



AMBITIEDOCUMENT FIETS

ONDERDEEL 1: FIETSPLAN VENLO MEI 2021





INHOUDSOPGAVE

AMBITIEDOCUMENT FIETS ONDERDEEL 1 FIETSPLAN VENLO

1. AANLEIDING	4
1.1 TOTSTANDKOMING AMBITIEDOCUMENT FIETS	6
1.2 LEESWIJZER	7
2. FIETSBELEID	9
2.1 RIJKSBELEID	9
2.2 PROVINCIAAL BELEID	9
2.3 REGIONAAL BELEID	10
2.4 GEMEENTELIJK BELEID	10
3. ANALYSE	12
3.1 EEN TERUGBLIK OP 15 JAAR FIETSBELEID	12
3.2 TOENAME FIETSGEBRUIK EN OPKOMST E-BIKE	15
3.3 ONGEVALSANALYSE 2014-2020	16
4. AMBITIE EN DOELEN FIETSPLAN	22
4.1 AMBITIE	22
4.2 DOELEN	22
5. SPEERPUNTEN	24
5.1 STIMULEREN VITALITEIT	24
5.2 STIMULEREN FIETSGEBRUIK	26
5.3 OPSTELLEN FIETSNETWERK	28
5.4 VERGROTEN FIETSVEILIGHEID	32
5.5 AANPAK FIETSPARKEREN	34
BIJLAGE: SNELFIETSRoutes IN BEELD	38

AANLEIDING

Om te anticiperen op de continu veranderende mobiliteitswereld heeft de gemeente Venlo de afgelopen jaren samen met haar partners en regiogemeenten gewerkt aan een nieuwe visie op mobiliteit, genaamd Trendsportal. Deze visie is in januari 2018 vastgesteld als de Mobiliteitsvisie van de gemeente Venlo. Hierin zijn de volgende 5 doelen geformuleerd die verder zijn uitgewerkt in concrete doelstellingen:

1. Ondersteunen milieu & energietransitie
2. Verbeteren ruimtelijk economische bereikbaarheid
3. Aantrekkelijk mobiliteitssysteem
4. Verbeteren verkeersveiligheid
5. Verhogen kwaliteit van leven

Met de ontwikkeling van deze mobiliteitsvisie is nadrukkelijk ingezet om samen met in- en externe partners concrete invulling te geven aan de ambities van de regio Noord-Limburg. Trendsportal heeft als ambitie om in 2040 de meest klimaatvriendelijke, meest toegankelijke en meest verkeersveilige regio van Nederland te zijn. Fietsen is voor alle drie de aspecten hét ultieme middel om dat doel te bereiken. Het opstellen van een Fietsplan Venlo is een nadere uitwerking van de mobiliteitsvisie en bijbehorende ambities. Het **Fietsplan** bestaat uit twee onderdelen:

1. Ambitiedocument Fiets
2. Uitvoeringsprogramma Fiets

Het voorliggend Ambitiedocument wordt 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. Aansluitend aan het Ambitiedocument wordt het Uitvoeringsprogramma opgesteld. In het Uitvoeringsprogramma worden meerjarig concrete maatregelen en projecten benoemd. De gemeenteraad wordt betrokken bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma. Het Uitvoeringsprogramma wordt aangeboden aan het College van Burgemeester en wethouders ter vaststelling.

MOTIE 'VENLO FIETSSTAD'

Rond de zomer van 2019 heeft de fractie D66 het actieplan 'Voor fijner fietsen in Venlo' gepresenteerd aan de gemeenteraad. Dit heeft geresulteerd in de unaniem aangenomen motie 'Venlo Fietsstad' op 27 mei 2020. Het doel van het actieplan is om van Venlo dé fietsstad van Limburg te maken door de fietsinfrastructuur een impuls te geven. De voorgestelde suggesties uit het actieplan worden binnen het Fietsplan meegenomen.

De petitie 'Ga toch (veilig) fietsen!' van de Fietsersbond Venlo, d.d. 8 januari 2020, wordt tevens als input gezien voor de beleidsvorming.



1.1 TOTSTANDKOMING AMBITIEDOCUMENT FIETS

Het Fietsplan is in samenwerking met belanghebbenden en partners opgesteld. Hiervoor zijn een groot aantal organisaties uitgenodigd. Dit heeft geresulteerd in 23 interviews die zijn afgenomen met de Fietzersbond Venlo, Stichting Venlo Fietst, Venlo Partners, Routebureau Noord- en Midden-Limburg, Ondernemend Venlo, dorps- en wijkraden en onderwijsinstellingen. Er heeft ook overleg plaatsgevonden met Venlostad.com. De belangrijkste conclusies uit de interviews zijn:

- Over het algemeen vindt men **de basis goed op orde**. Het gaat dan om voldoende vrij liggende fietspaden en goede verbindingen.
- Fietsen moet zeker gestimuleerd worden omdat het goed is voor het **milieu** en voor de **gezondheid** en vanwege de positieve **beleving**.
- Er doen zich verkeersonveilige situaties voor op fietspaden door de grotere snelheidsverschillen (gewone fietsen ten opzichte van e-bikes en speed pedelecs).
- Men fietst liever over een mooie, rustige route dan langs een (drukke) verkeersader.
- De forens kan meer gestimuleerd worden om te fietsen.
- Er is behoefte aan meer **bewaakte fietsstallingen** in Venlo-centrum. Fietsen, waaronder e-bikes, worden steeds duurder waardoor er steeds meer vraag is naar bewaakte fietsstallingen. Als mogelijke locaties worden het Nolensplein en (de omgeving van) de St. Joriskerk genoemd.
- De capaciteit van de fietsstallingen in Venlo-centrum mag omhoog. Fietsstallingen zijn (te) vol, mede omdat er steeds meer bewoners in de binnenstad wonen.
- Fietspaden kunnen beter onderhouden worden, vooral fietspaden die in tegels zijn uitgevoerd.
- Deelsystemen voor de fiets kunnen aan de markt worden overgelaten. In Venlo ontbreekt de noodzaak omdat veel inwoners een eigen fiets hebben. Daarnaast is Venlo niet groot genoeg voor dergelijke systemen.

De input uit de interviews heeft mede geresulteerd in de 5 speerpunten die in het Ambitiedocument zijn opgenomen. Buurgemeenten in binnen- en buitenland, Provincie Limburg, Roermond en Zuid-Limburg Bereikbaar en Smartwayz.nl (bereikbaarheidsagenda Zuid-Nederland) zijn geïnformeerd over het Ambitiedocument.

Daarnaast hebben we geluisterd naar de Venlose fietser. Er is er een enquête verspreid onder het gemeentepanel waar ruim 1.000 reacties op zijn binnengekomen. Uit de reacties zijn de antwoorden gefilterd die bruikbaar zijn voor het Ambitiedocument. Bij de verwerking van de antwoorden in de gemeente in 5 deelgebieden ingedeeld voor de overzichtelijkheid van de antwoorden. De belangrijkste bevindingen van de enquête zijn:

- Naar het werk blijft de auto het meest gebruikte vervoersmiddel. Voor school is dit een combinatie van lopen en fietsen.
- Voor boodschappen en winkelen zijn de fiets en auto het meest populair. De inwoners van het deelgebied Venlo centrum kiezen het meest voor lopen.
- Naar de sportvoorziening wordt vooral gekozen voor de fiets of om te lopen. Alleen in de buitengebieden komt de auto naar voren als populairste optie.
- Op de vraag wat de gemeente zou kunnen doen zodat inwoners (nog) vaker de fiets gebruiken, zijn de uitkomsten per gebied erg verschillend. Veelvoorkomende antwoorden zijn bredere fietspaden, een beter wegdek, meer stallingsmogelijkheden en meer fietspaden.

1.2 LEESWIJZER

In het Ambitiedocument Fiets komen de volgende onderdelen aan de orde. In hoofdstuk 1 is ingegaan op de aanleiding van het opstellen van het document. Daarnaast is het participatietraject beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 2 ingegaan op het landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke fietsbeleid. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide analyse opgesteld. De analyse gaat in op trends en ontwikkelingen op het gebied van de fiets, een terugblik op het fietsbeleid van de afgelopen jaren en een ongevalsanalyse. De ambities en doelen worden benoemd in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden vijf speerpunten benoemd om de genoemde ambitie en doelen te bereiken.





2 FIETSBELEID

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van het bestaande fietsbeleid van de Rijksoverheid. Daarna volgt een beschrijving van het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

2.1 RIJKSBELEID

Het kabinet zet zich in voor een sterker fietsbeleid. De fiets is de afgelopen jaren een volwaardig vervoermiddel geworden. Dat is belangrijk omdat de mobiliteit in Nederland is toegenomen, zowel in steden als tussen steden. Fietsen heeft daarnaast allerlei voordelen. Het draagt bij aan een beter milieu, is goed voor de gezondheid en vermindert files.

