein op mooie dagen (info stadswacht)
211	Rosmolenstraat (Content, hsnr. 7)	nvt		Behoeftte aan een stalling, is ruimte beschikbaar (ca 12 stuks)
212	Plakstraat	nee	30	Lijkt Fietsparkeer te zijn, voldoet echter niet, behoeftte aan uitbreiding
213	Gruizenstraat (bij Protestantse kerk)	nvt		Behoeftte aan een stalling, is beperkt ruimte beschikbaar
214	Markt (bij V&D)	nvt		Behoeftte aan een stalling, nu worden fietsen aan hekken om bomen vastgemaakt.
215	Paardenstraat/Putstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling voor ca 12 fietsen
216	Paardenstraat	nee	9	Behoeftte aan uitbreiding, nu in zeer slechte staat (ca 50% is kapot)
217	Begijnenhofstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling, is beperkt ruimte beschikbaar
218	Walramstraat, ziekenhuis	nee	nvt	Wat gaat met deze stalling gebeuren na vertrek Ziekenhuis, behoeftte aanwezig voor bedrijven en winkels aan de Walramstraat/Steenweg
219	Rijksweg-Noord (thv van Feestwinkel/Carnavalsartikelen	nvt		Veel her en der gestalde fietsen
Centrumgebied Geleen				
301	Raadhuisstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling
302	Raadhuisstraat (Schoenenreus)	nvt		Behoeftte aan een stalling
303	Graaf Huynstraat (Rabobank)	nee	30	behoefte aan een uitbreiding
304	Markt (bij dependance van gemeente)	ja	28	
305	Marktpad	nvt		Behoeftte aan een stalling
306	Gravenstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling
307	Gravenstraat/markt	ja	16	behoefte aan een uitbreiding
308	Gravenstraat/markt	nee	33	behoefte aan een uitbreiding
309	Markt	ja	44	28 stuks niet beschikbaar vanwege een markt kraam die ervoor staat
310	Koningsplein	nee	28	behoefte aan een uitbreiding
311	Annastraat	nee	24	Niet meer in gebruik (aanloopstraat, vertrek Hema??)
312	Markt (Stadswinkel)	ja	18	Ervan liggende parkeerplaats deels ombouwen tot bewaakte gratis fietsenstalling)
313	Groenstraat/Salmstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling
314	Salmstraat	nvt		Behoeftte aan een stalling
315	Rijksweg	nvt		behoefte aan een stalling om de ca 100 meter

nr	locatiennaam/fiets bestemmingslocatie	Voldoet aan fietsparkeur	Aantal stallingen huidige situatie	Opmerkingen
				tussen Dr. Poelslaan en Lignestraat evt een parkeerplek laten vervallen)
	Centrumgebied Born			
401	Kapelweg	ja	32	Bij Blokker is behoefte aan 12 extra plekken
402	kapelweg/kerkstraat	ja	6	In omgeving kruispunt is behoefte aan extra stallingen

Bijlage 8: Overzicht fietsvoorzieningen huidige situatie



Bijlage 9: Overzicht wegvakken fietsnetwerk met een slechte onderhoudsstaat



Bijlage 10: Voorbeeldcampagne 'Pak de fiets'

Opzet en aanpak campagne 'Pak de fiets':

Jaar 1:

- Introductie Pak de fiets (thematisch)
- Focus op boodschappen / winkelverkeer (actie)
- Focus op kinderen en scholen (actie)
- Voorlichting aan nieuwe inwoners
- Fietsverlichtingsacties in het najaar en winter (actie)

Jaar 2:

- Herhaling Pak de fiets (thematisch)
- Focus op gezondheid (actie)
- Focus op bestemming centrum – buitenwijken / dorpen (actie)
- Bewaakt stallen (bijv. gratis in de hele gemeente) (actie)

Jaar 3:

- Herhaling Pak de fiets (thematisch)
- Onderhoud doelgroepen
- Voorlichting aan nieuwe inwoners en werkgevers



Bijlage 11: Achtergrondinformatie

Genomineerde Trappers



Uit het juryrapport:

Een project dat vooral 'goed gedrag' wil stimuleren middels een beloning. Het aanstekelijke enthousiasme van het bedrijf werkt positief. Dit project kan zonder al te grote investeringen verder worden geïmplementeerd. Het effect op bereikbaarheid is aantoonbaar, maar vooralsnog beperkt. Daardoor is dit project nu in de subtop geëindigd.

