

UITVOERINGSPLAN FIETS

ONDERDEEL 2: FIETSPLAN VENLO

INHOUD

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	EEN INTEGRALE BENADERING	4
1.3	VAN AMBITIE NAAR UITVOERING	5
1.4	TOTSTANDKOMING EN PARTICIPATIE	5
1.5	LEESWIJZER	6
HOOFDSTUK 2	STIMULEREN VITALITEIT	8
1.1	ONDERSTEUNEN FIETSINITIATIEVEN	8
1.3	GEDRAGSGERICHTE CAMPAGNES	8
HOOFDSTUK 3	STIMULEREN FIETSGEBRUIK	10
3.1	VERPLAATSING MET FIETS	10
3.2	MONITORINGSPLAN	11
3.3	WERKGEVERSAANPAK	11
3.4	FIETS CENTRAAL ZETTEN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN	11
3.5	COMFORT EN AANTREKKELIJKHEID	12
HOOFDSTUK 4	VERGROTEN FIETSVEILIGHEID	15
4.1	STRATEGISCH PLATFORM VERKEERSVEILIGHEID (SPV)	15
4.2	SNOR- EN BROMFIETS WAAR MOGELIJK NAAR RIJBAAN	15
4.3	FIETSVERLICHTINGSACTIES	16
4.4	AUTOVRIJE SCHOOLSTRATEN	16
4.5	RISK FACTORY NOORD-LIMBURG	16
HOOFDSTUK 5	OPSTELLEN FIETSNETWERK	17
5.1	EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK	17
5.2	HET AANTAL FIETSSTRATEN UITBREIDEN	18
5.3	FIETSVRIENDELIJKE VERKEERSLICHTEN	18
5.4	OPTIMALISEREN FIETSBEWEGWIJZERING	18
5.5	FIETSEN IN EN DOOR DE BINNENSTAD	19
5.6	FIETSVERBINDINGEN NAAR SPORTVOORZIENINGEN VERBETEREN	20
5.7	AANPAK (KLEINE) FIETSKNELPUNTEN	20

HOOFDSTUK 6	AANPAK FIETSPARKEREN	23
6.1	INPANDIGE BEHEERDE FIETSENSTALLING VENLO CENTRUM	23
6.2	VERBODSZONE VOOR HET STALLEN VAN FIETSEN	23
6.3	HANDHAVING	24
6.4	OV-KNOOPPUNTEN	24
6.5	DEELFIETSSYSTEMEN	25
6.6	OPLAADPUNTEN VOOR ELECKTRISCHE FIETSEN	25
HOOFDSTUK 7	VAN IDEEEN NAAR DOEN	28
7.1	SAMENWERKING	28
7.2	AANHAKING PLANNEN EN PROJECTEN	28
BIJLAGE 1	VERKEERSACTIEVE SCHOOL	32
BIJLAGE 2	FIETSNETWERK	33
BIJLAGE 3	VERKEERSMETINGEN FIETSERS	34
BIJLAGE 4	BRONNEN	35
BIJLAGE 5	MAATREGELENLIJST	36

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Het voorliggend Uitvoeringsplan Fiets is het tweede onderdeel van het Fietsplan Venlo. Het eerste onderdeel is het Ambitiedocument Fiets dat in mei 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het Ambitiedocument en het Uitvoeringsplan vormen samen het Fietsplan Venlo.

1.1 AANLEIDING

In mei 2021 heeft de gemeenteraad van Venlo het Ambitiedocument Fiets vastgesteld. De speerpunten uit het Ambitiedocument worden in dit Uitvoeringsplan verder uitgewerkt tot concrete onderzoeken, projecten en maatregelen die nodig zijn om de ambities uit het Ambitiedocument te realiseren.

Het Uitvoeringsplan wordt elke vier jaar geëvalueerd en het plan wordt dan eventueel bijgesteld omdat maatschappelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit erg snel gaan.

1.2 EEN INTEGRALE BENADERING

Het Fietsplan Venlo is een belangrijke bouwsteen voor het Mobiliteitsplan Venlo en daarmee ook voor de Omgevingsvisie. Het Fietsplan reikt verder dan het oplossen van fietsknelpunten in de gemeente. Met het Fietsplan wordt bijgedragen aan de ambities van Venlo. Maatregelen die uit dit plan voortkomen, ondersteunen de doelstellingen van andere beleidsplannen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. Met het Fietsplan worden zoveel mogelijk dwarsverbanden gelegd met andere beleidsvelden. Daarnaast draagt fietsen en gecentreerd fietsparkeren bij aan een aantrekkelijk straatbeeld.

In 2021 is de Integrale Visie Openbare Ruimte (IVOR) vastgesteld. Eén van de ambities daarin is om te verplaatsen volgens het STOP-principe. De openbare ruimte stimuleert duurzame mobiliteit: mensen worden gestimuleerd om eerst te gaan Stappen (te voet), dan Trappen (fietsen) dan Openbaar vervoer (bus/trein) benutten en als laatste pas gebruik maken van Personenwagenvervoer (auto). Dit principe sluit goed aan bij de doelstellingen en opgaven uit het Fietsplan.



1.3 VAN AMBITIE NAAR UITVOERING

Het Ambitiedocument Fiets is in mei 2021 door de gemeenteraad vastgesteld en heeft betrekking op de hele gemeente Venlo. In het Ambitiedocument worden alle fietsers meegenomen. Dit betekent zowel de interne Venlose fietser als de bezoeker aan de gemeente. In het Ambitiedocument Fiets is als centrale ambitie het volgende opgenomen:

HET FIETSGEBRUIK IN DE GEMEENTE VENLO TE VERHOGEN DOOR IN TE ZETTEN OP ZOWEL FIETSSTIMULERING ALS INFRASTRUCTURELE VERBETERINGEN.

Om deze ambitie te verwezenlijken, zijn 3 doelen opgenomen:

1. Meer en vaker fietsen
2. Veilig fietsen
3. Een belangrijkere positie voor de fiets in de ketenmobiliteit

De ambitie in combinatie met de doelen en de analyse heeft geleid tot vijf speerpunten:

1. Stimuleren vitaliteit
2. Stimuleren fietsgebruik
3. Opstellen fietsnetwerk
4. Vergroten verkeersveiligheid
5. Aanpak fietsparkeren

In dit Uitvoeringsplan wordt aangegeven hoe de speerpunten uit het Ambitiedocument vertaald worden naar concrete projecten en maatregelen. Per speerpunt is aangegeven welke maatregelen en projecten de komende vier jaar (2025-2028) worden uitgevoerd. De overige fietsprojecten zijn in de maatregelenlijst in bijlage 5 opgenomen. Na vier jaar wordt het Uitvoeringsplan geactualiseerd en worden de volgende concrete uitvoeringsmaatregelen bepaald.

De afgelopen jaren zijn diverse fietsmaatregelen uitgevoerd als uitwerking van het Ambitiedocument. Deze maatregelen zijn in hoofdstuk 7 benoemd.

1.4 TOTSTANDKOMING EN PARTICIPATIE

Voor de totstandkoming van het Ambitiedocument Fiets zijn diverse interviews afgenomen met de *Fietzersbond Venlo, Stichting Venlo Fietst, Venlo Partners, Routebureau Noord- en Midden-Limburg, Ondernemend Venlo, Venlostad.com, dorps- en wijkraden en onderwijsinstellingen*. Tijdens deze interviews is, naast input voor het Ambitiedocument, ook veel input opgehaald voor het Uitvoeringsplan. Door de belanghebbenden zijn concrete projecten en maatregelen aangedragen die opgenomen zijn in het Uitvoeringsplan. Naast de interviews is veel informatie opgehaald uit de afgenomen enquête die is verspreid onder het gemeentepanel. In totaal hebben ruim 1.000 inwoners



deze enquête ingevuld. De meest voorkomende maatregelen en locaties zijn opgenomen in het Uitvoeringsplan.

1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 1 leest u welk proces is doorlopen voor het opstellen van dit Uitvoeringsplan. De kern van het Uitvoeringsplan zijn de vijf speerpunten die ook in het Ambitiedocument zijn benoemd. Daarom is elk speerpunt in een eigen hoofdstuk (2 t/m 6) beschreven. In de hoofdstukken worden kort de betreffende onderdelen toegelicht. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een tabel waarin de concrete projecten en maatregelen staan benoemd, inclusief uitvoeringsjaar. In hoofdstuk 7 leest u hoe de concrete maatregelen en acties gefinancierd kunnen worden en welke fietsmaatregelen de afgelopen jaren zijn gerealiseerd.



HOOFDSTUK 2 STIMULEREN VITALITEIT

Wetenschappelijk is bewezen dat regelmatig fietsen gezond is. Dat is voor veel fietsers de motivatie om dagelijks naar het werk te fietsen of om regelmatig in de vrije tijd een rondje te fietsen. De fietser kan zo het nuttige met het aangename combineren. Venlo wil bijdragen aan de gezondheid en vitaliteit van zijn inwoners. Meer fietsgebruik in Venlo en de regio draagt daaraan bij.

2.1 Ondersteunen fietsinitiatieven

Er zijn verschillende initiatieven in de stad om gezond bewegen in de vorm van fietsen voor bepaalde doelgroepen te stimuleren, bijvoorbeeld voor senioren maar ook voor kinderen. We werken daarin samen met partijen als de *provincie Limburg, Veilig Verkeer Nederland (VVN) afdeling Venlo en Inklusio*. Zo organiseert VVN specifieke fiets gerelateerde activiteiten zoals het theoretisch en praktisch verkeersexamen. De gemeente intensificeert de samenwerking om veilig fietsen in de breedte te stimuleren en zoekt aansluiting bij fietsstimuleringsprojecten.



2.2 Gedragsgerichte campagnes

Fietsen is snel, goedkoop, gezond, milieuvriendelijk én leuk. Om mensen de overstap te laten maken naar de fiets of vaker te laten fietsen, vraagt een doelgroepgerichte aanpak. De voordelen van de fiets brengen wij samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en sportclubs actief onder de aandacht van forensen, scholieren en sporters. We richten ons daarbij op specifieke doelgroepen, zoals werknemers, ouders van kinderen (fietsen naar school) en ouderen. Er wordt samengewerkt met andere overheden en bedrijven aan een betere bereikbaarheid, onder meer door gedragsbeïnvloedingsprojecten gericht op meer fietsgebruik. De volgende projecten worden uitgevoerd en gestimuleerd:

- Verkeersactieve school
- Fietsproject KanDoen
- Fietsstimulering (Trendsportal¹)

Scholen benaderen om verkeersactieve school te worden

Een Verkeersactieve school (bijlage 1) is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan theoretische en praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes. Het gaat hierbij om scholen in het

¹ Trendsportal is het samenwerkingsverband van 8 Noord-Limburgse gemeenten op het gebied van mobiliteit. Venlo neemt zitting in Trendsportal. Binnen Trendsportal worden onder andere fietsstimuleringsprojecten opgepakt. Het verbeteren van de infrastructuur wordt opgepakt door de gemeente Venlo.