Om het fietsbeleid te versterken werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en andere instellingen samen. Hiervoor is het programma Tour de Force opgesteld. Een onderdeel van Tour de Force is investeren in snelfietsroutes. In bijlage 1, genaamd 'Snelfietsroutes in beeld', staan de bestaande en te realiseren snelfietsroutes in Nederland weergegeven. Door het Rijk wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. Elke provincie is door Tour de Force gevraagd om een ambitie vanuit de regio aan te leveren om "voeding" te geven aan beleidsambitie van Tour de Force om te komen tot een schaa sprong van 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2021. Financiële afspraken over het uitvoeren van de ambitie worden in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) gemaakt. De gemeente Venlo heeft diverse fietsprojecten opgevoerd zoals de snelfietsroute langs de Maas, snelfietsroute Belfeld – Reuver en de fietsverbinding over de Maas parallel aan de A67.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

In het provinciaal beleidskader Fiets 2019-2023 'Focus op fiets' staan de volgende doelen centraal:

- het (verder) realiseren van een Euregionaal en bovenregionaal Limburgs utilitair fietsroutenetwerk tussen de grote steden, liefst via snelfietsroutes;
- het (beter) bereikbaar maken van regio's, de campussen, de economische toplocaties en de in de Euregio gelegen universiteiten, waarbij eveneens ingezet wordt op ketenmobiliteit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan OV-fietsparkeren, leenfietsen, goede fietsparkeervoorzieningen en OV-overstappunten (voor zowel bus en trein).
- fietsveiligheid en fietscomfort; dit zijn belangrijke randvoorwaarden om het fietsgebruik te laten stijgen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan voldoende brede, goed onderhouden en vlakke fietspaden, het liefst zonder oponthoud. De opmars van de (snellere) elektrische fiets en de speed pedelec nemen we hierin mee.
- **gedragsbeïnvloeding en fietssimulering** met specifieke aandacht voor de utilitaire fietser, de jeugdige en de senior fietser. Op het gebied van fietsveiligheid en gedragsbeïnvloeding gaan we de samenwerking met het ROVL aan.
- het initiëren van een aantal haalbaarheidsonderzoeken naar fietsverbindingen, die leiden tot een toename van utilitair fietsgebruik.

2.3 REGIONAAL BELEID

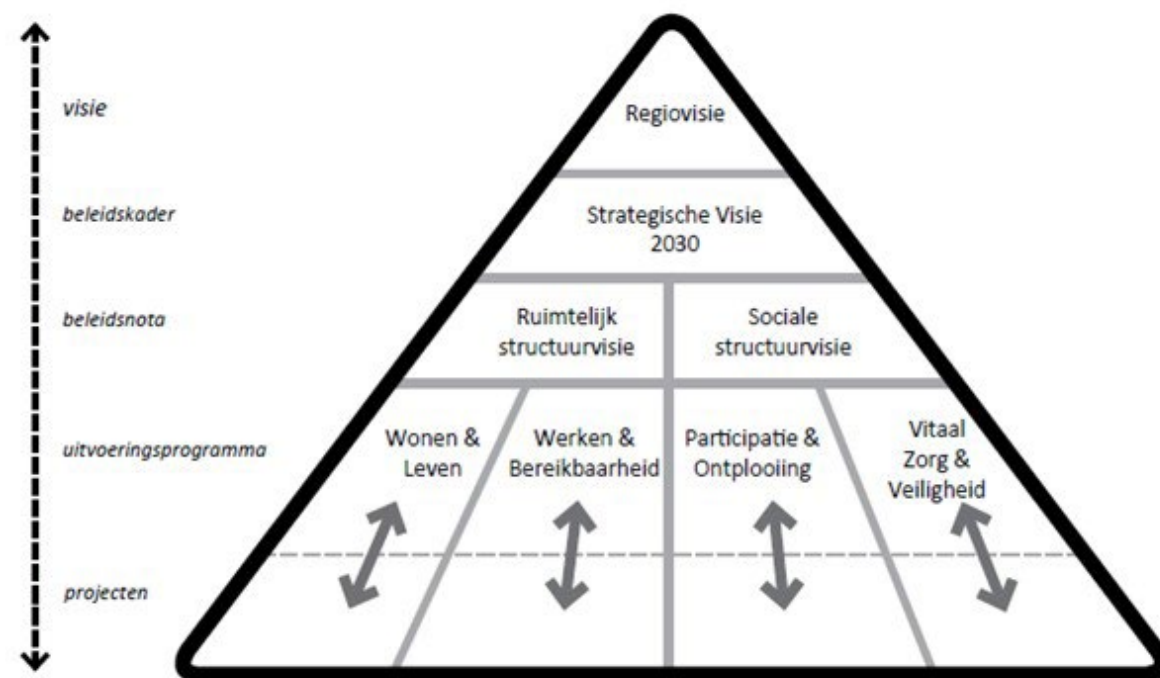
In de regiovisie Noord-Limburg *'Gezondste regio'* is gekozen voor één nadrukkelijke ambitie: het zijn van de gezondste regio van Nederland. Deze ambitie is gekozen vanuit een sterke focus op de productie van gezonde voeding, innovatieve bedrijven, toerisme en vitale gemeenschappen. Gezondheid is de verbindende schakel tussen economische en sociaal maatschappelijke activiteiten in de regio. Fietsen is gezond. Zo helpt de fiets bij het aanpakken van een ongezonde leefstijl, die leidt tot overgewicht en een kortere levensverwachting. Fietsen is bovendien een sociale activiteit en draagt daardoor bij aan de mentale gezondheid.

2.4 GEMEENTELIJK BELEID

In de gemeente Venlo is veel in ontwikkeling. Een goede onderlinge interne afstemming is daarom van groot belang. Bovenaan de beleidspiramide staat de integrale Regiovisie Noord-Limburg 2040. Die is verder uitgewerkt in visies en beleidskaders. De Strategische visie 2030 wordt momenteel herijkt waarbij de planhorizon wordt verschoven naar 2040. De regionale en lokale mobiliteitsvisie Trendsportal hangt als beleidsnota onder de ruimtelijke structuurvisie.

Aanhaking van Trendsportal bij de vigerende visies en beleidskaders leidt tot verknoping van het verkeerskundige beleid en projecten op de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen (en omgekeerd). Dit komt ten goede aan het functioneren van de gemeente. Het Fietsplan Venlo is een deeluitwerking van de lokale mobiliteitsvisie Trendsportal. Onder de vijf doelen van Trendsportal die in hoofdstuk 1 zijn benoemd, zijn een aantal subdoelstellingen opgenomen die een relatie hebben met het onderwerp Fiets:

- Personenvervoer-verplaatsingen in Venlo op korte afstanden vinden plaats per (e)fiets of te voet;
- Nul ernstige slachtoffers in en door het (weg)verkeer;
- Nul doden in en door het wegverkeer;
- Een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk;
- Alle werklocaties met meer dan 250 arbeidsplaatsen zijn uitgerust met voorzieningen voor de fiets.



RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE VENLO

In juni 2014 is de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo door de gemeenteraad vastgesteld die integraal opgaat in de omgevingsvisie. De structuurvisie (een wettelijke verplichting) is het ruimtelijk strategisch beleidsdocument dat de vertaling is van de ambities van Visie 2030, raadsprogramma's en collegeprogramma naar het integraal ruimtelijk kader. De structuurvisie geeft de richting aan waarin Venlo zich ruimtelijk wil ontwikkelen.

Op het gebied van mobiliteit streeft Venlo naar een bereikbare, verkeersveilige en toegankelijke stad. Dit doen we zoveel mogelijk op basis van een schoon, duurzaam, stil en veilig gedeeld mobiliteitssysteem voor personen én goederen. In de ruimtelijke structuurvisie is aangegeven dat Venlo op de eerste plaats inzet op het stimuleren van het gebruik van de fiets voor de korte afstanden. Dit betekent ook dat bij een knelpunt op het lokaal wegennet eerst wordt onderzocht of een extra fietsverbinding – lagere investering, beter voor het stedelijke (woon)milieu en gezonder – een investering in een autoverbinding langdurig uitstelt of wellicht afstelt. Denk hierbij aan een extra fietsverbinding over de Maas om de bereikbaarheid van Greenport Venlo vanuit het noordelijke deel van de gemeente te verbeteren.

INTEGRALE VISIE OPENBARE RUIMTE (IVOR)

De opdracht voor het opstellen van de IVOR komt vanuit het programma Leefbaar Venlo. De uitwerking van de IVOR is een visie op tactisch niveau, tussen strategisch en operationeel niveau. Met de IVOR wordt een belangrijke stap gezet om meer richting te geven aan de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. De IVOR vormt de verbindende schakel tussen verschillende gemeentelijke programma's en doelen die betrekking hebben op de openbare ruimte. De hoofdambitie uit de IVOR luidt:

SAMEN OP WEG NAAR EEN GEZONDE EN TOEKOMSTBESTENDIGE LEEFOMGEVING MET SLIMME MOBILITEIT

Om deze ambitie te bereiken, zijn vier onderliggende ambities opgenomen waaronder verplaatsingen volgens het STOP-principe. De openbare ruimte stimuleert duurzame mobiliteit: we stimuleren dat mensen eerst gaan Stappen (te voet), dan Trappen (fietsen) dan Openbaar vervoer (bus/trein) benutten en als laatste pas gebruik maken van Personenwagenvervoer (auto).

ANALYSE

Een uitgebreide analyse op diverse onderdelen draagt bij aan het bepalen van de referentiesituatie rondom fiets. Dat levert belangrijke informatie op en bepaalt mede de speerpunten die verderop in het document zijn benoemd.

3.1 TERUGBLIK OP 15 JAAR FIETSBELEID

In 2005 is de hoofdnota Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2005-2015 vastgesteld door de gemeenteraad en is in de latere jaren verder uitgewerkt. In onderstaande paragrafen is aangegeven wat er op hoofdlijnen is opgenomen in de nota en wat er is bereikt op het gebied van fiets.

FIETSNETWERK

Het succes van stimuleringsacties voor het fietsgebruik staat of valt met de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen. In het vigerend fietsplan is een fietsnetwerk opgenomen.

Dit netwerk bestaat uit 4 niveaus:

1. Ruggengraat
2. Primaire routes
3. Secundaire routes
4. Recreatieve routes

In de deelnota zijn vele wensen en knelpunten opgenomen. Een groot gedeelte van de projecten is uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn:

- De snelfietsroute Greenport Bikeway tussen de stations Venlo en Horst-Sevenum;
- Een vrij liggend tweerichtingenfietspad St. Urbanusweg tussen van der Grintenstraat en Karbindersstraat;
- Een fietspad langs de Maas tussen Steyl en Tegelen.