Trappers

Stimuleren van het woon-werkverkeer per fiets.

Initiatief

Fietsende werknemers krijgen een zendertje aan hun fiets dat de kilometers registreert. Deze kilometers worden omgezet in 'Trappers', een soort airmiles voor de fiets. Met deze Trappers kunnen de fietsers cadeaus bestellen in de webwinkel.

Achtergrond

Trappers levert zowel werkgevers als werknemers voordeel op. Door gebruik te maken van de fiscale reiskostenregeling voor woon-werkverkeer hebben werkgevers geen extra kosten. Na het eerste jaar zijn er geen projectkosten meer. De abonnementskosten van deelnemers worden gedekt door de besparing op sociale werkgeverslasten.

In de fietsenstalling van een bedrijf dat zich aansluit bij Trappers komt een scanner te hangen. Elke keer als een werknemer met zijn fiets (voorzien van zendertje) de scanner passeert, spaart hij automatisch Trappers. Extra bonussen zijn te verdienen met bijvoorbeeld fietsen in de wintermaanden. Op de website van Trappers kan de deelnemer op zijn persoonlijke pagina 'Mijn Trappers' zijn fietsdagen en gespaarde saldo zien.

In de webshop is een groot aantal producten te bestellen en dagjes uit te boeken. Van dvd-spelers tot fietstassen, van speelgoed tot digitale camera's, van een dagje dieren-tuin tot een les zweefvliegen.

In 2004 zijn de eerste bedrijven begonnen met Trappers. Twee jaar later waren er 1.360 deelnemers, verspreid over elf bedrijven en organisaties. Gemiddeld gaat een Trappersdeelnemer 65 procent van de werkdagen op de fiets naar het werk. Als belangrijkste reden om mee te doen, geven deelnemers aan: gezondheid, milieu en de snelste manier om op het werk te komen. Deze redenen komen overeen met de motieven van werkgevers om het fietsen door middel van Trappers te stimuleren.

Trappers werd in 2005 onderdeel van Nationale Fiets Projecten in Heerenveen, marktleider op het gebied van fiscaal vriendelijke 'fiets van de zaak'-projecten. Inmiddels hebben uiteenlopende bedrijven en organisaties Trappers ingezet, waaronder De Friesland Zorgverzekeraar in Leeuwarden, Christelijke Hogeschool Windesheim in Zwolle, Waterschap Veluwe in Apeldoorn en Harderwijk, BAM Utiliteitsbouw en het TweeSteden Ziekenhuis in Tilburg.

Effect

Het fietsgebruik (in woon-werkverkeer) onder deelnemers is met ruim zeven procent toegenomen. Van deze extra verplaatsingen werd voorheen nog 78% met de auto afgelegd. Een kwart van de deelnemers fietst gemiddeld 33% meer naar het werk door Trappers.

Toekomst

Uitbreiding naar meer deelnemende bedrijven.

Nationale Fietsprojecten B.V.

Jury: "Sympathiek en origineel project. Sluit goed aan bij de typisch Nederlandse cultuur van zegeltjes en punten verzamelen."

Fietsstraten

Uit: 'Ontwerpwijzer fietsverkeer', CROW publicatie 230:

Hoofdfietsroutes vallen vaak samen met hoofdroutes voor het gemotoriseerd verkeer. Vooral in oudere steden zijn het vaak de radiale verbindingen die voor zowel fiets- als autoverkeer een belangrijke functie hebben. Maar het komt ook voor dat hoofdfietsroutes en ontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer niet samenvallen of juist bewust worden gescheiden, omdat fietsen via drukke wegen voor de fietser veilig noch aantrekkelijk is. In dat geval zal de hoofdfietsroute via erftoegangswegen door het verblijfsgebied moeten lopen. Er komt dan een specifiek type hoofdfietsroute in beeld: de fietsstraat.