(speciaal) basisonderwijs en voortgezet (speciaal) onderwijs. De provincie en gemeenten stellen voor alle Limburgse scholen gratis kwalitatieve verkeerseducatieprojecten en materialen ter beschikking via een digitale omgeving, passend bij de doelgroep. De verkeerscoördinator van de school plant de projecten in. Het totaal aantal verkeersactieve scholen is gestegen van 81% in 2023 naar 86% in 2024. Het streven blijft echter 100% verkeersactieve scholen. De gemeente en provincie benaderen scholen actief om hen te stimuleren om verkeersactief te worden.

Fietsproject KanDoen/Stichting Leergeld

De samenwerking met KanDoen en de Stichting Leergeld draagt bij aan de doelen uit het Ambitiedocument. Bij dit fietsproject staat voorop dat ieder kind recht heeft op een betaalbare fiets. Zo krijgen kinderen vanaf jonge leeftijd ervaring met fietsen. Door de samenwerking tussen KanDoen en de Stichting Leergeld worden (wees)fietsen ingezameld, opgeknapt en verspreid onder kinderen en jongeren. Dit initiatief geeft ook invulling aan beleidsdoelstellingen binnen andere domeinen. Zo heeft het een positief effect op de arbeidsparticipatie voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, draagt het bij aan duurzaamheidsdoelstellingen (recycling) en gaat het de vervoersarmoede tegen (inclusieve samenleving).

Fietsstimulering

Vanuit Trendsportal wordt het project 'Fietsstimulering' uitgevoerd met als doel om meer mensen op de fiets te krijgen. Het project bestaat uit verschillende campagnes zodat verschillende doelgroepen worden bereikt zoals werknemers en senioren. Voorbeelden van campagnes waar wordt aangesloten, zijn Doortrappen en #Posifiets. Het plan Doortrappen is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het plan heeft als ambitie om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten blijven fietsen. (Mede) door fietsen blijven ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam.

Posifiets zet in op vaker fietsen, veilig fietsen en veilig stallen. De fietsstimuleringsprojecten dragen bij aan het doel dat gesteld is in het Ambitiedocument Fiets, namelijk een jaarlijkse groei van 1% van het fietsgebruik.



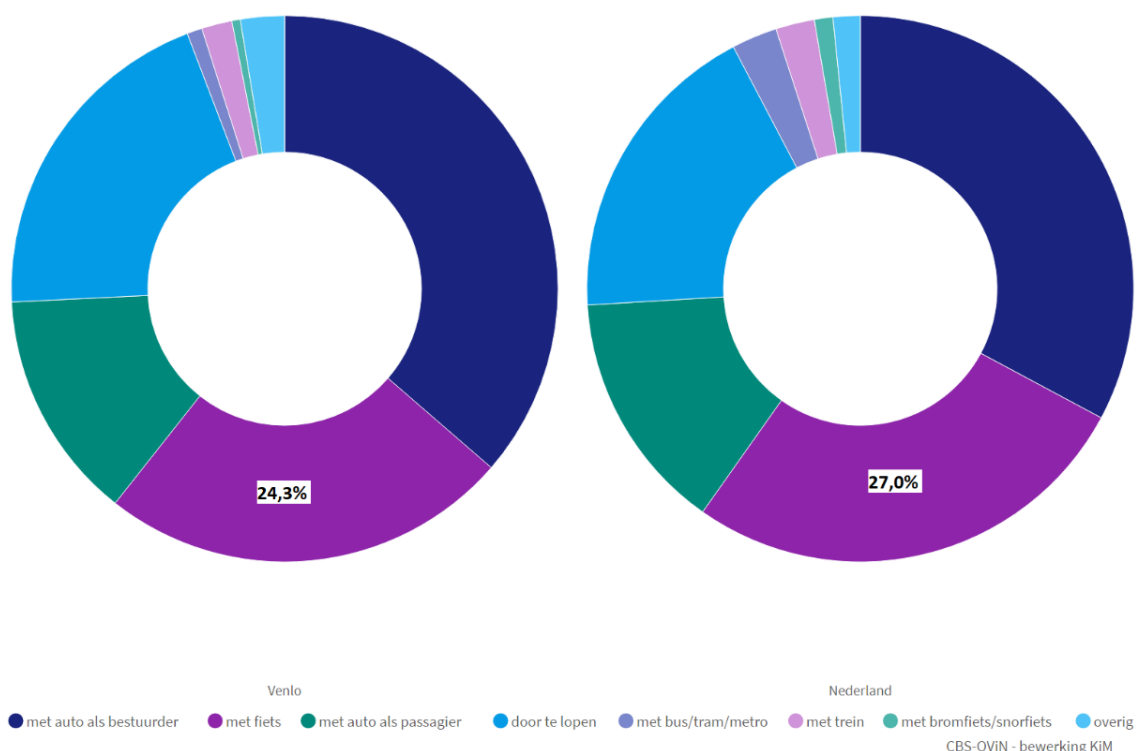
Nr	Wat gaan we doen!	Uitvoering
1	Ondersteunen verkeersexamen	Jaarlijks
2	Fietsproject KanDoen	Continu
3	Doortrappen (o.a. e-bike trainingen)	Continu
4	Verkeersactieve school	Jaarlijks
5	Posifiets (o.a. fietschecks, uitreiken fietsspiegels)	Continu

HOOFDSTUK 3 STIMULEREN FIETSGEBRUIK

De centrale boodschap is: Binnen Venlo is de fiets het standaard vervoermiddel. Fietsen moet dus makkelijk, comfortabel en leuk worden gemaakt en de keuze voor de auto juist wat moeilijker. *De fiets krijgt een hogere prioriteit dan de auto.* Drempels en weerstanden om te fietsen worden weggenomen en fietsers worden verleid om de kansen te benutten. Dat zit enerzijds in goede infrastructuur maar ook in goede promotie. Wanneer we communiceren over mobiliteit (of andere beleidsvelden) of een foto gebruiken uit Venlo laten we geen auto's zien maar juist fietsers. Iedereen moet het beeld gaan krijgen dat Venlo een fietsstad is.

3.1 Verplaatsingen met fiets

Het onderzoek verplaatsingsgedrag wordt jaarlijks door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) uitgevoerd. Een deel van de Nederlandse bevolking wordt door middel van een enquête ondervraagd naar hun mobiliteitsgedrag: hoeveel kilometer zij met welk vervoermiddel hebben afgelegd in een bepaalde periode. Uit dit onderzoek blijkt dat het fietsgebruik in de gemeente Venlo onder het Nederlands gemiddelde ligt, terwijl Venlo qua omvang en schaalgrootte een ideale fietsgemeente is. Deze resultaten komen overeen met de analyse uit het concept Mobiliteitsplan Venlo. Het stimuleren van het fietsgebruik blijft daarom aandacht krijgen.



3.2 Monitoringsplan

Dit Uitvoeringsplan is erop gericht om de beleidsdoelen, een jaarlijkse groei van het fietsgebruik van 1%, voor de fiets te bereiken. Daarom wordt gemonitord of en hoe de voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd en of vervolgens ook de gewenste effecten worden bereikt. Concreet zijn op 17 belangrijkste fietsverbindingen (bijlage 3) permanente telpunten aangebracht. Aanvullend worden er op 24 andere locaties periodiek fietstellingen uitgevoerd. De periodieke tellingen worden om het jaar uitgevoerd voor een periode van 2 maanden. Daarnaast worden er incidenteel tellingen uitgevoerd naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen of vanuit verkeerskundige wensen. Het beleidsdoel om het aantal letselongevallen te laten dalen wordt gemonitord via een landelijke database waar de gemeente Venlo toegang tot heeft.

3.3 Werkgeversaanpak

In 2023 en 2024 is vanuit Trendsportal de basis gelegd voor de aanpakken om het reisgedrag van diverse doelgroepen te veranderen. Het resultaat van de aanpak is dat deelnemende bedrijven zich actief inzetten om hun bereikbaarheid (per fiets) te verbeteren en een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de verkeersbewegingen van haar personeel. Daarnaast heeft deze aanpak gezondere medewerkers tot gevolg. Werkgevers met 20+ werknemers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. De focus ligt bij de grotere bedrijven in verband met het realiseren van impact. Directe mobiliteitsbeïnvloeding vindt plaats richting de werknemers met concrete (fiets)acties. Deze interventies landen binnen het project fietsstimulering en worden daar, in samenwerking met de mobiliteitsmakelaar, opgepakt. Concrete resultaten van het project zijn minstens 2 werkgevers die een fietsplan hebben geïntroduceerd en minstens 2 werkgevers die bezig zijn, of het parkeerbeleid hebben aangepast.

3.4 Fiets centraal zetten bij nieuwe ontwikkelingen

Bij de bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingen wordt primair vanuit de fiets gedacht: Wat is de logische route? Hoe fiets je het snelst en het prettigst? Hoe kom je zo weinig mogelijk obstakels (bv. verkeerslichten) tegen? Hoe creëren we een uitnodigende route? Waar en hoeveel fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd?

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van een stadsgebied (bv. Kazernekwartier, Veilingterrein) maar ook bij andere ontwikkelingen (bv. samenvoegen van scholen en sportparken) is de fiets een integraal onderdeel van de planvorming. Om dit kracht bij te zetten worden als deeluitwerking van het Uitvoeringsplan Parkeren, in de nota voor het opstellen van autoparkeernormen, ook fietsparkeernormen toegevoegd. Nieuwe ontwikkelingen zullen daarom voortaan ook rekening moeten houden met ruimte voor fietsparkeren. Dit borgt het belang van de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen en zorgt ervoor dat er voldoende fietsparkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers worden gerealiseerd.

3.5 Comfort en aantrekkelijkheid

Het is belangrijk dat het fietsnetwerk niet alleen compleet is, maar ook zoveel mogelijk bruikbaar zoals bij gladheid en in het donker.