Nog niet uitgevoerde projecten worden als zij nog relevant zijn geactualiseerd en, indien nodig, opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets.

FIETSSTALLINGEN

Naast een goed fietsroutenetwerk zijn voldoende en veilige fietsstallingen essentieel voor een kwalitatief hoogwaardig fietssysteem in Venlo. Er is een onderzoek 'Fietsparkeren in de binnenstad van Venlo' uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat er op piekmomenten te weinig fietsstallingen in de binnenstad zijn. Dit heeft geresulteerd in het plaatsen van 500 extra fietsklemmen in het centrum van Venlo, onder andere op het Flujasplein en op de Maaskade. In de Deelnota Fiets is ook aangegeven om het aantal bewaakte fietsstallingen uit te breiden, naast de stallingen op het Flujasplein en bij het station. Deze uitbreidingen zijn niet gerealiseerd.

STIMULERING FIETSGEBRUIK

Het gemeentelijke fietsbeleid beoogt het gebruik van de fiets te stimuleren, met als doel de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad te optimaliseren. De grootste stimulans gaat uit van de voorzieningen die worden geboden: een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes, gedragen door een ijzersterke ruggengraat. Alleen de realisatie van een fietsroutenetwerk, met aanvullende maatregelen zoals fietsenstallingen, is echter niet genoeg. Om de gewenste gedragsverandering te stimuleren is een pakket van activiteiten ontwikkeld en georganiseerd. Daarbij is met name aandacht besteed aan verkeerseducatie. In het basis- en voortgezet onderwijs zijn diverse activiteiten uitgevoerd. Daarnaast hebben de scholen subsidie ontvangen om verkeerseducatieve projecten uit te voeren.

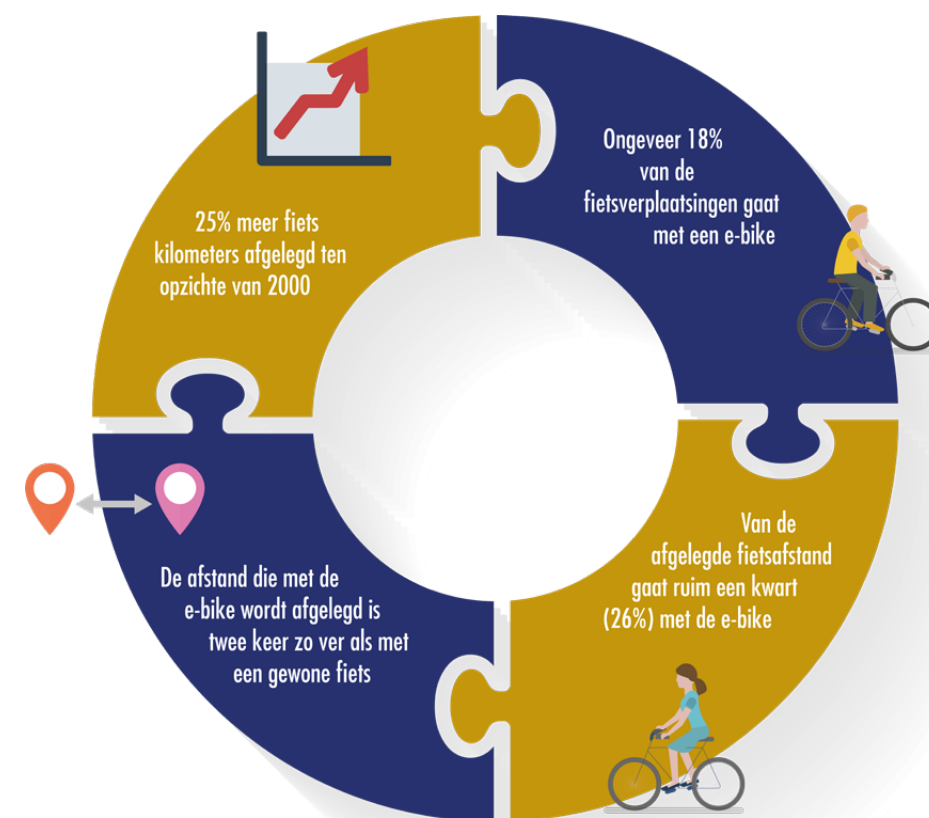




3.2 TOENAME FIETSGEBRUIK EN OPKOMST E-BIKE

In 2019 zijn circa 25 procent meer fietskilometers afgelegd door de inwoners van Nederland (van 12 jaar en ouder) ten opzichte van het jaar 2000¹. Die groei wordt zowel gemaakt in het woon-werkverkeer, verplaatsingen van en naar onderwijsinstellingen en in het recreatieve verkeer. De elektrische fiets (e-bike) heeft de afgelopen jaren een enorme opmars gemaakt. Ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen gaat met een e-bike. Van de afgelegde fietsafstand gaat ruim een kwart (26%) met de e-bike. In 2013 ging het nog om 8% van de verplaatsingen en 12% van de fietsafstand². De afstand die met de e-bike wordt afgelegd voor woon-werkverkeer is twee keer zo ver als met een gewone fiets. De groei van het gebruik van de e-bike biedt kansen voor verduurzaming van de mobiliteit. Het kan mensen die tot nu toe nog geen gebruik konden of wilden maken van de fiets, aanzetten tot (elektrisch) fietsen. De e-bike kan de gewone fietser stimuleren om meer en langere afstanden, en naar andere bestemmingen, te gaan fietsen. Dit leidt mogelijk tot vervanging van autoritten en kan een gunstige invloed hebben op de gezondheid. Dit maakt de e-bike ook tot een uitstekend alternatief voor inwoners uit bijvoorbeeld Horst, Sevenum, Arcen, Maasbree, Reuver en Straelen (D) die in Venlo werken en/of studeren (of omgekeerd). Als we een doorkijk maken naar de toekomst zien we het aantal eenpersoonshuishoudens steeds verder toenemen. Deze eenpersoonshuishoudens fietsen gemiddeld meer dan sommige andere typen huishoudens³.

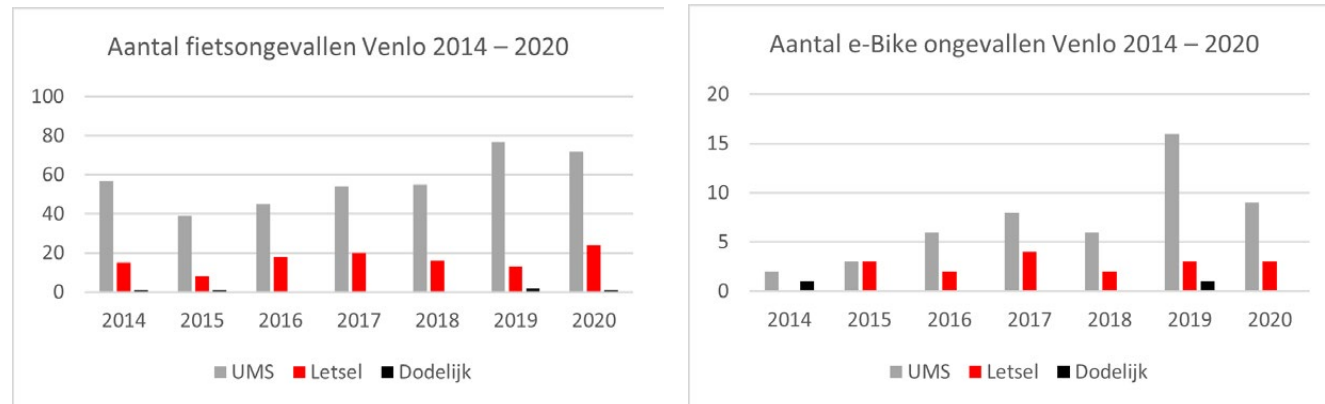
Op afstanden langer dan 15 kilometer wordt de reistijd per fiets te lang en verliest de fiets het als vervoermiddel van bijvoorbeeld de auto. De laatste jaren zien we een sterke opkomst van het gebruik van de combinatie trein en fiets. Die combinatie maakt de fiets op langere afstanden snel en flexibel.



3.3 ONGEVALSANALYSE 2014-2020

In de analyse zijn alleen de ongevallen meegenomen waarbij fietsers betrokken zijn.

TOTAAL AANTAL ONGEVALLEN



UMS = Uitsluitend Materiële Schade

Het totaal aantal fietsongevallen is sinds 2015 weer licht aan het stijgen. Dit is te zien in de bovenstaande grafieken. Dit is een landelijke trend die ook in Venlo is te zien. Er kunnen meerdere redenen verantwoordelijk zijn voor deze stijging maar landelijk zien we drie belangrijke redenen:

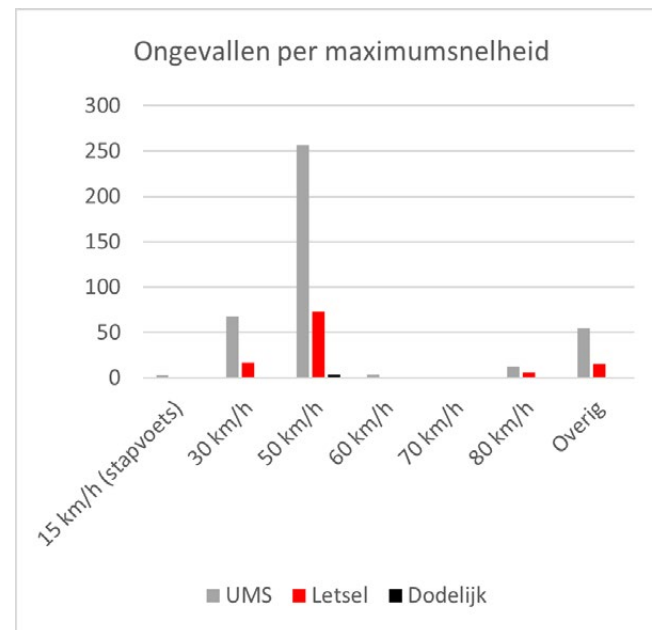
1. Er wordt meer gefietst dus ook meer kans op een ongeval.
2. Toename van het e-bike gebruik (vooral bij kwetsbare groepen).
3. Afleiding in het verkeer (met name gebruik smartphone).