De fietsstraat is een functioneel begrip: een erftoegangsweg die deel uitmaakt van een hoofdfietsroute, die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waar ook in beperkte mate en in ondergeschiktheid autoverkeer op voorkomt. Doordat het gaat om hoofdfietsroutes, is de getalsmatige overheersing van het fietsverkeer min of meer vanzelfsprekend. De extra kwaliteit die aan de hoofdfietsroute wordt geboden, bestaat in ieder geval uit voorrang. Nu is het aanbrenge van voorrangregelingen in verblijfsgebieden in het algemeen niet toegestaan maar de wetgever heeft in de uitvoeringsvoorschriften BABW juist voor (als zodanig herkenbare) hoofdfietsroutes een uitzondering gemaakt.

Een fietsstraat kan op verschillende manieren worden ingericht. Daarbij wordt aanbevolen om:

- Hinder van geparkeerde voertuigen te minimaliseren;
- Een gesloten verharding toe te passen (liefst asfalt);
- Waar nodig op keuzepunten een vorm van geleiding te realiseren.



Er zijn verschillende uitvoeringen van een fietsstraat mogelijk. Door de asfaltbreedte te beperken tot circa 3,50 (bij tweerichtingenverkeer) met een rammelstrook wordt de rijbaan visueel smaller gemaakt. Ook is het mogelijk een overrijdbare 'biggenrug' aan te brengen op de fietsstraat waardoor de rijbanen visueel gesplitst worden en de 'drempe' voor inhalen wordt vergroot.

Voordelen fietsstraat

De veiligheid en aantrekkelijkheid van een fietsstraat zijn alleen te evenaren met een solitair of vrijliggend fietspad. Ten opzichte hiervan heeft een fietsstraat echter een aantal voordelen:

- Minder ruimtegebruik; een fietsstraat is toegankelijk voor autoverkeer en vraagt minder ruimte dan een solitair fietspad of een vrijliggend fietspad naast de hoofdrijbaan. Dat maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectief;
- Betere bereikbaarheid; anders dan bij de volledige afsluiting van een straat of route voor het autoverkeer, kunnen bij een fietsstraat aan- en achterliggende functies bereikbaar blijven voor het autoverkeer. Bovendien kunnen ook de vaak schaarse autoparkeerplaatsen beschikbaar blijven;
- Betere sociale veiligheid; een route door een woonwijk, met een gecombineerd gebruik van fiets en auto, geeft een betere sociale veiligheid dan een solitair of vrijliggend fietspad langs een stedelijke hoofdweg.

Fietsintensiteit

Een belangrijke voorwaarde voor het aanwijzen van een wegvak tot fietsstraat is dat het fietsverkeer daadwerkelijk dominant is in het straatbeeld. Hoewel er nog niet heel veel ervaring met fietsstraten is opgedaan, lijkt de dominante positie van het fietsverkeer voldoende tot uiting te komen als er ten minste twee keer zoveel fietsers als auto's op een wegvak rijden. Als niet aan deze eis wordt voldaan, terwijl wel een beleidsmatige wens bestaat om voor de fietser extra kwaliteit te realiseren, kan de wegbeheerder

proberen de intensiteit van het autoverkeer te verlagen, zodat alsnog wordt voldaan aan de noodzakelijke intensiteitverhoudingen. Behalve relatief veel fietsers, moeten ook in absolute zin veel fietsers aanwezig zijn om te kunnen spreken van een hoofdfietsroute. Hoewel lokale verhoudingen een rol spelen, kan pas worden gesproken van een fietsstraat als ten minste 1.000 fietsers per dag van het wegvak gebruikmaken.

Auto-intensiteit

Uit praktijkonderzoek blijkt dat bij een autoverkeersintensiteit tot 500 mvt/etmaal op een hoofdfietsroute de bovengeschiedheid van het fietsverkeer goed kan worden gerealiseerd, zonder aanpassingen aan het profiel. Met andere woorden: hoofdfietsroutes in woonstraten die vrijwel uitsluitend door bestemmingsverkeer worden gebruikt, hebben als vanzelf een bovengeschiedheid van het fietsverkeer boven het autoverkeer. Als de intensiteit van het autoverkeer meer dan 2.000 mvt / etmaal bedraagt en er geen mogelijkheden zijn om deze te verminderen, moet voor de hoofdfietsroute een andere oplossing worden gezocht.