Gladheid

In het Gladheidbestrijdingsplan gemeente Venlo 2024-2025 is opgenomen dat alle primaire fietsroutes worden gestrooid. De gladheid op de wegen en fietspaden wordt verder zoveel mogelijk preventief bestreden. Dit betekent dat er wordt gestrooid op het moment dat gladheid door opvriezen, sneeuwval of ijzel wordt voorspeld. Daarnaast kan het noodzakelijk zijn om bij sneeuwval of ijzel ook curatief te strooien.

In het donker beschikbaar

Het primair fietsnetwerk moet goed verlicht zijn. Dat draagt bij aan de zichtbaarheid van fietsers en aan een goede zichtbaarheid van het verloop van fietspaden en routes. Daarnaast dragen goed verlichte fietspaden ook bij aan de sociale veiligheid. Ons primaire fietsnetwerk is bijna volledig verlicht. In een aantal fietstunnels (Berenkuil en Henriette Roland Holstlaan moet meer verlichting worden aangebracht, zie bijlage 5 Maatregelenlijst). Wij volgen daarmee de geldende landelijke CROW-richtlijnen voor openbare verlichting.

Aantrekkelijkheid

Voor een aantrekkelijke fietsverbinding is niet alleen de snelste en kortste route belangrijk. Tijdsduur met een hoge belevingswaarde wordt structureel korter ingeschat en tijdsduur met een lage belevingswaarde structureel langer. De keuze voor een vervoersmiddel wordt mede bepaald door de tijd die we denken dat de rit kost. Aantrekkelijk vormgegeven routes zorgen voor een lagere subjectieve tijdsbeleving en bepalen zo mede de waardering voor de fiets. Een rustige route langs bijvoorbeeld groen en water (Fietsen langs de Maas) kan dan langer zijn dan langs een drukke weg, maar de beleving kan de keuze toch doen uitgaan naar de wat langere maar meer aantrekkelijke route. Ook het verlagen van stress (wachten bij verkeerslichten, zoeken naar een stallingsplek, planning van aansluiting op OV, verstoring autoverkeer op de fietsroute) draagt bij aan bij het bevorderen van het gebruik van een fietsroute, niet alleen sturen op snelheid.

Verharding

Asfaltverharding fietst het meest comfortabel en wordt door fietsers het beste gewaardeerd als verharding. Daarom is asfaltverharding het uitgangspunt voor ons primair netwerk. Bij veel wortelopdruk van bomen is beton een alternatief. In Natura 2000-gebieden, op locaties waar de gemeente geen grondeigenaar is en waar kabels en leidingen onder de grond liggen, wordt passend bij de situatie gezocht naar het maximaal behaalbare comfort voor fietsers. Voor de binnenstad wordt een uitzondering gemaakt. In bijzondere gevallen kan vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte en vanuit duurzaamheidsoogpunt gekozen worden voor andere materialen dan asfalt. Uiteraard wordt ook daar zoveel mogelijk fietscomfort nagestreefd.

Nr	Wat gaan we doen!	Uitvoering
6	Fietsen stimuleren via werkgeversaanpak	Vanaf 2023 continu
7	E-bike probeeractie opzetten	Vanaf 2023 jaarlijks
8	Fiets centraal zetten bij nieuwe ontwikkelingen	Bij elk ruimtelijk initiatief
9	Monitoren fietsgebruik	Vanaf 2023 continu



HOOFDSTUK 4 VERGROTEN FIETSVEILIGHEID

In het Ambitiedocument is een ongevalsanalyse over fietsongevallen opgenomen. Uit de analyse blijkt dat het totaal aantal fietsongevallen sinds 2019 stijgt. De meeste ongevallen gebeuren op 50 km/u wegen, met name op kruispunten. Hierbij vallen ook de meeste slachtoffers. In de analyse is ook gekeken naar de leeftijd van de betrokkenen. Hierbij valt het op dat vooral de doelgroepen 12 t/m 15 jaar en 60+ relatief vaak bij ongevallen betrokken zijn. Onder de 70+ plussers vallen de meeste dodelijke slachtoffers. De stijgende lijn betekent dat Venlo moet blijven investeren in de verkeersveiligheid voor de fiets.

4.1 Strategisch Platform Verkeersveiligheid (SPV)

Om het aantal ongevallen terug te dringen, heeft het Rijk het SPV ontwikkeld. De aanpak is gericht op een risico-gestuurde aanpak: wat zijn kwetsbare groepen, welke verkeerssituaties brengen risico's met zich mee, hoe kunnen die worden voorkomen? De gemeente Venlo heeft een risicoanalyse² opgesteld als eerste onderdeel van deze aanpak. De risicoanalyse heeft geleid tot een uitvoeringsplan met concrete projecten, zowel qua infrastructuur als qua gedrag en educatie. Een aantal van deze locaties wordt op korte termijn opgepakt en uitgevoerd:

- Sint Urbanusweg Venlo
- Pastoor Stassenstraat Blerick
- Straelseweg Venlo
- Maasstraat Arcen
- Kruising Natteweg – Wittendijkweg Venlo
- Geliskensdijkweg Boekend

4.2 Snor- en bromfiets waar mogelijk naar de rijbaan

In 1999 is de bromfiets (45 km/u) op veel wegen binnen de bebouwde vanwege de verkeersveiligheid al verwezen naar de rijbaan. Buiten de bebouwde kom rijden bromfietsen doorgaans op het fietspad. Er wordt onderzocht op welke locaties de brom- en snorfiets naar de rijbaan kan of van fietspaden kunnen worden geweerd. De resultaten uit het onderzoek worden omgezet in concrete uitvoeringsmaatregelen. Op een aantal locaties binnen de bebouwde kom is de brom- en snorfiets al naar de rijbaan gebracht zoals op de Antoniuslaan in Blerick. In het onderzoek wordt ook de speed pedelec meegenomen. Een speed pedelec is een elektrische fiets met een trapondersteuning tot 45 km/ uur. Vanwege die hogere snelheid vallen ze onder de regelgeving voor bromfietsen. Speed pedelecs mogen vooralsnog dus alleen op de weg of op het bromfietspad rijden. De fatbike is volgens de wet gelijk aan de elektrische fiets. Rijden op een fatbike mag op iedere leeftijd, zonder rijbewijs en zonder helm. De maximumsnelheid is 25 km/u. Er is nog geen mogelijkheid om op de snelheid van fatbikes te handhaven.

² Het College en de Gemeenteraad worden separaat geïnformeerd over de Risicoanalyse Verkeersveiligheid en het bijbehorend Uitvoeringsprogramma.

4.3 Fietsverlichtingsacties

Uit landelijk onderzoek in grotere steden blijkt dat maar iets meer 60% van de fietsers goede verlichting op de fiets heeft. Onder 50-plussers is het aandeel dat licht voert het hoogst met 80%. Het aandeel jongeren onder de 18 jaar dat licht voert ligt met 50% laagst. onder de maat. Specifiek Venlose gegevens zijn er niet. Bij fietsverlichting gaat het om zelf zien en gezien worden. Zelf zien is vooral voor oudere fietsers van belang, gezien worden voor jongeren. In samenwerking met organisaties als Trendsportal, VVN, ANWB en de politie is blijvend aandacht voor fietsverlichting. Met acties als 'Ik val op' en 'Ik wil je zien' wordt **ieder najaar aandacht gegeven** voor goede fietsverlichting bij met name de fietsende jeugd en wordt ter plekke de fietsverlichting aangepakt door fietslampjes uit te reiken.



4.4 Autovrije schoolstraten

Autovrije schoolstraten dragen bij aan een verkeersveilige schoolomgeving omdat er in de schoolomgeving tijdens breng- en haaltijden alleen gewandeld en gefietst mag worden. Daarnaast doen kinderen als ze naar school fietsen of lopen praktijkervaring op met het verkeer wat betekent dat zij zich eerder bewust zijn van de gevaren en eerder zelfstandig naar school kunnen. De gemeente benadert de scholen actief en heeft een stimulerende en faciliterende rol bij de realisatie van een autovrije schoolstraat.

4.5 Risk Factory Noord-Limburg

Bij de Risk Factory beleven basisschoolleerlingen van groep 8 en senioren risico's op het gebied van verkeersveiligheid. Bij senioren ligt de nadruk op het gebruik en de omgang van een elektrische fiets. Basisschoolleerlingen beleven met name waar de dode hoek van een groot voertuig zit.

Nr	Wat gaan we doen!	Uitvoering
10	Alle genoemde projecten in de hoofdstukken dragen bij aan de verkeersveiligheid	divers
11	Onderzoek en uitvoering bromfiets naar rijbaan	2026
12	Autovrije schoolstraat Groenveldschool	2025
13	Bezoek Risk Factory stimuleren	jaarlijks

HOOFDSTUK 5 OPSTELLEN FIETSNETWERK

Een belangrijk middel om het fietsgebruik in Venlo te stimuleren, is het verbeteren van de kwaliteit van een veilige fietsinfrastructuur. Er wordt geïnvesteerd in de samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en het comfort hiervan. De ambitie is een fietsnetwerk in Venlo en de regio waar zoveel mogelijk fietsers durven, kunnen en willen fietsen. Daartoe worden op diverse locaties de komende 4 jaar verbeteringen gerealiseerd.

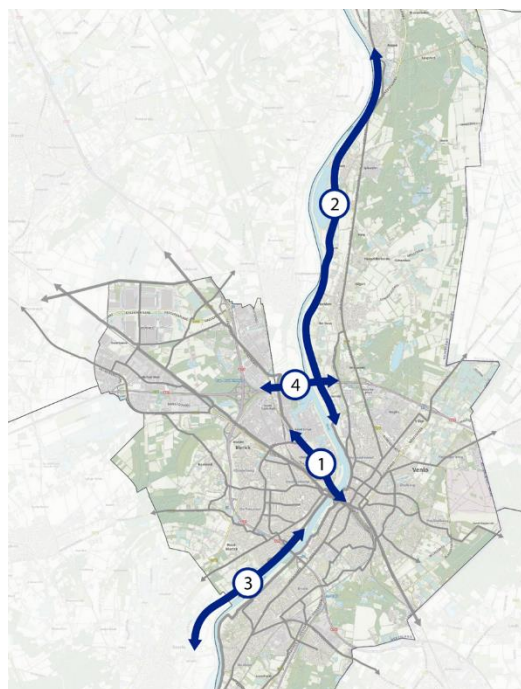
5.1 Een samenhangend fietsnetwerk

Het fietsnetwerk vormt idealiter een samenhangend geheel in de stad en met de regio. Daarbij worden beginpunt en eindbestemming verbonden via zo direct mogelijke routes. In het Ambitiedocument Fiets is het fietsnetwerk (bijlage 2) opgenomen. Het netwerk is opgebouwd uit:

1. Snelfietsroutes. Dit zijn de directe, snelle en comfortabele (regionale) fietsverbindingen.
2. Primaire fietsroutes. De primaire routes sluiten aan op de snelfietsroutes. De primaire routes vormen cruciale verbindingen tussen enerzijds de Venlose woonbuurten en het regionale fietsnetwerk en anderzijds de belangrijkste attractiepunten en werklocaties.
3. Recreatieve fietsroutes. Dit is het knooppuntennetwerk van het Routebureau Noord- en Midden-Limburg.