De exacte reden voor de stijging in Venlo is niet te achterhalen maar bovenstaande redenen zullen waarschijnlijk ook in Venlo hebben bijgedragen. In de grafiek met e-bike ongevallen is de stijging in ieder geval duidelijk.

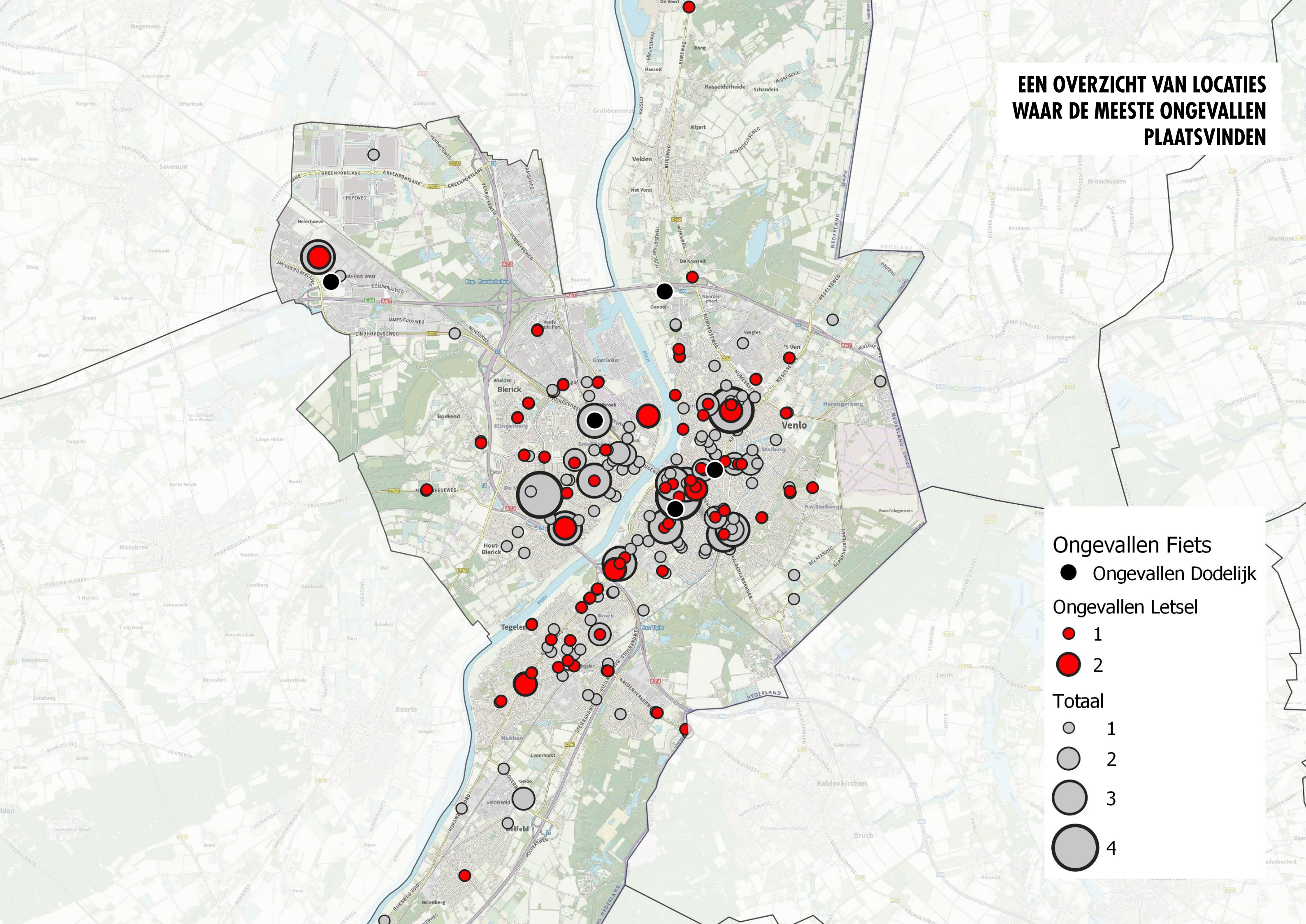
ONGEVALSLOCATIES

Wat opvalt bij de ongevalslocaties is dat veruit de meeste ongevallen gebeuren op 50 km/u wegen. Hierbij vallen ook de meeste slachtoffers. Enerzijds heeft dit te maken met het feit dat langs deze 50 km/u wegen vaak belangrijke en drukke fietsroutes liggen. Anderzijds zijn in Venlo op deze wegen vaak alleen (rode) suggestiestroken aanwezig waardoor de fietser minder beschermd is dan bij een vrijliggend fietspad. Conform landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt aanbevolen om 50 km/u wegen te voorzien van vrij liggende fietspaden. Routes die uit de ongevalsanalyse opvallen zijn de:

- Straelseweg Venlo
- Tegelseweg Venlo
- Kaldenkerkerweg Venlo
- St. Urbanusweg Venlo
- Burg. Gommansstraat Blerick
- Venloseweg Tegelen



EEN OVERZICHT VAN LOCATIES
WAAR DE MEESTE ONGEVALLEN
PLAATSVINDEN



Ongevallen Fiets

● Ongevallen Dodelijk

Ongevallen Letsel

● 1

● 2

Totaal

○ 1

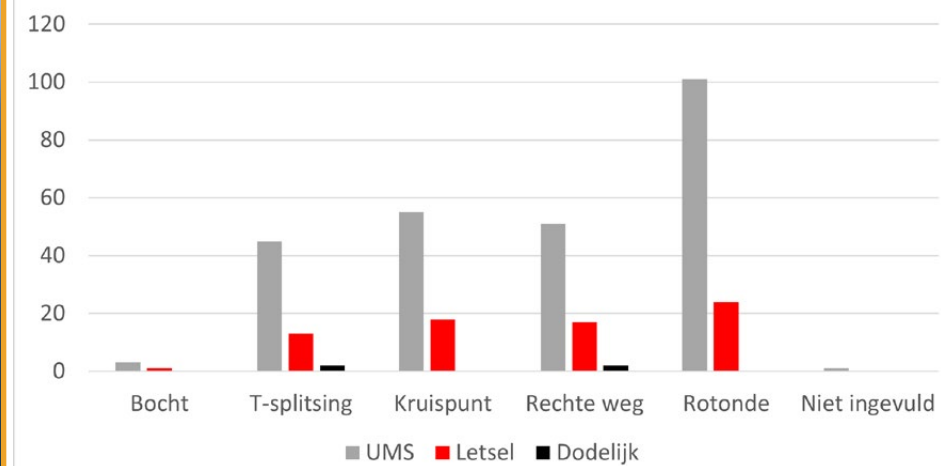
○ 2

○ 3

○ 4



Aantal fietsongevallen wegsituatie

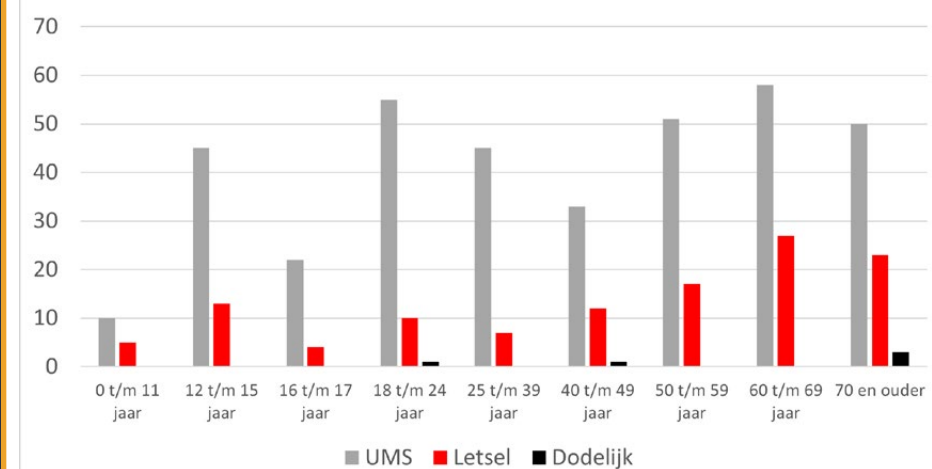


Wanneer gekeken wordt naar de kruispuntvormen waar ongevallen met fietsers plaatsvinden, valt op dat de rotondes eruit springen. De inrichtingsvorm voldoet bij de meeste rotondes niet aan de ideale inrichtingsvorm. De fietspaden zijn in veel gevallen wel vrijliggend maar slechts met een beperkte tussenruimte. Ook zijn er rotondes die geen vrijliggende fietsstructuur hebben. Dit heeft een negatieve invloed op de veiligheid voor fietsers.

LEEFTIJD

In de analyse is ook gekeken naar de leeftijd van de betrokkenen. Hierbij valt het op dat vooral 12 t/m 15 jaar en 50 plussers relatief vaak bij ongevallen betrokken zijn. Onder de 70+ plussers vallen de meeste dodelijke slachtoffers.

Aantal fietsongevallen per leeftijdsgroep Venlo 2014 – 2020



CONCLUSIE

Ook in Venlo is een stijgende lijn te zien in het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Voor een deel komt dit door de toename van het fietsgebruik (ook onder ouderen) maar het gebruik van de smartphone in het verkeer heeft hier waarschijnlijk ook aan bijgedragen. De stijgende lijn betekent dat Venlo moet blijven investeren in de verkeersveiligheid voor de fiets.