Achtergrond van FietsParkeur

Fietsersbond, januari 2002

Omdat de kwaliteit van veel fietsenrekken te wensen over laat, is in 1998 FietsParkeur ingesteld, een soort keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. FietsParkeur is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. Fietsenrekken die aan deze norm voldoen, zijn herkenbaar aan een sticker met het logo FietsParkeur.



FietsParkeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken.

Op de site van de Fietsersbond is een volledig overzicht met fietsenrekken te vinden die voldoen aan de eisen van FietsParkeur.

Eisen FietsParkeur

Het FietsParkeur stelt eisen op de volgende punten:

- gemak bij het plaatsen van een fiets;
- gemak bij het vastzetten van een fiets;
- kans op letsel bij de gebruiker of de passant;
- kans op schade aan de fiets;
- kraakbestendigheid;
- vandalismebestendigheid;
- duurzaamheid;
- informatie over het systeem.

Fietsers zelf vinden de belangrijkste eis aan een fietsenrek dat ze de fiets met een slot ergens aan vast kunnen zetten om fietsdiefstal te voorkomen. Voor enkele aspecten zijn geen eisen opgesteld, omdat de koper hiervoor eigen keuzes dient te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor ruimtegebruik, vormgeving en prijs. Ook is er vooralsnog geen rekening gehouden met bijzondere eisen voor kinderfietsen. Voor fietsparkeersystemen die zijn bedoeld voor de toepassing in veilige afgesloten ruimten of in een bewaakte fietsenstalling, gelden andere eisen ten aanzien van fietsdiefstalpreventie.

Hoe werkt FietsParkeur?

Fabrikanten van fietsenrekken kunnen het FietsParkeur aanvragen bij de stichting FietsParkeur. De stichting ziet toe op de juiste toepassing van de normen. De stichting heeft een onafhankelijke voorzitter. Het FietsParkeur kan worden toegekend als een fietsparkeersysteem voldoet aan de normen, en de fabrikant of leverancier een overeenkomst afsluit met de stichting. In de overeenkomst worden afspraken gemaakt over het gebruik van het FietsParkeur en de informatieverstrekking erover aan de verkopers.

Fietsparkeersystemen die het FietsParkeur dragen, zijn herkenbaar aan het logo. Voor het beoordelen van meningsverschillen over de toepassing van het FietsParkeur is een breed College van deskundigen ingesteld.

De technische kwaliteitseisen van FietsParkeur staan tevens op de website van de Fietsersbond.

Achtergrond van Fietsrouteplanner

De fietsrouteplanner is een initiatief van de Fietsersbond. In samenwerking met provincies en gemeenten zijn al voor verschillende gebieden in Nederland fietsrouteplanners gemaakt. Onderstaand een weergave van de website van de Fietsersbond met betrekking tot de Fietsrouteplanner.



Plan je eigen fietsroute van deur tot deur met de fietsrouteplanner of de knooppuntenplanner van de Fietsersbond. Kies hieronder je planner en je regio.

Nu al in Utrecht, Gelderland, Drenthe, Friesland en Zuidoost Brabant. Begin 2009 ook in Flevoland en eind 2009 in heel Nederland.

Plan de kortste route van A naar B, of kies voor de mooiste, snelste, meest comfortabele, of autoluwe route. De planner van de Fietsersbond is de beste fietsplanner ooit. Klopt de route of de routebeschrijving niet helemaal: geef het ons door. De vrijwilligers van de Fietsersbond herstellen de fout binnen één week.


Voor kant en klare routes in Drenthe, klik [hier](#)

PLAN JE ROUTE

 <p style="background-color: #f0f0f0; margin: 0;">VAN DEUR TOT DEUR</p> <p>Plan een route op maat</p> <p style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px; display: inline-block;">kies een regio ▼</p>	 <p style="background-color: #f0f0f0; margin: 0;">KNOOPPUNTENPLANNER</p> <p>Plan een recreatieve route</p> <p style="background-color: #d9534f; color: white; padding: 2px 5px; display: inline-block;">kies een regio ▼</p>
---	--

Waar is de routeplanner al actief?

De fietsrouteplanner wordt per provincie uitgebreid. Eind 2009 verwachten we een landelijke dekking te hebben.



- online
- ingepland
- in voorbereiding