In het fietsnetwerk ontbreken een aantal fietsschakels of zijn fietsroutes niet logisch, comfortabel of veilig ingericht. De ontbrekende schakels gaan om nieuwe verbindingen die het netwerk verfijnen en zorgen voor kortere en snellere routes. In het fietsnetwerk vallen de volgende belangrijke ontbrekende of op te waarderen schakels op:

1. Een schakel tussen de spoorbrug en de kruising Groot-Bollerweg – Venrayseweg. Een gedeelte van deze schakel wordt geïntegreerd in de ontwikkeling van het Kazerneterrein. Het resterend gedeelte tussen de Kazernestraat en Groot-Bollerweg is opgenomen in de maatregelenlijst.
2. De ambitie Fietsen langs de Maas kent nog een aantal ontbrekende en op te waarderen verbindingen zoals Venlo – Velden en Belfeld - Steyl. Deze verbinding wordt integraal onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en de daarbij behorende dijkversterkingsopgave.



3. De verbinding tussen Blerick en Baarlo is niet comfortabel ingericht. Deze verbinding wordt integraal onderdeel van het HWBP en de daarbij behorende dijkversterkingsopgave.
4. Parallel aan de A67 ontbreekt een schakel om de Maas over te steken per fiets. Door het realiseren van deze ontbrekende schakel worden Venlo-Noord en Velden beter ontsloten met Greenport Venlo.

5.2 Het aantal fietsstraten uitbreiden

In een fietsstraat zijn fietsers maatgevend en auto's te gast. De fietsstraat zorgt voor een aantrekkelijke en herkenbare fietsroute en geeft de fietser letterlijk en figuurlijk voorrang. In aanvulling op de fietsstraten Sint Martinusstraat, Keulerstraat en een gedeelte van de Hagerlei worden meer fietsstraten gerealiseerd.

Toepassing binnen gemeente Venlo

Fietsstraten kunnen worden ingericht op primaire fietsroutes uit het Ambitiedocument (bijlage 2) waarbij de verhouding tussen fietsers en auto's overeenkomt met de uitgangspunten volgens het CROW-fietsberaad én die kunnen voldoen aan de essentiële vormgevingselementen. Straten die als fietsstraat worden ingericht, zijn de Straelseweg/Craneveldstraat/Gasthuiskampstraat en de Maaskade.



5.3 Fietsvriendelijke verkeerslichten

De afgelopen en komende jaren worden de verkeersregelinstallaties (VRI's) vervangen door iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties). iVRI's kunnen onderling communiceren maar ook met voertuigen en fietsers waardoor fietsers eerder groen krijgen bij VRI's in de stad. Hierdoor kunnen fietsers sneller doorfietsen en komen ze minder in de verleiding om door rood te fietsen. Deze maatregel wordt bij vervangingen doorgevoerd omdat voor het prioriteren van een bepaalde vervoerwijze de software van de regeling in de VRI aangepast moet worden en dit relatief kostbaar is.

5.4 Optimaliseren fietsbewegwijzing

Goede bewegwijzing levert een bijdrage aan een aantrekkelijk fietsklimaat. De snelfietsroutes en primaire fietsroutes zijn voorzien van bewegwijzing. De fietsbewegwijzing dient te verwijzen naar andere (grensoverschrijdende) kernen en naar de centra van Venlo, Blerick en Tegelen, naar de stedelijke voorzieningen zoals NS-stations, het ziekenhuis en bewaakte fietsstallingen. De ANWB verzorgt de regionale fietsbewegwijzing. De bewegwijzing van recreatieve routes (het knooppuntensysteem) is opgezet en wordt onderhouden door het Routebureau Noord- en Midden-Limburg.

Thematische routes worden niet bewegwijzerd vanwege het drukke beeld in het buitengebied.

5.5 Fietsen in en door de binnenstad

Op belangrijke fietsroutes door de binnenstad kan de fietser doorfietsen. Buiten deze routes past de fietser zich aan door ruimte te geven aan voetgangers. Dit betekent dat fietsers soms beter een andere route kunnen kiezen of anders snelheid moeten minderen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen belangrijke fietsroutes en andere straten door duidelijk te kiezen voor een inrichting die past bij het gebruik. De twee doorgaande fietsroutes die momenteel worden gestimuleerd, zijn:

- Nieuwstraat – Begijnengang – Grote Kerkstraat – St. Martinusstraat
- Prinsessesingel – de Weerd – Havenkade – Maaskade – St. Urbanusweg

In samenwerking met Venlo Partners en de Fietzersbond worden de mogelijkheden onderzocht om routes te optimaliseren, zoals de route over de Parade.



5.6 Fietsverbindingen naar sportvoorzieningen verbeteren

Sportparken zijn zoveel mogelijk aan het primair fietsnetwerk gelegen om het veilig fietsen ernaar te stimuleren. Dit houdt in dat er bepaalde inrichtingseisen voor fietsers gelden zoals vrij liggende fietspaden of fietsstraten. Er zijn en worden maatregelen gerealiseerd die bijdragen aan een veiligere fietsverbinding naar sportparken:

- Sportvereniging Blerick: verkeersplein Henriette Roland Holstlaan–Diependijkstraat.
- Sportpark Herungerberg: verkeersmaatregelen Genraydelweg.
- Sportpark Vrijenbroek:
 - aantal fietsstallingen uitgebreid
 - verkeersmaatregelen Natteweg-Wittedijkweg
 - afwaarden Geldersebaan Tegelen

In de maatregelenlijst (bijlage 5) zijn diverse maatregelen opgenomen die de fietsveiligheid naar sportvoorzieningen verbeteren.

5.7 Aanpak (kleine) fietsknelpunten

Tijdens het participatieproces voor het opstellen van het Fietsplan Venlo zijn ook kleinschalige maatregelen benoemd om het fietsgebruik te stimuleren en om de fietsveiligheid te verbeteren. Het betreffen zowel infrastructurele maatregelen als maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/fietsstimulering. Er zijn en worden diverse kleinere fietsmaatregelen uitgevoerd om de fietsveiligheid te verbeteren, het zogenaamd 'laaghangend fruit':

- Kaldenkerkerweg Venlo, fietsstroken verbreden
- Berenkuil Blerick, middengeleiders aanbrengen
- Roermondsepoort, bochten aanpassen
- Newtonstraat – Voltastraat, verplaatsen fietsoversteek
- Lingsforterweg Arcen, vrij liggende fietsverbinding
- Nieuwstraat – Klaasstraat en Begijnengang – Gasthuisstraat – Parade, aanpassen kruisingen

In onderstaande tabel is aangegeven welke fysieke maatregelen vanuit het verbeteren van het fietsnetwerk worden gerealiseerd die bijdragen aan fietsstimulering en/of het verbeteren van de fietsveiligheid. De dekking van de maatregelen is voorzien in Ontwikkelend beheer, ruimtelijke projecten en onderhoudsbudgetten. Daarnaast zijn een aantal projecten geagendeerd die meelopen met de begrotingsvoorstellen waarvoor een integrale afweging wordt gemaakt. Hierbij wordt de combinatie gezocht met locaties die zijn opgenomen in de risicoanalyse verkeersveiligheid. Op deze locaties is een verhoogd risico op een ongeval. Deze locaties zijn met een * aangegeven.

Naast de maatregelen uit het Uitvoeringsplan Fiets worden ook vanuit andere werkvelden maatregelen en projecten uitgevoerd die de fietsveiligheid en het fietscomfort verbeteren. Een voorbeeld hiervan is een weg die vanuit Ontwikkelend Beheer wordt aangepakt waarbij snelheidsremmende maatregelen worden genomen.

Nr	Kern	Locatie	Maatregel	Uitvoering
14	Arcen	Maasstraat	Herinrichting 30 km zone	2025
15	Venlo	St. Urbanusweg*	Vrij liggende fietsvoorzieningen	2025
16	Venlo	Verkeerslichten Nijmeegseweg	Fietsers sneller groen geven bij verkeerslichten	2025
17	Venlo	Verkeerslichten Roermondsepoort	Fietsers sneller groen geven bij verkeerslichten	2025
18	Venlo	Straelseweg- Gasthuiskampstraat- Craneveldstraat*	Fietsstraat	2025
19	Venlo	Kaldenkerkerweg*	Tweerichtingen fietsoversteek rotonde Groenveldsingel	2025
20	Tegelen	Kaldenkerkerweg	Rode suggestiestroken verbreden	2025
21	Blerick	Past. Stassenstraat*	Fietsvoorzieningen	2026
22	Blerick	Kazerneterrein	Ontbrekende fietsschakel	2026
23	Venlo	Herungerberg	Fietsmaatregelen Genraydelweg	2026
24	Venlo	Kaldenkerkerweg*	Gefaseerde fietsoversteek t.h.v. Beckersweg	2026
25	Steyl	Roermondseweg*	Gefaseerde fietsoversteken	2026
26	Arcen	Schans*	Vrij liggende fietsvoorzieningen	2026
27	Venlo	Maaskade	Fietsstraat	2027
28	Venlo	Koninginneplein	Fietspaden verbreden en tweerichtingen	2027
29	Blerick	St. Willebrordstraat	Fietsdoorsteek verbreden	2027
30	Hout- Blerick	Romeinenweg	Fietsvoorzieningen realiseren binnen gebiedsontwikkeling Laerbroeck	2027
31	Tegelen	Calvariestraat	Fietsvoorzieningen	2028
32	Venlo	Leutherweg*	Fietsvoorzieningen	2028
33	Velden	Genooierweg	Fietsverbinding Velden-Venlo	2028
34	Blerick	Venrayseweg*	Onderzoek fietsverbinding	2028



HOOFDSTUK 6 AANPAK FIETSPARKEREN

De ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Om de fiets als aantrekkelijk alternatief voor andere vervoermiddelen te gaan zien, zullen naast een goed fietsnetwerk ook de voorzieningen op orde moeten zijn: de hele fietsreis moet 'kloppen'. Naast de aanwezigheid van een veilig hoofdfietsnetwerk is het zorgdragen voor voldoende en goede stallingmogelijkheden een belangrijk onderdeel van het stimuleren van het fietsgebruik. Als je aan het eind van een fietstocht je fiets niet dicht bij de bestemming en veilig kunt stallen dan bestaat de kans om toch de auto te nemen. De aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige fietsstallingvoorzieningen is dan ook essentieel. Door middel van het realiseren of verbeteren van adequate fietsenstallingen wordt het aantal fietsendiefstallen teruggedrongen. Bovendien kan een inbandige fietsenstalling een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de binnenstad; rondslingerende fietsen worden minder.