In vergelijking met andere vergelijkbare steden (Helmond, Roermond, Maastricht, Heerlen en Kerkrade) scoort Venlo beter qua fietsveiligheid. Toch zijn er onderdelen die om aandacht vragen. Dat is met name de positie van de fietser langs 50 km/u wegen (gebiedsontsluitingswegen) en rotondes.

4

AMBITIE EN DOELEN FIETSPLAN

4.1 AMBITIE

Fietsen is leuk. Het is een actieve bezigheid waarmee men zich gemakkelijk en goedkoop verplaatst van A naar B. Het is ook een aangename sociale activiteit. Tijdens het fietsen ontmoet je mensen, kun je bijkletsen en van de omgeving genieten. 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 haar inwoners. Meer fietsgebruik in Venlo en de regio draagt daaraan bij en sluit aan bij regionale ambitie Gezondste regio.

Daarnaast zijn er meer maatschappelijke belangen. Want als meer wordt gefietst en tegelijkertijd minder met de auto wordt gereden dan heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit en de uitstoot van CO₂. Ook neemt een fiets veel minder ruimte in dan een auto. De fiets vervult daarmee een sleutelrol in de ontwikkeling van Venlo naar een toekomstbestendige, gezonde en leefbare gemeente. Op basis van bovenstaande is de ambitie van het Fietsplan als volgt:

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

4.2 DOELEN

Bovenstaande ambitie is vertaald in een drietal doelen:

1. Meer en vaker fietsen

Het fietsgebruik zit in de lift. Zowel landelijk als in Venlo wordt steeds meer gefietst. De gemeente Venlo wil dat het fietsgebruik in Venlo en in de regio verder groeit. Dat betekent meer fietsers op straat en meer fietsen in stallingen. Tot doel wordt jaarlijks een groei van één procent gesteld, oftewel een groei van 10 procent te realiseren tussen 2021 en 2030. Jongeren en ouderen krijgen binnen deze doelstelling extra aandacht. Via monitoring van de belangrijkste fietsverbindingen wordt meer inzicht verkregen in de fietsdata.

2. Veilig fietsen

Helaas is er een landelijke trend dat jaarlijks steeds meer (letsel)ongevallen gebeuren waarbij fietsers betrokken zijn. De gemeente Venlo ambieert het aantal (letsel)ongevallen met fietsers te laten dalen naar uiteindelijk nul verkeersslachtoffers, in lijn met de ambitie van het Regionale Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). In eerste instantie door het aantal ongevallen niet verder te laten stijgen ondanks meer fietsgebruik. Om uiteindelijk voor 2030 ook in absolute zin op weg te zijn naar nul verkeersslachtoffers.

3. Een belangrijkere positie voor de fiets in de ketenmobiliteit

We willen het combinatiegebruik van trein en fiets, ook wel ketenmobiliteit genoemd, stimuleren. Bus- en treinreizigers gebruiken vaak een eigen fiets voor de rit van huis naar bushalte of treinstation (voortransport). Dit in tegenstelling tot de rit van bushalte of treinstation naar de eindbestemming (natransport). Dit natransport is vaak de zwakste schakel. Een deelfiets, zoals de ov-fiets, kan hierin voorzien. Het gebruik van de ov-fiets is de laatste jaren toegenomen⁴. In 2021 worden deelfietsen beschikbaar gesteld voor particulieren. Dit betreffen zowel gewone fietsen als e-bikes.



5 SPEERPUNTEN

De ambitie van het Fietsplan is om het fietsgebruik in de gemeente Venlo te verhogen en te faciliteren. Uit de totstandkoming van het Ambitiedocument en de uitgebreide analyse en zijn vijf speerpunten benoemd om de ambitie en de doelen te bereiken. De maatregelen en projecten in het Uitvoeringsprogramma worden ook opgesteld vanuit deze speerpunten.

5.1 STIMULEREN VITALITEIT

Voldoende bewegen reduceert het risico op gezondheidsklachten en fietsen is een prima manier van bewegen. Fietsen draagt bij aan een vitalere en gezondere gemeenschap. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de kwaliteit van het leven van onze inwoners.

WAT WILLEN WE BEREIKEN?

- Een gezonde en actieve leefstijl van de Venlose inwoners
- Fietsen en lopen is de norm voor korte afstanden
- Een fietsgezonde stad door beperken van blootstelling van fietsers aan uitlaatgassen
- Elk kind op de fiets
- Fietsgebruik naar sportvoorzieningen vergroten
- Aantrekkelijke recreatieve routes
- Uitbouw Fietsknooppuntennetwerk

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Stimuleren van fietsinitiatieven in de gemeente
- Gedragsgesichte campagnes
- Fietsverbindingen naar sportvoorzieningen verbeteren
- Ontbrekende fietsschakels met een recreatieve functie realiseren

TNO onderzoek³ uit 2009 gaf te zien dat frequente fietsers minder vaak van het werk verzuimen. Zij zijn gemiddeld 7,4 dagen per jaar ziek, tegenover 8,7 dagen per jaar bij de niet-fietsers. Ook blijkt uit deze studie een relatie tussen de fietsafstand en -frequentie en de mate van verzuim: hoe vaker men fietst en hoe groter de afgelegde afstand, hoe lager het verzuim. TNO berekende dat als werkgevers in Nederland fietsen naar het werk extra stimuleren, hen dit 27 miljoen per jaar aan verzuimkosten kan besparen.



VITALITEIT - SPORT EN BEWEGEN

Sport en bewegen draagt bij aan de vitaliteit van de inwoners van de gemeente Venlo. Er zijn al verschillende initiatieven in de gemeente om gezond bewegen in de vorm van fietsen voor bepaalde doelgroepen te stimuleren, bijvoorbeeld voor senioren maar ook voor kinderen. Deze initiatieven sluiten ook aan bij de ambities van de Sportvisie t/m 2023.

Er zijn twee belangrijke (gezamenlijke) doelstellingen die sport en bewegen en Trendsportal aan elkaar verbindt: het vergroten van de kwaliteit van leven (vitaliteit) en het ondersteunen van de klimaat- en energietransitie (CO2-reductie). Het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) draagt bij aan beide doelstellingen.

VITALITEIT - RECREATIE EN TOERISME

Een vijfde van de fietsritten in Nederland heeft recreatie als doel. Door haar ligging dichtbij Nationaal park de Maasduinen, de Maas en de groene grensgebieden met Duitsland is Venlo een aantrekkelijke bestemming en uitvalsbasis voor de recreërende fietser. In het fietsnetwerk hebben we daarom ook de ontbrekende schakels opgenomen die een recreatieve functie hebben. Daarmee verfijnen we het volledige fietsnetwerk ook voor andere doelgroepen, zoals de recreatieve fietser. Een mooi voorbeeld daarvan is de fietsroute langs de Maas die aangelegd is als een recreatieve en utilitaire verbinding.

We werken hiervoor samen met partijen als de provincie, buurgemeenten en het Routebureau Noord- en Midden Limburg bijvoorbeeld over de uitbouw van het Fietsknooppuntennetwerk. deelfietsen beschikbaar gesteld voor particulieren. Dit betreffen zowel gewone fietsen als e-bikes.

5.2 STIMULEREN FIETSGEBRUIK

Als we fietsen willen stimuleren, moet ingezet worden op promotie en marketing van de fiets als hét vervoersmiddel in Venlo. Fietsen moet de nieuwe norm worden. Een nieuwe norm creëer je niet van vandaag op morgen. Daar is een lange termijn strategie voor nodig. Een strategie met één duidelijke boodschap maar die vervolgens wel wordt afgestemd op de diverse doelgroepen. Iedere groep heeft een eigen identiteit en moet op die wijze worden aangesproken. Wanneer we communiceren over mobiliteit of een foto gebruiken uit Venlo laten we geen auto's zien maar juist fietsers. Iedereen moet het beeld krijgen dat Venlo een fietsgemeente is.

WAT WILLEN WE BEREIKEN?

- Venlo is een echte fietsgemeente geworden
- Doelgroepen zijn goed geïnformeerd en gericht benaderd om meer en vaker te fietsen
- Fiets is een integraal onderdeel van planvorming geworden
- Alle scholen behalen de titel 'Verkeersactieve school'

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

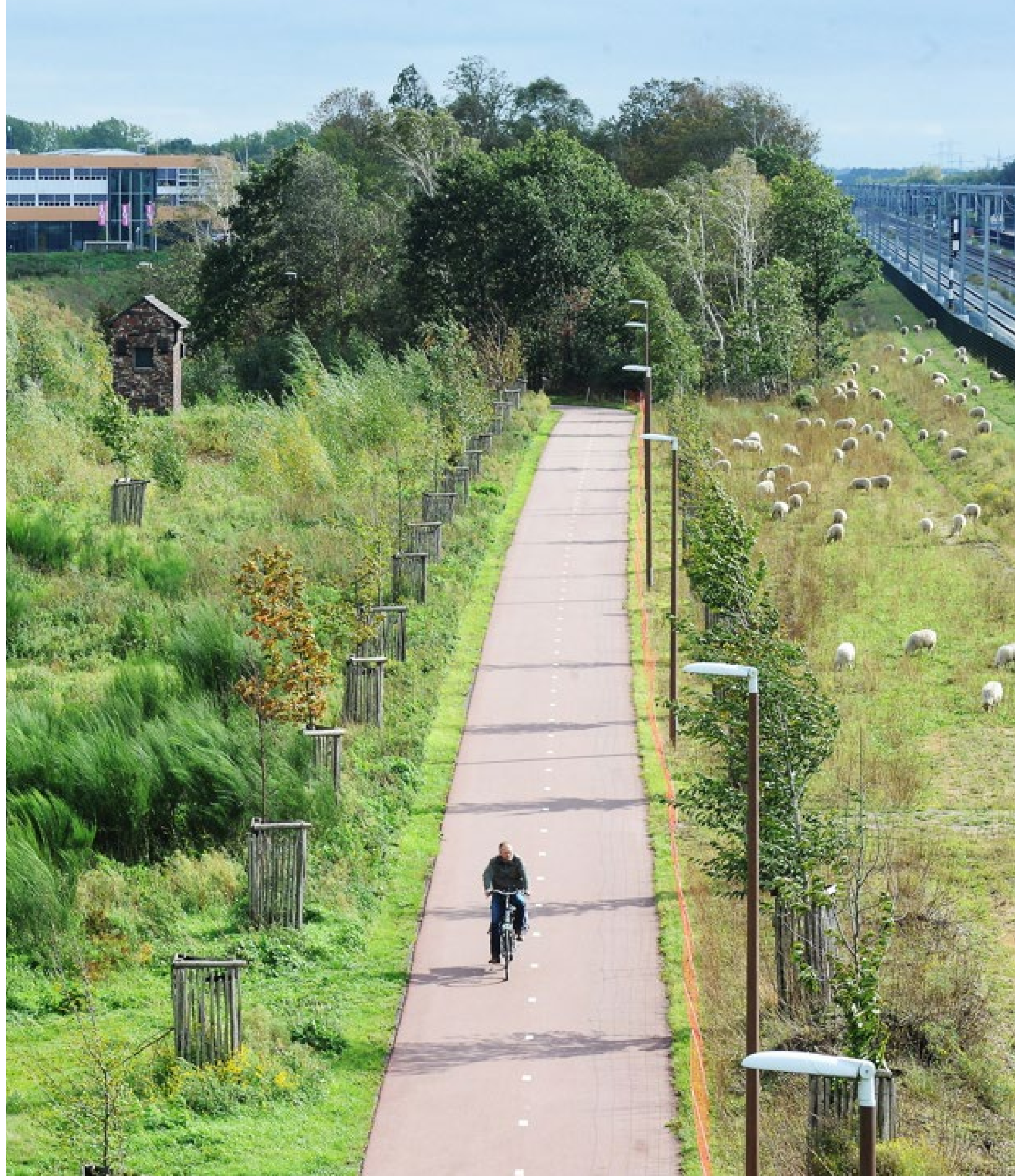
- Door een werkgeversaanpak het fietsen stimuleren
- E-bike probeeractie opzetten
- Fiets centraal zetten bij nieuwe ontwikkelingen
- Gedragscampagnes opstarten via doelgroepenbenadering

WERKGEVERSAANPAK

Werkgevers Zuid-Limburg Bereikbaar en Roermond Bereikbaar zetten nadrukkelijk in op fietspromotie, net zoals de provincie Noord-Brabant met "Ons Brabant fietst". Deze organisaties hebben in het kader van de werkgeversaanpak diverse producten klaarliggen om werknemers te stimuleren met de fiets naar het werk te komen. Hierbij valt te denken aan e-bike probeeracties, fiscale stimuleringsregelingen, promoties, campagnes e.d. Daarmee kan de inzet op de forens al worden opgepakt. De overige doelgroepen (recreatief, sportief, scholier) worden ook benaderd. Het is essentieel is om een goede algemene strategie te ontwikkelen zodat je als gemeente Venlo uitstraalt dat de fiets centraal staat.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van een stadsgebied (Kazerneterrein, Maaswaard) maar ook bij grootschalige herinrichting van andere gebieden is de fiets een centraal en integraal onderdeel van de planvorming voor een goede fietsbereikbaarheid, routes en stallen. Daarmee zorgen we ervoor dat van meet af aan de kansen voor de fiets optimaal worden benut. Er wordt vanuit de fiets gedacht: Wat is de logische route? Hoe fiets je daar het snelst en het prettigst? Hoe kom je zo min mogelijk obstakels (bv. verkeerslichten) tegen? Hoe creëren we een uitnodigende route?



5.3 OPSTELLEN FIETSNETWERK

Een belangrijk middel om het fietsgebruik in Venlo te stimuleren is het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. We investeren 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.

WAT WILLEN WE BEREIKEN?

- Een hoogwaardig fietsnetwerk:
 - Tussen de belangrijkste woon-werkgebieden van en naar de stad
 - Tussen OV-knooppunten en werklocaties
 - Naar grote publiekstrekkingen zoals de scholen, stedelijke centra, het ziekenhuis en sportcomplexen
 - Naar omliggende gemeenten als onderdeel van het regionale fietsnetwerk
 - Snelfietsroutes realiseren naar Weert, Roermond, Arcen en Duitsland
 - Verbeteren recreatieve fietsroutes
- Een fietsnetwerk dat altijd te gebruiken is: bij omleidingen, gladheid en in het donker

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Het streven is om de drie niveaus van het fietsnetwerk in te richten conform de inrichtingseisen die zijn opgenomen in tabel 1;
- De overige wegen worden bij onderhoudswerkzaamheden, waar mogelijk, conform landelijke CROW-richtlijnen (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) ingericht;
- Ontbrekende schakels realiseren (bv. in de fietsroute langs de Maas als verbinding tussen Arcen, binnenstad Venlo en Steyl, tussen Blerick-Zuid/Boekend en Tradeport Noord en over de Maas parallel aan de A67);
- Het aantal fietsstraten uitbreiden, bv. Straelseweg;
- Aanpak (kleine) fietsknelpunten;
- Fietsvriendelijke verkeerslichten;
- Fietsvriendelijk ontwerpen;
- Optimaliseren fietsbewegwijzing.

FIETSNETWERK

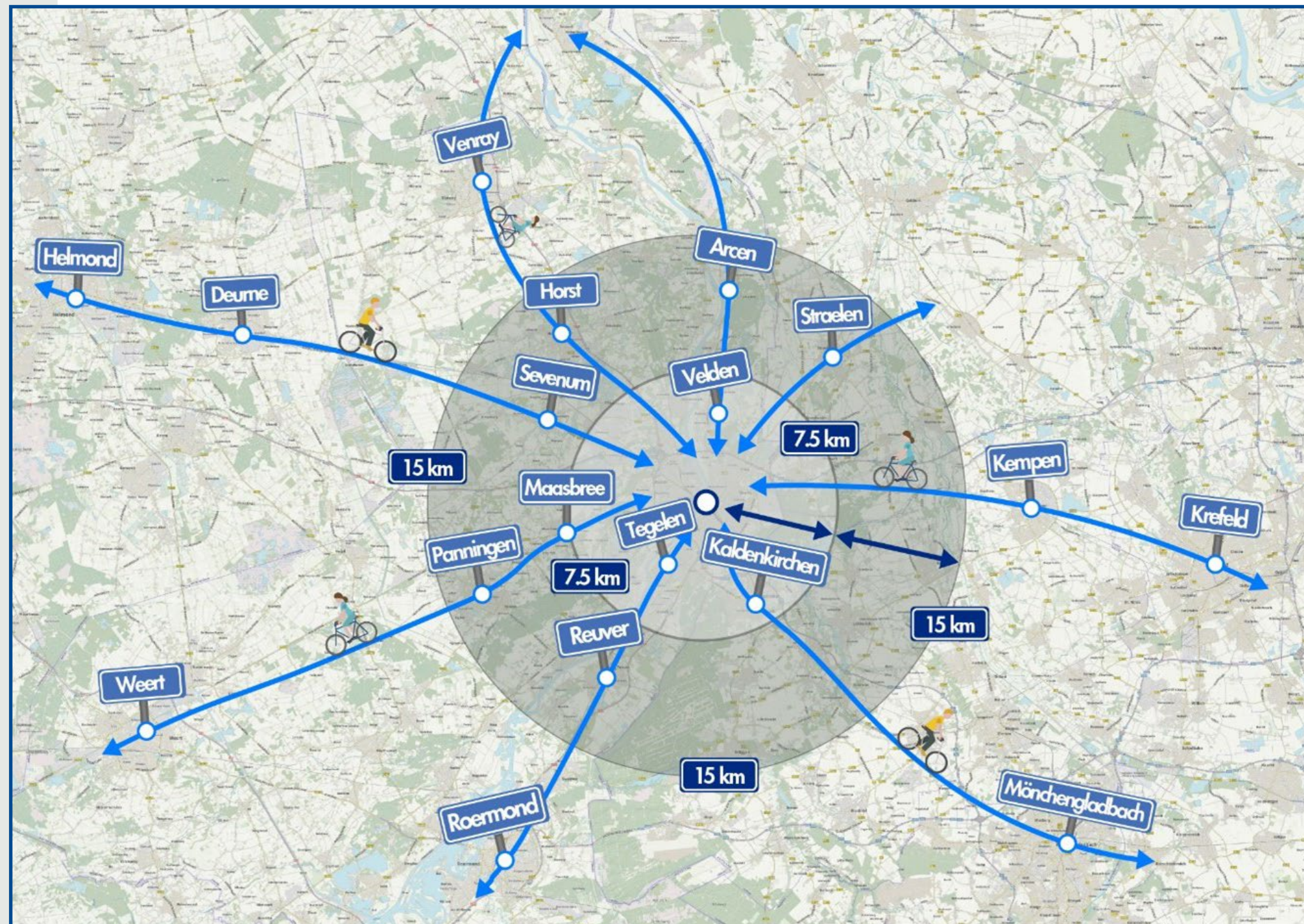
Het fietsnetwerk vormt idealiter een samenhangend geheel in de stad en met de regio. Daarbij worden beginpunt en eindbestemming verbonden via zo aantrekkelijk mogelijke routes waarbij de fietser zo min mogelijk oponthoud ervaart. Het fietsnetwerk van Venlo is onderdeel van een groter geheel.