6.1 Inbandige beheerde fietsenstalling Venlo centrum

In het Ambitiedocument fiets is opgenomen om gratis bewaakte fietsstallingen in Venlo en Blerick te realiseren. In 2025 wordt op Prinsessesingel 49 in Venlo een inbandige bewaakte fietsenstalling gerealiseerd. Naast deze locatie blijft de ambitie om het aantal inbandige bewaakte stallingen uit te breiden. De stallingen komen langs bestaande fietsroutes om de kans van slagen te vergroten. In de stallingen komen oplaadmogelijkheden voor e-bikes. In Blerick is in de zomer van 2023 een proef uitgevoerd met een bewaakte fietsenstalling voor de Wieënpassage. Deze proef wordt gecontinueerd.

6.2 Verbodszone voor het stallen van fietsen

Om de aantrekkelijkheid van de binnenstad van Venlo te vergroten, wordt een (gedeeltelijke) verbodszone voor het stallen van fietsen ingesteld. De verbodszone houdt in dat de fiets en/of scooter alleen in de daarvoor bestemde fietsrekken gestald mag worden. Een belangrijke voorwaarde voor het instellen van een verbodszone is dat er voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden in de binnenstad zijn. De eerste stap om dit te realiseren is het verkrijgen van inzicht in de parkeercapaciteit en parkeerbehoefte. Hiervoor wordt in het voorjaar van 2025 een fietsparkeeronderzoek uitgevoerd. Vervolgens zullen fietsstallingen verplaatst en/of uitgebreid moeten worden, inclusief het realiseren van extra bewaakte fietsstallingen. De verbodszone hoeft niet voor de gehele binnenstad te gelden maar kan gedeeltelijk worden ingesteld. Deze behoefte wordt met externe belanghebbenden zoals Centrummanagement, Venlostad.com en de Fietzersbond onderzocht.

6.3 Handhaving

De politie en BOA's kunnen handhaven op een aantal fietsovertredingen maar beiden hebben dit soort overtredingen niet als eerste prioriteit. Op onderstaande verboden wordt gehandhaafd als onderdeel van de algemene surveillance:

- Roodlichtnegatie
- Bellen op de fiets
- Fietsen in de voetgangersgebieden
- Ontbreken van verlichting.

De politie is ook bevoegd voor het handhaven op snelheid van bijvoorbeeld fatbikes.

BOA's zijn hier niet voor bevoegd.

In de gemeentelijke "Beleidsregels handhaving overlast stallen (brom)fietsen 2021" wordt een overzicht gegeven van de wijze waarop wordt omgegaan met en gehandhaafd wordt op:

- fietsen buiten stallingen
- Fietswrakken
- Weesfietsen
- gevonden voorwerpen

Weesfietsen

Om weesfietsen uit het Venlose straatbeeld te halen, wordt twee keer per jaar gehandhaafd op foutgeparkeerde fietsen in de binnenstad en in stationsomgevingen omdat in deze gebieden foutgeparkeerde fietsen tot onveilige situaties kunnen leiden. Buiten deze gebieden wordt alleen gehandhaafd op basis van meldingen. Fietsen krijgen een label als ze foutgeparkeerd staan. Op het label staat informatie over het handavingsproces. Na twee weken wordt gecontroleerd of de fiets in kwestie er nog staat. In dat geval wordt de fiets verplaatst naar het fietsdepot waar de fiets tegen betaling weer meegenomen kan worden. Deze werkwijze staat beschreven in de beleidsregels 'handhaving overlast stallen (brom)fietsen 2021'. Fietsen die na 6 weken nog niet afgehaald zijn gaan naar de sociale werkplaats KanDoen. Hier worden de fietsen nagekeken en opgeknapt waarna deze uitgedeeld worden aan inwoners voor wie het hebben van een fiets niet vanzelfsprekend is.



6.4 OV-knooppunten

In 2020 is de Spoorvisie Venlo 'synergie tussen stad en spoor' vastgesteld door de gemeenteraad.

In de spoorvisie is de ambitie vastgelegd om uit te groeien tot Internationale hub Venlo. De groei van het aantal treinen en in-, uit- en overstappende treinreizigers vraagt om capaciteitsverruiming, in ieder geval op het gebied van de stallingscapaciteit voor fietsen.

Door in te zetten op het verkorten van de reistijd in het voor- en natransport wordt de totale keten aantrekkelijker maar wordt ook het verzorgingsgebied van het OV-knooppunt groter. Vlotte fietsverbindingen en comfortabel en snel stallen zijn daarbij belangrijk. ProRail heeft een overzicht gemaakt van geprognosticeerde fietsparkeer tekorten (modelmatig) bij stations. Binnen dit onderzoek is er ook aandacht voor ruimtelijke en demografische ontwikkelingen in de stad, de impact van de coronamaatregelen en met de

toename van de vervoersvraag als gevolg van hogere treinfrequenties (bv. intercity Eindhoven – Düsseldorf). Hieronder het overzicht van de drie stations in de gemeente Venlo.

Station	Huidige capaciteit	Benodigde capaciteit 2040	Resterend tekort 2040
Venlo	2.023	2.020	0
Blerick	382	747	365
Tegelen	240	417	177

De capaciteit bij station Tegelen wordt in 2025 vergroot met 40 fietsparkeerplaatsen. Station Blerick zit momenteel in de planvorming waarbij het fietsparkeren wordt gestimuleerd boven autoparkeren. Dit komt tot uiting in het toevoegen van fietsparkeer capaciteit maar ook door het ontvangstdomein in te richten zodat het station aantrekkelijker wordt om met de fiets te komen en er te verblijven. Naast de capaciteit kan de kwaliteit van de fietsstalling bij station Venlo worden verbeterd. Hiervoor gaat de gemeente in 2024 in overleg met de NS als eigenaar van de stalling.

6.5 Deelfietsssystemen

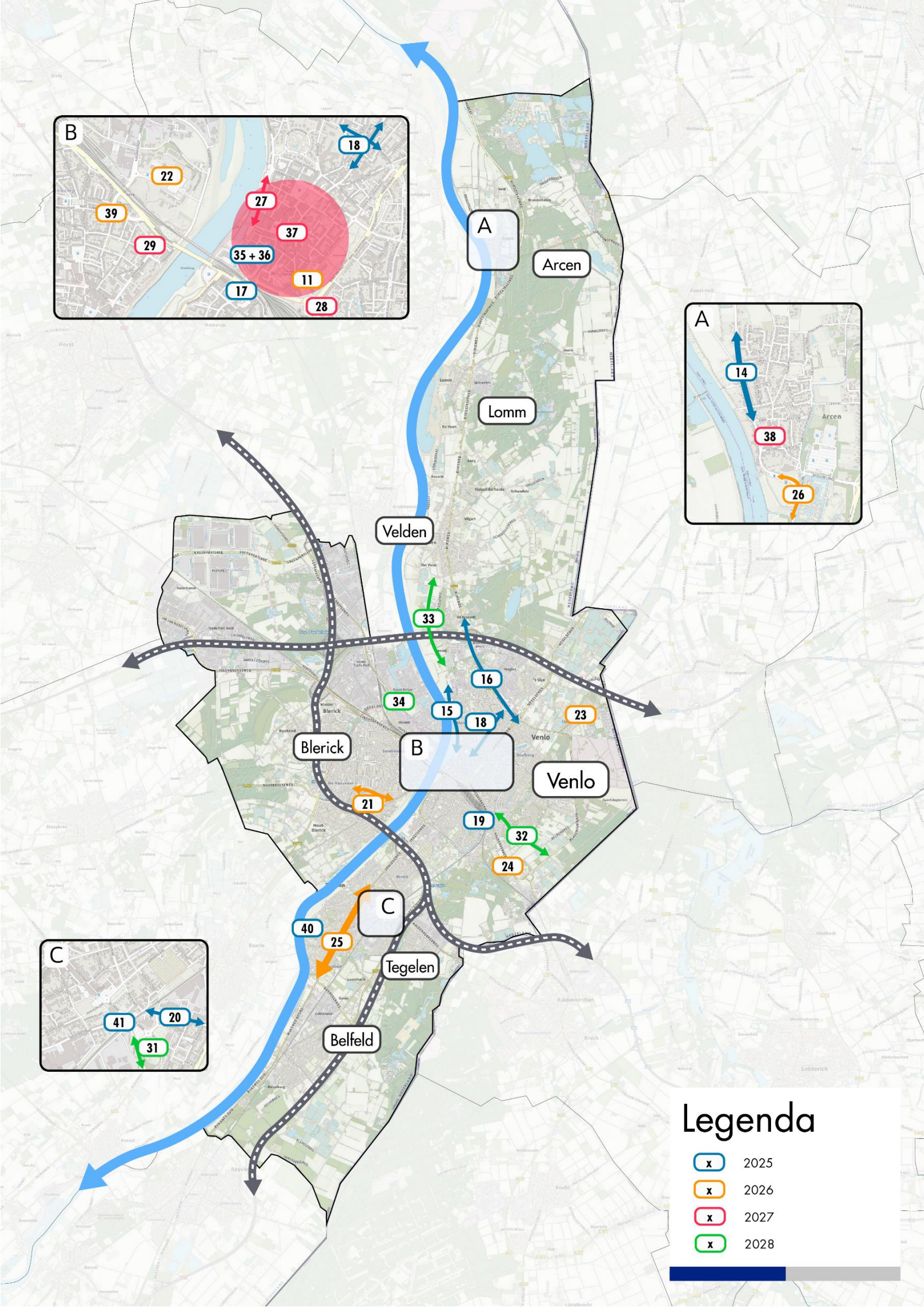
Deelfietsen vormen een goede aanvulling op de traditionele fiets als privébezit. De deelfiets is ideaal als natransportmiddel bij een treinreis, hetgeen is terug te zien in de populariteit van OV-fiets. De deelfiets is ook een uitkomst in combinatie met parkeren op afstand of voor bezoekers in de stad die de stad per fiets willen verkennen. Initiatieven op het gebied van deelfietsen worden aan de markt overgelaten en door de gemeente ondersteund. Wanneer een organisatie zich meldt, wordt de business case besproken en worden vanuit de gemeente eventuele randvoorwaarden meegegeven. Een voorbeeld hiervan kan zijn; het aanwijzen van locaties waar wel of geen deelfietsen mogen staan.