De weergegeven cirkels hebben een diameter van 7,5 en 15 km met als middelpunt de stadsbrug over de Maas tussen Venlo en Blerick. Over het algemeen vormt 7,5 kilometer de bovengrens voor utilitaire verplaatsingen per (stads) fiets. Bijna alle verplaatsingen binnen Venlo vallen binnen de kleinste cirkel. Dit bevestigt dat Venlo een ideale omvang heeft voor de fiets.

Met de opkomst van de e-bike is de actieradius voor veel fietsers vergroot. Voor verplaatsingen per fiets naar het centrum van Venlo is het gangbare bereik opgerekt van 7,5 km naar 15 km. Daarnaast zien we dat bezoekers uit Duitsland ook steeds meer gebruik maken van de e-bike. Voor reisafstanden langer dan 15 kilometer is er ook een fiets in opkomst, de zogenaamde speed pedelec. Een speed pedelec is een elektrische fiets die snelheden kan bereiken tot 45 km/uur.

Er zijn steeds meer ketenverplaatsingen waarbij openbaar vervoer (trein en/of bus) gecombineerd wordt met de fiets als natransport. Het bereik van de fiets is daarmee groter dan ooit:

1. In de stad: fiets
2. In de regio tot 7,5 km: fiets en e-bike
3. In de regio van 7,5 tot 15 kilometer: e-bike en speed pedelec
4. In de regio boven 15 kilometer: speed pedelec en de combinatie openbaar vervoer en fiets.



Voor het benutten van de regionale potentie investeren we de komende jaren samen met partners in de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk gaat naadloos over in het stedelijke fietsnetwerk. Dit netwerk is een aaneenschakeling van fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. De primaire routes vormen cruciale verbindingen tussen enerzijds de Venlose wijken en het regionale fietsnetwerk en anderzijds de belangrijkste attractiepunten en werklocaties in Venlo, zoals het centrum, de scholen, de stations, het ziekenhuis en Greenport Venlo. Investerings ter verbetering van deze routes renderen naar verwachting het meest en leiden tot de grootste groei van het fietsverkeer. Het fietsnetwerk is opgebouwd uit drie niveaus:

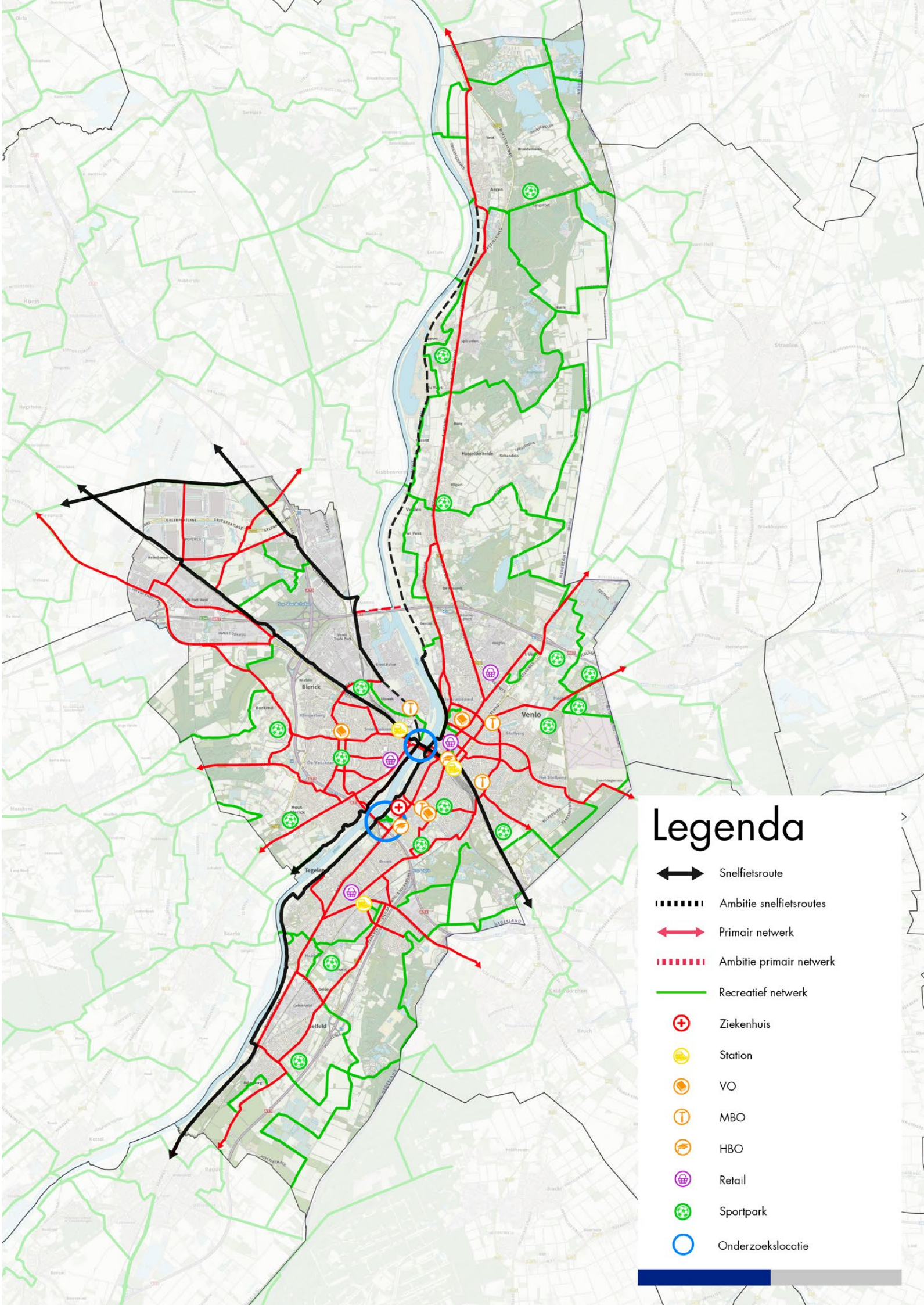
- Snelfietsroutes: dit zijn de directe, snelle en comfortabele (regionale) fietsverbindingen. De routes zorgen voor een betere bereikbaarheid van woon-werklocaties en zijn een belangrijke stimulans om voor de fiets te kiezen in plaats van de auto. Investeren in snelfietsroutes leidt tot reistijdwinst, een betere gezondheid en winst voor het milieu. Deze routes hebben de hoogste kwaliteitseisen. We hebben inmiddels een snelfietsroute richting Greenport Venlo en station Horst-Sevenum (Greenport Bikeway). We willen dit netwerk uitbreiden naar de andere windstreken: Roermond, Kaldenkirchen, Weert en Arcen.
- Primaire routes: de primaire routes sluiten aan op de snelfietsroutes. Met de primaire routes worden de herkomst (woonwijken en omliggende dorpen) en bestemmingen (stadsdeelcentra, middelbare scholen, werkgelegenheid concentraties) op stadsniveau met elkaar verbonden;
- Recreatieve routes: dit zijn de knooppuntenroutes van het Routebureau Noord- en Midden Limburg, aangevuld met de Langeafstand Fietsroutes (LF-routes).

INRICHTINGSEISEN FIETSNETWERK

Om het fietsgebruik te stimuleren, zijn gewenste inrichtingseisen voor fietsvoorzieningen bepaald per niveau. Wegen waar de huidige inrichting niet overeenkomt met de inrichtingseisen worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. De Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30) is nog geen bestaande wegfunctie, deze gaat er naar alle waarschijnlijkheid wel komen. Het zijn vaak wegen die in de huidige situatie een maximumsnelheid hebben van 50 km/u met rode fietsstroken.

	GOW 50	GOW 30	ETW 30	GOW 80	ETW 60
Snelfietsroutes	Vrij liggend	Vrij liggend	Vrij liggend	Vrij liggend	Fietsstraat
Primair	Vrij liggend	Fietsstroken	Fietsstraat	Vrij liggend	Fietsstraat
Recreatief	Vrij liggend	Fietsstroken	Geen	Vrij liggend	Fietsstroken

De woonwijken kennen een diffuus patroon van fietsrelaties. In deze gebieden moet in principe overal gefietst kunnen worden, waarbij het kwaliteitsniveau gewaarborgd is. Dat wil zeggen, het fietsen moet in voldoende mate vlot en veilig kunnen plaatsvinden. De 30 km/u-gebieden bieden een goede basisvoorziening voor fietsverkeer.



5.4 VERGROTEN FIETSVEILIGHEID

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, met name kinderen en ouderen. Veiligheid vergroten we door fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding. Het uit elkaar halen van verkeersstromen met verschillende rijsnelheden levert een belangrijke veiligheidsbijdrage.

WAT WILLEN WE BEREIKEN?

- Streven naar nul verkeersslachtoffers op de fiets
- Vergroten fietsvaardigheid kwetsbare groepen
- Vergroten sociale veiligheid op fietsroutes

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Snor- en bromfiets waar mogelijk naar de rijbaan
- Scan en aanpak (potentieel) onveilige fietsknelpunten
- Fietsvaardigheid jong en oud stimuleren
- Aanpak fietsongevallen, met name op 50 km/u wegen en bij rotondes
- Fietsverlichtingsacties

VERKEERSVEILIGHEID

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, met name kinderen en ouderen. Fietsveiligheid vergroten we door fysieke maatregelen en gedragsbeïnvloeding. Het uit elkaar halen van verkeersstromen met verschillende rijsnelheden levert een belangrijke veiligheidsbijdrage. Daarnaast beperken we de blootstelling van fietsers aan uitlaatgassen door routes via een rustige, groene omgeving te stimuleren. De fiets is niet alleen een goed vervoermiddel om van A naar B te gaan, het levert ook winst op voor de gezondheid. Sport en bewegen via recreatieve fietsroutes dragen bij aan de vitaliteit van de inwoners van Venlo. Door grotere snelheidsverschillen tussen gewone fietsen en snorfietsen, e-bikes en hogesnelheidsfietsen (speedpedelecs) moet werk gemaakt worden van de veiligheid. Waar mogelijk scheiden we fietsroutes van het autoverkeer en van de brommers en snorfietsen (van het fietspad af). In het Uitvoeringsprogramma wordt aangegeven hoe we omgaan met deze routes en de betreffende kruisingen.