6.6 Oplaadpunten voor elektrische fietsen

In de beheerde fietsenstallingen zijn oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien. Verder wordt het initiatief voor het realiseren van oplaadpunten in beginsel bij ondernemers en aanbieders van parkeergelegenheid gelaten. Veel rustpunten langs recreatieve fietsroutes hebben al oplaadpunten.

Voor het woon-werkverkeer hebben werkgevers een belangrijke rol in het faciliteren van oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen en scooters.

Nr	Kern	Locatie	Maatregel	Uitvoering
35	Venlo	Prinsessesingel	Inpandige beheerde fietsstalling	2025
36	Venlo	centrum	Onderzoek fietsparkeren	2025
37	Venlo	centrum	Stallingsverbodszone instellen	2026
38	Arcen	centrum	Capaciteit fietsstallingen vergroten	2026
39	Blerick	centrum	Beheerde fietsenstalling	2026
40	Steyl	centrum	Capaciteit fietsstallingen vergroten	2026
41	Tegelen	station	Uitbreiden fietscapaciteit	2025
42	Blerick	Station	Uitbreiden fietscapaciteit	2027





HOOFDSTUK 7 VAN IDEEEN NAAR DOEN

7.1 SAMENWERKING

In de voorgaande hoofdstukken zijn de projecten en maatregelen benoemd. Per maatregel wordt bekeken wie dat het beste kan oppakken. De rol van de gemeente in het realiseren van maatregelen verschilt per onderwerp. Het realiseren van de 'traditionele' fietsmaatregelen in de openbare ruimte zoals aanleg en onderhoud van fietspaden ligt bij de wegbeheerder, vaak is dat de gemeente of de provincie.

Er zijn kleinere en grotere initiatieven binnen en buiten de stad op het gebied van de fiets, bijvoorbeeld op recreatief en sportief gebied. Daarvoor wordt actief de samenwerking met bewoners, bedrijfsleven en ondernemers gezocht en met 'fietspartijen' zoals de *Fietzersbond, omliggende gemeenten, provincie en Rijk* om ons 'fietsnetwerk' uit te bouwen en te versterken.

De gemeente Venlo wil met de acties in dit Uitvoeringsplan nadrukkelijk bijdragen aan de groei van het fietsgebruik en het veiliger fietsen. Hiervoor wordt de samenwerking aangegaan met de fietsers, inwoners, andere overheden en overige partners. Venlo neemt actief deel aan de fietsstimuleringsprojecten en blijft investeren in de samenwerking met partners zoals de *Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Trendsportal en de toeristische sector*. Dat geldt nadrukkelijk ook voor de samenwerking met belanghebbenden rondom fietsparkeren en het realiseren van maatwerkoplossingen. We doen zelf aanzienlijke investeringen en maken zo duidelijk hoe belangrijk en urgent het thema fiets is. Tegelijkertijd worden overheden en partners uitgedaagd mee te denken en om mee te werken aan het realiseren van de projecten in dit actieplan. Andersom denken wij graag mee met en nemen we deel aan projecten van partners die bijdragen aan het stimuleren van de fiets.

De regionale routes zijn qua tracé afgestemd met buurgemeenten en provincie. De planning en financiering worden per route separaat opgepakt. De Venlose delen van de routes langs de Maas zijn opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

7.2 AANHAKING PLANNEN EN PROJECTEN

Het verbeteren van fietsroutes wordt nu vooral aangepakt in combinatie met onderhoudswerkzaamheden. We noemen dat ook wel 'werk met werk' maken. Dat heeft vooral een financiële achtergrond: op deze manier worden routes voor de fiets beter en veiliger ingericht zonder veel extra kosten. Daarnaast liften we mee in de planvorming en uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen.

Ontwikkeld beheer

Om een bijdrage te leveren aan de ambities uit de Integrale Visie Openbare Ruimte is in 2021 gestart met "ontwikkeld beheer", voortkomend uit het vastgestelde Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2022-2026 (IBOR). Door het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, daar waar mogelijk, te combineren met het realiseren van

maatschappelijke opgaven zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen, ontwikkelingen/initiatieven vanuit maatschappelijke partners en/of wensen uit de samenleving kunnen er slim werkzaamheden gecombineerd worden.

Binnen Ontwikkeland beheer zijn middelen voorzien waarvoor integrale en werk-met-werk projecten worden opgepakt en uitgevoerd. Binnen deze projecten zijn en worden een aantal fietsmaatregelen uitgevoerd, zoals de fietsstraat Straelseweg, vrij liggende fietspaden St. Urbanusweg en fietsvoorzieningen op de Pastoor Stassenstraat.

Integreren en meenemen in ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld Kazerneterrein, Greenport Venlo, hoogwaterbescherming Maas) worden gewenste fietsvoorzieningen zoals vrij liggende fietspaden en ontbrekende schakels integraal meegenomen in de planvorming en uitvoering.

Subsidies

We onderzoeken de mogelijkheden van landelijke en provinciale subsidies voor fietsprojecten zoals:

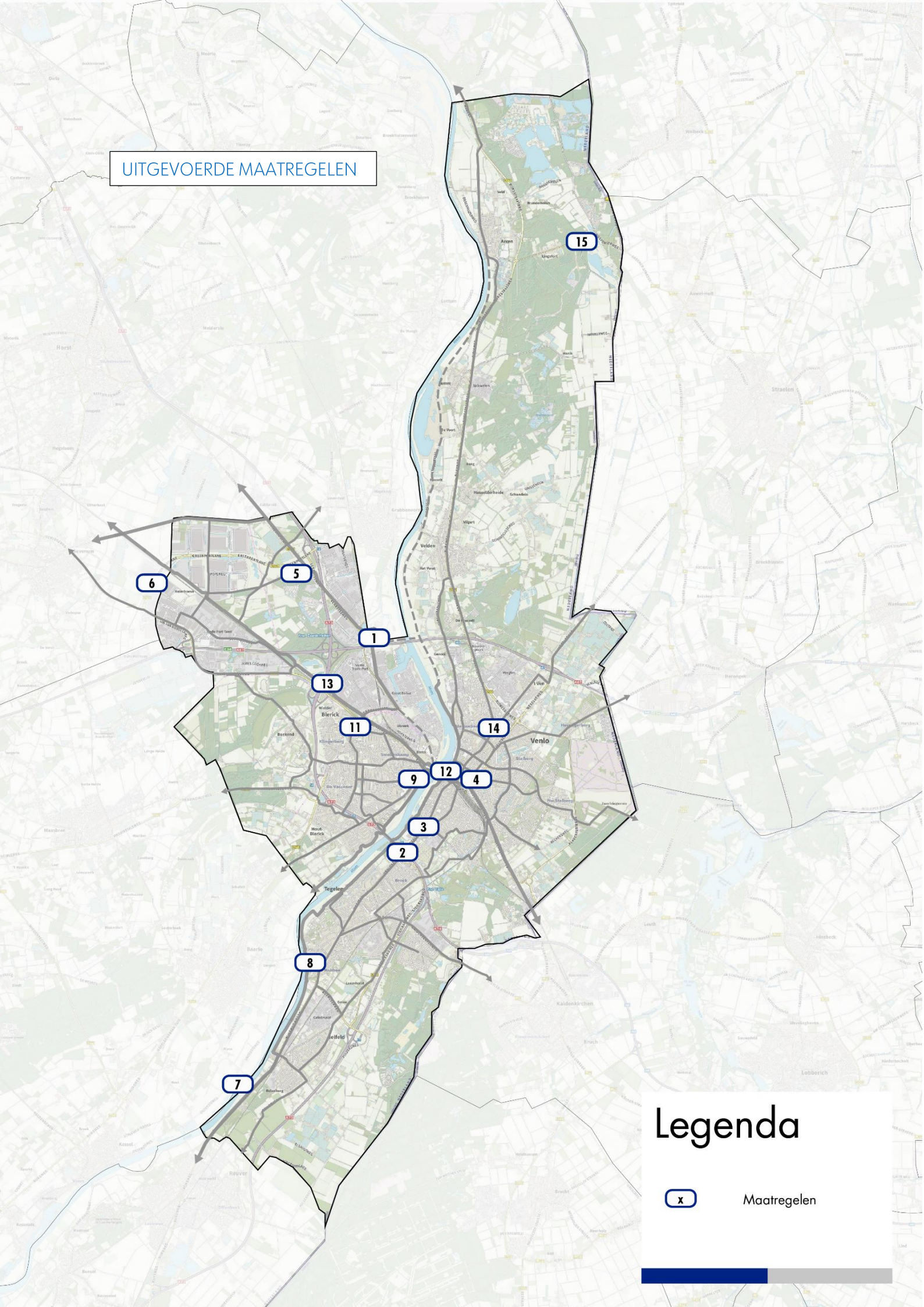
- de Investeringsimpuls verkeersveiligheid
- het Rijksplan Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)
- het Provinciaal Uitvoeringskader Gedragsbeïnvloeding Fiets

Hieronder staan de fysieke fietsmaatregelen die in de jaren 2023 en 2024 zijn uitgevoerd. Een aantal educatieve projecten zoals de verkeersactieve school en het verkeersexamen worden elk jaar georganiseerd en staan niet in het overzicht.

Nr.	Locatie	Uitgevoerde maatregel
1	Grubbenvorsterweg	Vrij liggende fietspaden
2	Tegelseweg	Verkeerslichten aangepast zodat fietsers sneller groen krijgen
3	Tegelseweg	Twee richtingen fietspad
4	Burg. van Rijnsingel - Stalbergweg	Verkeerslichten aangepast zodat fietsers sneller groen krijgen
5	Heierkerkweg	Vrij liggende fietspaden
6	Greenportlane - Dorperdijk	Fietsonderdoorgang Greenportlane
7	Belfeld - Reuver	Twee richtingen fietspad langs de Rijksweg Zuid
8	Steyl langs de Maas	Onderhoud fietspad
9	Pontanusstraat	Ingericht als 30 km zone
10	Divers	Project 'fietsstimulering' opgestart en uitgevoerd
11	HR Holstlaan – Diependijkstraat	Verkeersplein
12	Heierkerkweg - St. Jansweg	Ontbrekende schakel

13	Newtonstraat-Voltastraat	Fietsoversteek
14	Krefeldseweg	Verkeerslichten aangepast zodat fietsers sneller groen krijgen
15	Lingsforterweg/Dorperheideweg	Onderhoud

UITGEVOERDE MAATREGELEN



Legenda



Maatregelen

Werkwijze verkeerseducatie Limburgs basis- en voortgezet onderwijs

vanaf schooljaar 2021/2022

Wat is een Verkeersactieve school?