Daarnaast is het Rijk bezig met het opstellen van een Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Vanuit dit plan wordt voor elke gemeente een risicoanalyse opgesteld. Aandachtspunten die uit de analyse komen voor het onderwerp 'fiets' worden opgenomen in het meerjarenuitvoeringsprogramma.

AANPAK EENZIJDIGE FIETSONGEVALLEN

Van de jaarlijks circa 9.000 ernstig gewonde fietsers in het verkeer is 60% het slachtoffer van een zogeheten eenzijdig fietsongeval. Dat betekent dat daarbij geen andere verkeersdeelnemers zijn betrokken. Uit de ongevalsanalyse is gebleken dat op rotondes relatief veel ongevallen gebeuren met fietsers. Om het aantal eenzijdige ongevallen te verminderen, zijn op een aantal locaties grijze banden tussen de rijbaan en het fietspad wit gemaakt om de zichtbaarheid te verbeteren. Daarnaast inventariseren we of er veel ongevallen plaatsvinden tussen fietsers en paaltjes. Mocht dat het geval zijn, stellen we een plan op om het aantal paaltjes te verminderen.



5.5 AANPAK FIETSPARKEREN

Een goed netwerk is de basis om de fiets als alternatief voor andere vervoermiddelen te gaan zien. Daarnaast moeten ook fietsvoorzieningen op orde zijn. We willen de fietser een aantrekkelijke reis bieden van deur tot deur. Elke fietsrit begint met het pakken van de fiets en eindigt met het stallen van de fiets. Fietsparkeren willen we daarom goed regelen. De fiets is een ideaal middel als start- of eindpunt van een langere reis met bus, trein maar ook de auto. We zetten daarom in op het verbeteren van de zogeheten ketenmobiliteit. Bij het stallen hoort ook het beschikbaar stellen van deelfietsystemen.

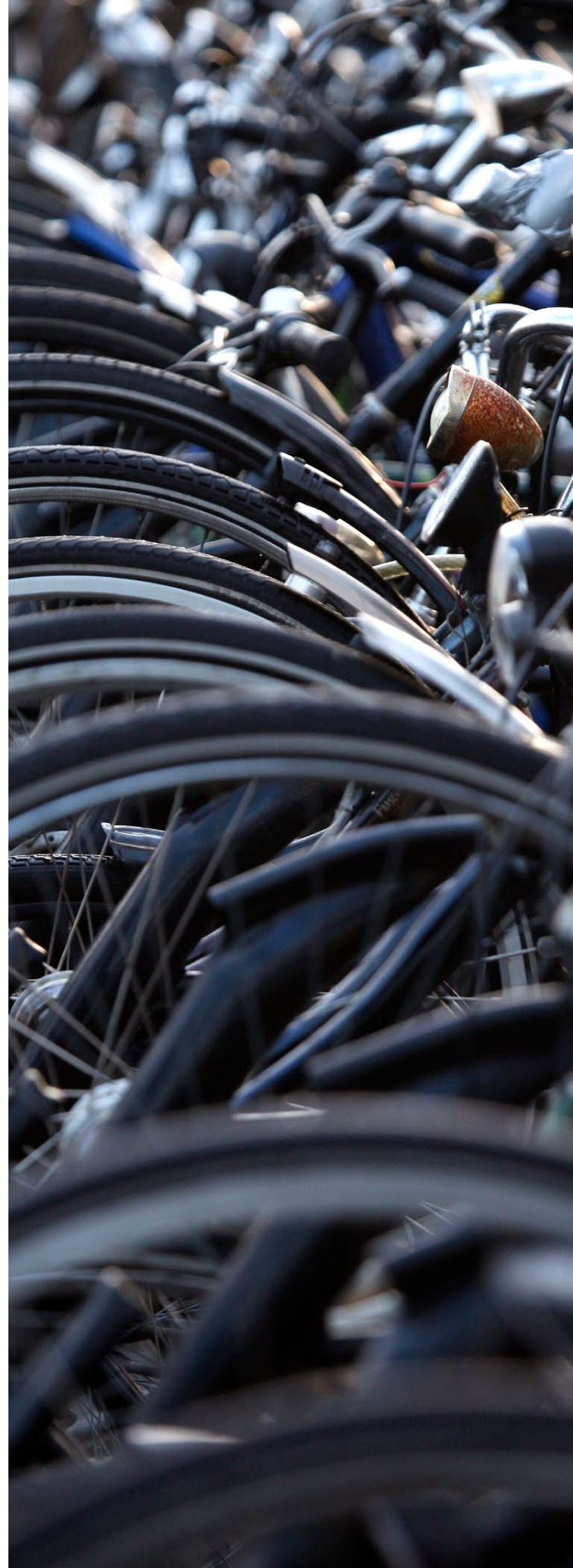
WAT WILLEN WE BEREIKEN?

- Veilige en voldoende stallingsvoorzieningen bij concentraties van voorzieningen zoals in de stedelijke centra Venlo, Blerick en Tegelen en bij toeristische centra.
- Verbeteren fietsparkeren centrum Venlo:
 - Vergroten aanbod fietsstallingen
 - Beter gebruik van de huidige bewaakte stallingen
 - Vergroten aanbod (in pandige) bewaakte stallingen
- Goede voorzieningen voor de fiets in voor- en natransport voor OV en auto.
- De beschikbaarheid van (deel)fietsen vergroten

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Verbeteren stallingsmogelijkheden centrum. In ieder geval langs de hoofdroutes (Maaskade – De Weerd en Nieuwstraat – Grote Kerkstraat).
- Verbeteren vindbaarheid, aantrekkelijkheid, service, gemak en comfort van bestaande bewaakte stallingen
- Verbeteren fietsparkeren bij publieke voorzieningen
- Experimenteren gratis bewaakte fietsstallingen
- Instellen verbodzone voor het stallen van fietsen
- Monitoren stallingsbehoefte en (waar nodig) uitbreiden bij OV-knooppunten
- Experimenteren met deelfietsystemen
- Realiseren oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters.

Vanuit het Handelingsperspectief OV-knooppunten (als onderdeel van de Spoorvisie Venlo) wordt een analyse gemaakt van het stallen van fietsen bij de stations Venlo, Blerick en Tegelen.



FIETSPARKEREN IN VENLO CENTRUM

Venlo centrum vraagt bijzondere aandacht voor fietsparkeren. Afgezien van station Venlo staan in één gebied nergens zoveel fietsen en het soort fietser dat er stalt is heel divers: jong, oud, kortparkeerder, langparkeerder, bewoners en uitgaanspubliek. Dé fietser bestaat niet en dé stalling dus ook niet. Dat vraagt om een maatwerkaanpak per locatie, tijd en doelgroep. Verder hebben we in het centrum te maken met aspecten als goede toegankelijkheid voor voetgangers en het straatbeeld. Het aanbod van de fietsstallingen in Venlo centrum wordt vergroot. Fietsstallingen (circa 1.800) zijn te vol omdat er steeds meer bewoners in het centrum komen wonen maar ook door winkelpersoneel⁶.

AANTREKKELIJK CENTRUM

Het is aantrekkelijk om met fiets naar het centrum te komen. Parkeren in een fietsstalling is momenteel niet verplicht in Venlo centrum. Om een aantrekkelijk centrum te creëren, wordt in de binnenstad een verbodzone voor het stallen van fietsen ingesteld. Een belangrijke voorwaarde hiervoor zijn voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden aan de rand van het kernwinkelgebied. Deze zijn goed vindbaar en bereikbaar. Handhaven van het stallen van fietsen buiten de stallingen zal ook georganiseerd moeten worden.

BEWAAKTE STALLINGEN

Door de opkomst van de e-bike en andere dure fietsen is er meer behoefte aan bewaakte fietsstallingen in Venlo-centrum. Dit komt mede voort uit de gehouden interviews, daarnaast wordt de aantrekkelijkheid van het centrum vergroot. Door de opkomst van de e-bike is het ook voor bezoekers uit de omliggende kernen en vakantieparken interessant om op de fiets naar Venlo centrum te komen. Veilig stallingen bij bewaakte fietsstallingen is dan wenselijk. Aantrekkelijke locaties voor aanvullende bewaakte fietsstallingen zijn de omgeving van de St. Joriskerk/Bibliotheek, Maasboulevard en het Nolensplein/Nolenspark. Een alternatief is inpandige stallingen in parkeergarages. Bij de (inpandige) bewaakte stallingen kunnen oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters gerealiseerd worden.

NOTEN

1. Rijksoverheid: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl214404-fietsgebruik>
2. Nederlands Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: Fietsfeiten, nieuwe inzichten, pagina 24
3. Nederlands Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit, pagina 28
4. <https://nieuws.ns.nl/nieuw-record-gebruik-ov-fiets>
5. Venlo Partners/gemeente Venlo: Mobiliteitsagenda Binnenstad, pagina 5
6. venlo.incijfers.nl





BIJLAGE

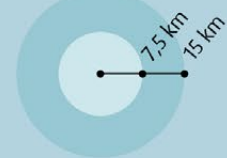
SNELFIETSROUTES IN BEELD



Legenda

- Bestaande snelfietsroutes
- Realisatie tot 2030
- Ambitie

Daily Urban System



0 50 100 km