Een school die zowel theoretische als praktische verkeerseducatie aanbiedt en aandacht besteedt aan een verkeersveilige schoolomgeving en de school-thuisroute.



Wat krijgen de scholen?

- ✓ Provincie en gemeenten stellen voor alle Limburgse scholen gratis kwalitatieve verkeerseducatieprojecten & materialen ter beschikking passend bij doelgroep via digitale omgeving.
- ✓ Provincie en gemeenten stellen een onderwijsadviseur aan: geeft persoonlijk advies en begeleiding aan scholen bij vragen over verkeerseducatie en verkeersveiligheid en organiseert netwerkoverleggen voor alle verkeerscoördinatoren.
- ✓ Gemeente draagt zorg voor een verkeersveilige schoolomgeving.

Wat doen de scholen?

- ✓ Schooldirecteur stelt verkeerscoördinator aan: organisator en aanspreekpunt verkeerseducatie & verkeersveiligheid.
- ✓ Verkeerscoördinator plant via digitale omgeving verkeerseducatieprojecten in.
- ✓ Verkeerscoördinator neemt deel aan netwerkoverleggen verkeerseducatie voor uitwisseling van kennis en ervaringen.

Hoe werkt de Verkeersactieve school?

- ✓ Elke school krijgt punten om zelf verkeerseducatieprojecten & materialen te selecteren en in te zetten.
- ✓ Scholen plannen de inzet van projecten met de projectaanbieder.
- ✓ Scholen evalueren de projecten met de projectaanbieder na uitvoering.

Welke thema's zijn er in het projectaanbod?



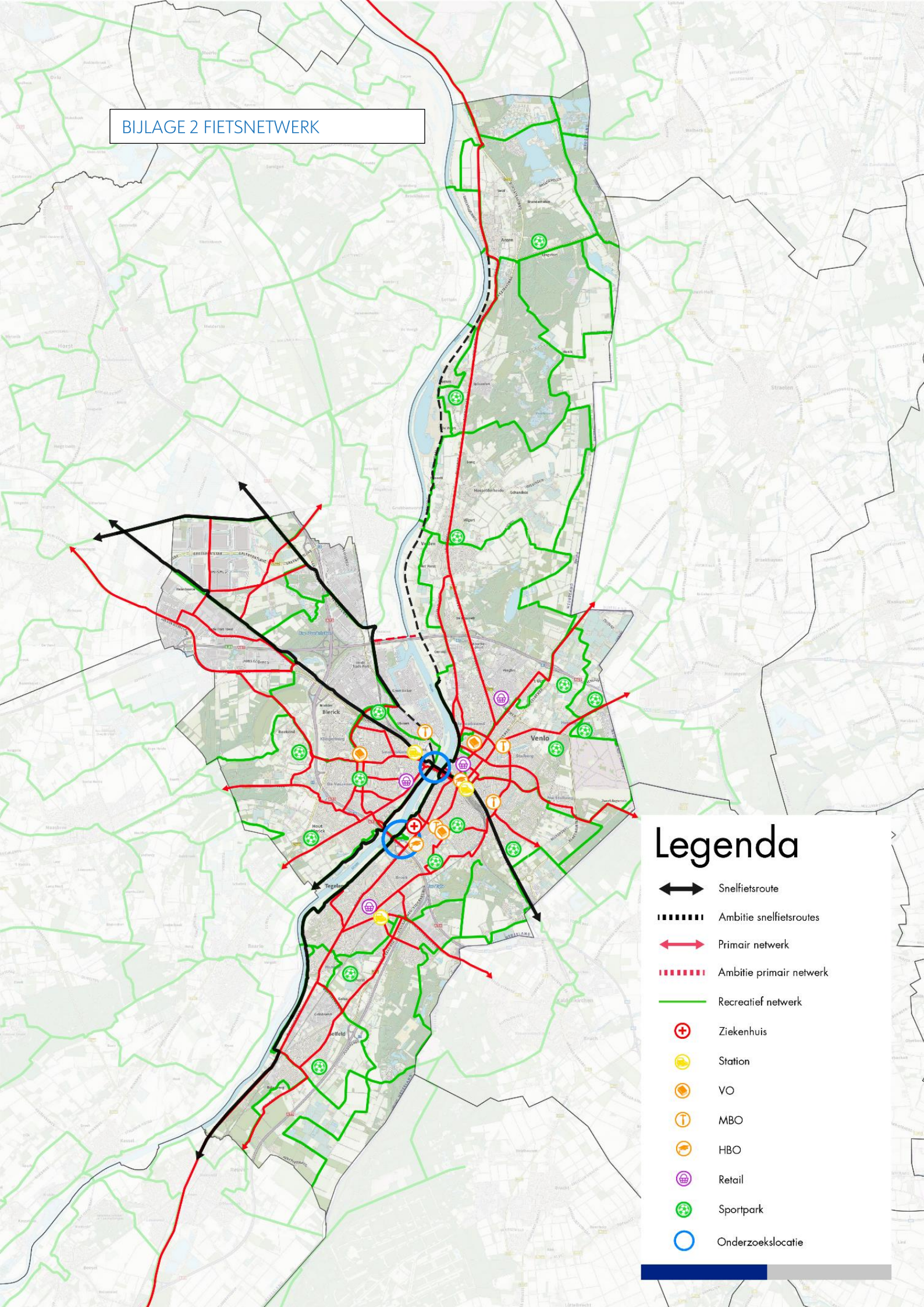
Met de **Verkeersactieve school** stimuleren we verkeersveilig gedrag en gaan we voor nul verkeersslachtoffers. **Samen maken we van de nul een punt.**

Voor meer informatie ga naar www.verkeersactieveschool.nl

De Verkeersactieve school is een initiatief van Provincie Limburg en de Limburgse gemeenten.

maak
van
de nul
een punt

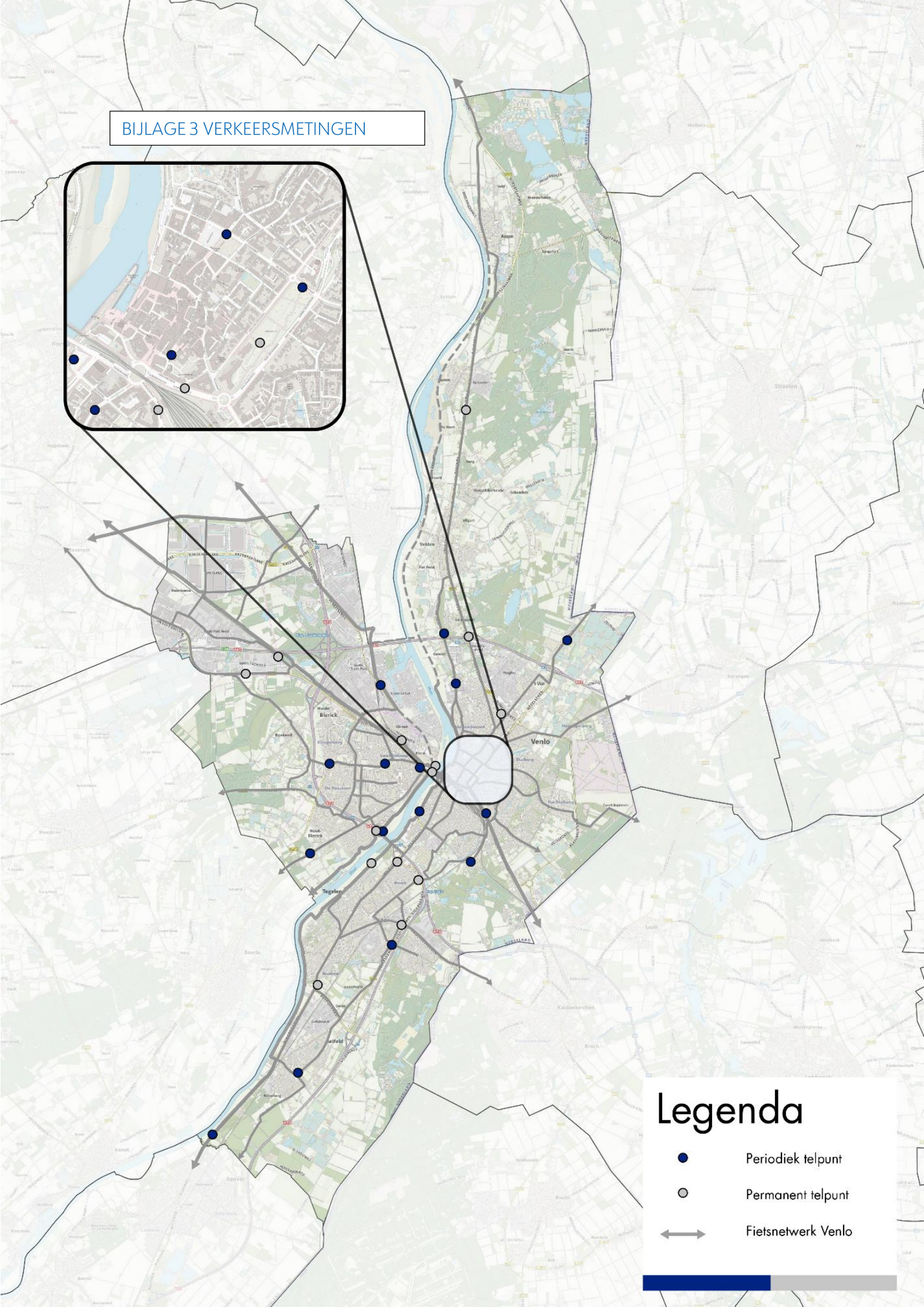
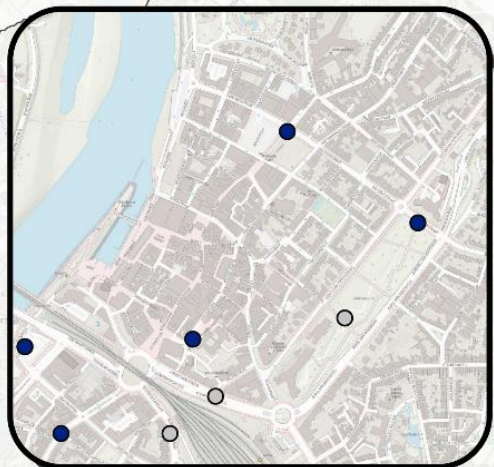
BIJLAGE 2 FIETSNETWERK



Legenda

- Snelfietsroute
- Ambitie snelfietsroutes
- Primair netwerk
- Ambitie primair netwerk
- Recreatief netwerk
- Ziekenhuis
- Station
- VO
- MBO
- HBO
- Retail
- Sportpark
- Onderzoeklocatie

BIJLAGE 3 VERKEERSMETINGEN



Legenda

- Periodiek telpunt
- Permanent telpunt
- ↔ Fietsnetwerk Venlo

BIJLAGE 4 BRONNEN

Gemeente Venlo

- Spoorvisie Venlo; Synergie tussen stad en spoor, 2020.
- Motie Venlo Fietsstad, 2020.
- Ambitiedocument Fiets, 2021.
- Enquête gemeentepanel Parkeren en Fiets, 2020.
- Uitvoeringsplan Venlo.fit, 2020.
- Integrale Visie Openbare Ruimte (IVOR), 2021.
- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2007-2020, deelnota Fiets, 2007.

Fietzersbond Venlo

- Ga toch (veilig) fietsen, 2020.

RTL Nieuws/Sweco

- Onderzoek 'fietsroutes middelbare scholen', 2021.

Venlo Partners

- Mobiliteitsagenda binnenstad, 2020.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- Lichtvoering fietsers 2012/2013.
- Verbetering van fietsverlichting, verkenning van beleidsmogelijkheden.

RHDHV

- Risicoanalyse Strategisch Platform Verkeersveiligheid (SPV) gemeente Venlo, 2021.
- Maatregelenprogramma SPV gemeente Venlo, 2023.

ProRail

- Fietsparkeren stations Nederland, 2021.

Interviews

- Interviews met belanghebbenden en partners voor het Ambitiedocument.

Websites

- waarstaatjegemeente.nl
- trendsportal.nl
- rovl.nl
- via.nl (ongevalscijfers)
- dexter.ndwcloud.nu (verkeersmetingen)
- crow.nl (schoolmobiliteit en gedrag)
- cbs.nl
- fietsberaad.nl
- kimnet.nl (kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid)

BIJLAGE 5 MAATREGELENLIJST

De fietsmaatregelen die zijn voorzien *ná 2028*, zijn in deze maatregelenlijst opgenomen. Het kan natuurlijk voorkomen dat maatregelen uit de maatregelenlijst toch eerder worden uitgevoerd omdat ze gekoppeld zijn met ontwikkelend beheer of omdat ze geïntegreerd kunnen worden in toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Onderzoek

Kern	Maatregel
Hele gemeente	onderzoek naar capaciteit stallingen bij bushaltes
Hele gemeente	onderzoek brom- en snorfiets naar rijbaan
Hele gemeente	inventarisatie huidige bewegwijzering + verbeteringen doorvoeren
Hele gemeente	Inventariseren hinderlijke paaltjes en eventueel verwijderen
Boekend, viaduct Mulkenshofweg	Onderzoeken of verkeerssituatie verbeterd kan worden
Blerick	Onderzoek fietsverbinding via Venrayseweg of Horsterweg

Infrastructurele maatregelen

Kern	Locatie	Maatregel
Belfeld	Schoolstraat	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u
Belfeld	Prins Frederikstraat – Prins Hendrikstraat	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u
Belfeld	Wilhelminastraat	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u
Belfeld	Schoolstraat - Tegelseweg	vrij liggende fietspaden rotonde realiseren + fietsaansluiting verbeteren
Belfeld	Boxhoverweg - Tegelseweg	fietsaansluitingen bij rotonde verbeteren
Belfeld	Rijksweg Noord	tweerichtingen fietspad rotonde Belfeld - Waterloostraat
Blerick	Groot-Bollerweg - Horsterweg	gewenste fietsroute in bebording aangeven
Blerick	Fietstunnel Henriette Roland Holstlaan	meer verlichting in de tunnel aanbrengen

Blerick	Antoniuslaan - Baarlosestraat	veerkeersveiligheid verbeteren en doorgaande fietsers stimuleren om langs de Maas te fietsen
Blerick	Berenkuil	meer verlichting aanbrengen in de tunnels
Blerick	Nieuwborgstraat-Verrijnenstraat	fietsoversteek aanpassen
Blerick	Vossenerlaan-Molierelaan	vrij liggende fietspaden rotonde realiseren
Blerick	Diependijkstraat - Nieuwborghstraat	wegprofiel versmallen
Blerick	Burg. Gommansstraat	fietsvoorzieningen realiseren
Blerick	Ruijsstraat-Witherenstraat	vrij liggende fietspaden rotonde realiseren
Blerick	Burg. Gommansstraat - Van Laerstraat	fietsoversteek verbeteren
Blerick	Alberickstraat	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u
Blerick	Alberickstraat - Nieuwborgstraat	vrij liggende fietspaden rotonde realiseren
Blerick	Kazernestraat	tunnelbuis voor fietsverkeer reserveren
Blerick	HR Holstlaan-Shakespearelaan	tweerichtingenfietspad realiseren
Boekend	Heymansstraat - Kockerseweg	maatregelen om fietsveiligheid te verbeteren
Greenport	Venloseweg (N556) - Greenportlane (N295)	veilige oversteekvoorzieningen realiseren
Greenport	Columbusweg	vrij liggende fietsvoorzieningen realiseren, slinger fietsveiliger maken
Greenport	James Cookweg	slinger fietsveiliger maken
Hout-Blerick	Shakespearelaan - Helmusweg	fietsaansluitingen aanpassen om de overzichtelijkheid voor gemotoriseerd verkeer te verbeteren
Hout-Blerick	Helmusweg - Luuschweg	herkenbaarheid en comfort optimaliseren
Lomm	Knooppuntenroute 27 - 28	onverharde gedeelten verharren
Steyl	Steyl - Belfeld	snelfietsroute realiseren als onderdeel van Roermond - Venlo
Tegelen	Grotestraat	fietspad verbreden, verbeteren comfort fietsroute, minder obstakels.
Tegelen	Grotestraat - station Tegelen	veilige en comfortabele fietsverbinding creëren
Tegelen	Kerkhoflaan	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u
Tegelen	Raadhuislaan	afhankelijk van wegcatégorisering 30 of 50 km/u

Tegelen	St. Annastraat	route aantrekkelijker maken voor fietsers
Tegelen	Mauritsstraat - Nassaustraat	fietsvoorzieningen aanbrengen
Velden	Schandelo-Schandelseweg	tweerichtingenfietspad aanleggen/doortrekken
Venlo	Begijnengang – Parade - Gasthuisstraat	kruising veiliger inrichten
Venlo	Begijnengang - Klaasstraat	kruising veiliger inrichten
Venlo	Onderste Molenweg	inrichten als fietsstraat
Venlo	Straelseweg - Molenstraat	andere kruispuntvorm dan rotonde
Venlo	Groenveldsingel - Stalbergweg	vrij liggende fietspaden rotonde realiseren
Venlo	Weselseweg	fietspaden verbreden
Venlo	Professor Gelissensingel	Fietspad op dijk verbreden
Venlo	Nijmeegseweg	fietspad realiseren tussen Straelseweg en LJ Costerstraat
Venlo	Kaldenkerkerweg	verbeteren fietsveiligheid op gedeelte waar geen vrij liggende fietsvoorzieningen liggen
Venlo	Natteweg	inrichten als fietsstraat en/of afwaarderen naar 30 km/u
Venlo	Natteweg - Hagerhofweg	aansluiting fietspad bij Natteweg
Venlo	Herungerweg	wegprofiel versmallen
Venlo	Postweg	afhankelijk van wegategorisering 30 of 50 km/u
Venlo	Laaghuissingel	fietsvoorzieningen aanbrengen
Venlo	Karel van Egmondstraat	afhankelijk van wegategorisering 30 of 50 km/u
Venlo	Tegelseweg (Hagerhofweg - Roermondsepoort)	afhankelijk van wegategorisering 30 of 50 km/u
Venlo	Hulforthhofweg	afwaarderen naar 30 km/u
Venlo	Roermondsepoort	Fietspaden verbreden en opstelstroken verruimen
Venlo	Wittendijkweg	snelheidsremmende maatregelen aanbrengen
Venlo	Hagerhofweg (Tegelseweg – Kraanvogelstraat)	twee richtingen fietspad realiseren
Venlo	Fietsroute Vierpaardjes - Tegelen	fietsvoorzieningen Broekveldweg
Venlo	Oude Venloseweg - Fazantweg	oversteek verbeteren of alternatieve route realiseren
Venlo	Ulingsheide	sluipverkeer weren door wegen in te richten als 60 km zone

Venlo	Amnesty Internationalstraat	fietspaden verbreden
Venlo	Hertog Reinoudsingel	afhankelijk van wegategorisering 30 of 50 km/u
Venlo	Herungerberg (t.h.v. Backus aan de grens)	snelheid terugbrengen naar 30 km/u + attentie verhogende maatregelen
Venlo	Emmastraat - Kraanvogelstraat	afhankelijk van wegategorisering 30 of 50 km/u
Venlo	Oude Venloseweg - Venrayseweg (parallel aan A67)	fietsvoorziening over de Maas parallel aan de A67 realiseren
Venlo	Krefeldseweg - Weselseweg	fietsroute aantrekkelijker maken
Venlo	Goltziusstraat	vrij liggende fietsvoorzieningen realiseren
Venlo	Straelseweg (Molenstraat - Veldenseweg)	vrij liggende fietsvoorzieningen realiseren
Venlo	Straelseweg (Veldenseweg - Nijmeegseweg)	afwaarderen naar 30 km/u inclusief realiseren fietsvoorzieningen
Venlo	Molenstraat	veiligheid fiets verbeteren

Fietsstallingen

Locatie	Maatregel
Venlo centrum	Capaciteit fietsstallingen vergroten + (gedeeltelijke) stallingsverbodszone realiseren
Arcen centrum	Capaciteit fietsstallingen vergroten
Blerick station	Capaciteit fietsstallingen vergroten + OV fietsen aanbieden
Tegelen station	Capaciteit fietsstallingen vergroten + OV fietsen aanbieden
Steyl centrum	Capaciteit fietsstallingen vergroten

