



**DEELNOTA:**  
**Fiets**

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020

Gemeente Venlo , 30 mei 2007





---

# VENLO: LEEFBAAR EN MOBIEL

## GVVP Deelnota Fiets 2007-2020

30 mei 2007

STADSBELEID

afdeling BLSON

steller Royal Haskoning/L. Peters

datum mei 2007



---

## SAMENVATTING

Fietsen is voor bijna de helft van de inwoners van Venlo een dagelijkse bezigheid. De route Stadsbrug-Koningsingel is nu de drukste met 5000 tot 7000 fietsers per dag. De slechte samenhang in het huidige fietsnetwerk en de verkeersveiligheid worden fundamenteel verbeterd. Aansluitend bij de principes van het landelijke 'Duurzaam Veilig concept' wordt het hoofd fietsnetwerk zoveel mogelijk gescheiden van dat voor de auto. Dit is het zogenoemde ontvlechten van verkeersstromen. Behalve veiliger moet fietsen ook aantrekkelijker worden. Het nieuwe fietsroutenet voorziet hierin. De concurrentiepositie ten opzichte van de auto wordt beter, door het verbeteren van het fietssysteem en niet vanwege kwaliteitsvermindering van het autonetwerk. Het nieuwe netwerk voorziet tevens in het aantrekkelijker maken om (meer) van de fiets gebruik te maken. Het netwerk is daarbij opgebouwd en afgestemd op de veelheid van functies in de gehele stad, zoals gepresenteerd in de 'Visie Venlo'. Waar hier gesproken wordt over fietsers gaat het generiek ook over de bromfietser.

### Fietsroutes

Het fietsroutenetwerk is opgebouwd uit vier typen routes:

- de ruggengraat: hier komen de grote fietsstromen van diverse herkomsten en belangrijke bestemmingen samen. De kwaliteit voor de fietsers is hier van het hoogste niveau;
- primaire routes: de primaire routes sluiten aan op de ruggengraat. Met de primaire routes worden de herkomsten (woonwijken en omliggende dorpen) en bestemmingen (stadsdeelcentra, middelbare scholen, werkgelegenheidsconcentraties) op stadsniveau met elkaar verbonden;
- secundaire routes: het primaire netwerk wordt aangevuld met routes op wijkniveau. (Basis)scholen, wijkcentra, gemeenschapshuizen, kleinere werkgebieden en bushaltes zijn vanuit de wijken bereikbaar via deze routes;
- recreatieve routes: dit zijn de routes tussen de bebouwde omgeving en de groene ommelanden. Ook de vaak wat buitenaf gelegen sportparken worden met dit netwerk ontsloten. Aansluiten op het fietsknooppuntensysteem is wenselijk.

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/h-gebieden bieden een goede basisvoorziening voor fietsverkeer.

De ruggengraat van het fietsroutenetwerk betreft de routes met het hoogste potentiële fietsgebruik in Venlo. Deze routes worden gevoed door de fietsstromen uit de diverse woonwijken en omliggende woonkernen en verbinden de belangrijkste Venlose fietsbestemmingen onderling: centrum, NS-station, zorg- en onderwijsboulevard (ziekenhuis, Fontys Hogeschool, College Den Hulster), Blerick (Maasoever verbinding), werkgelegenheidslocatie Venlo-Noord (Océ, Valuascollege).

De recreatieve routes zoeken aansluiting bij het knooppuntensysteem van fietsroutes. Bij de recreatieve fietsers is de aantrekkelijkheid van de routes een belangrijke kwaliteitseis. Vanuit de woonomgeving moet de Venlonaar op een aangename wijze de groene omgeving in kunnen fietsen. Voor zover de routes een functie hebben voor de bereikbaarheid van sportaccommodaties, en in mindere mate ook voor andere recreatieve voorzieningen, spelen aspecten van sociale veiligheid (openbare verlichting, sociale controle) een rol van betekenis.

### Fietsenstallingen

Naast een goed fietsroutenetwerk zijn goede fietsstallingen essentieel voor een kwalitatief hoogwaardig fietssysteem in Venlo. Om dit te verwezenlijken worden de fietsenstallingen gesitueerd langs de ruggengraat of primaire fietsroutes. Voor de herkenbaarheid wordt een 'lijn' van fietsenstallingen toegepast, met eenzelfde uitstraling. Het laatste aspect is gericht op de kwaliteitsvoorzieningen, waaraan fietsparkeervoorzieningen dienen te voldoen. Ook voor het bromfietsverkeer moet het aantal stallingmogelijkheden worden uitgebreid.

---

### **Stimulering fietsgebruik**

De realisatie van het fietsrouten netwerk stimuleert op zich het fietsgebruik in Venlo. Dit proces kan echter fors versneld en verdiept worden door gerichte stimuleringsacties. Hierbij moet gedacht worden aan:

- promotie door bijvoorbeeld speciale acties;
- voorlichting en educatie;
- handhaving;

Cruciaal is de betrokkenheid van zo veel mogelijk partijen en een goede coördinatie en afstemming van de diverse acties door die partijen.

## INHOUDSOPGAVE

Blz.

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>1</b>
1.1	Introductie fietsbeleid.....	1
1.2	Probleem- en doelstelling.....	2
1.3	Vraagstelling.....	2
1.4	Relatie met Hoofdnota 'GVVP Venlo: leefbaar en bereikbaar'.....	3
1.5	Leeswijzer.....	3
<b>2</b>	<b>FIETSBELEID</b> .....	<b>5</b>
2.1	Rijksbeleid.....	5
2.2	Provinciaal beleid.....	5
2.3	Beleid Nordrhein-Westfalen.....	6
<b>3</b>	<b>EVALUATIE VIGEREND BELEID</b> .....	<b>7</b>
3.1	Beleidsplan Fiets Venlo 1993.....	7
3.2	Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan Tegelen 1996.....	8
3.3	Verkeerscirculatieplan Belfeld 1995.....	8
<b>4</b>	<b>HUIDIGE SITUATIE</b> .....	<b>9</b>
4.1	Fietsbalans.....	9
4.2	Fietsparkeervoorzieningen.....	11
4.3	Fietsongevallen.....	11
4.4	Fietsendiefstal.....	14
<b>5</b>	<b>BELEIDSSTRATEGIE</b> .....	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>INFRASTRUCTUUR</b> .....	<b>17</b>
6.1	Fietsnetwerk.....	17
6.2	Ruggengraat.....	19
6.3	Primaire routes.....	28
6.4	Secundaire routes.....	31
6.5	Recreatieve routes.....	32
6.6	Fietsvoorzieningen langs verkeersaders.....	32
6.7	Toepassing fietsvoorzieningen.....	33
<b>7</b>	<b>FLANKERENDE MAATREGELEN</b> .....	<b>35</b>
7.1	Fietsenstallingen.....	35
7.2	Fietsbewegwijzering.....	37
7.3	Concurrentiepositie ten opzichte van auto.....	38
7.4	Andere beleidssectoren.....	38
<b>8</b>	<b>STIMULERING FIETSGEBRUIK</b> .....	<b>39</b>
8.1	Organisatie.....	39
8.2	Promotie.....	39
8.3	Voorlichting en educatie.....	40
8.4	Handhaving.....	40
<b>9</b>	<b>BESLISPUNTEN</b> .....	<b>41</b>



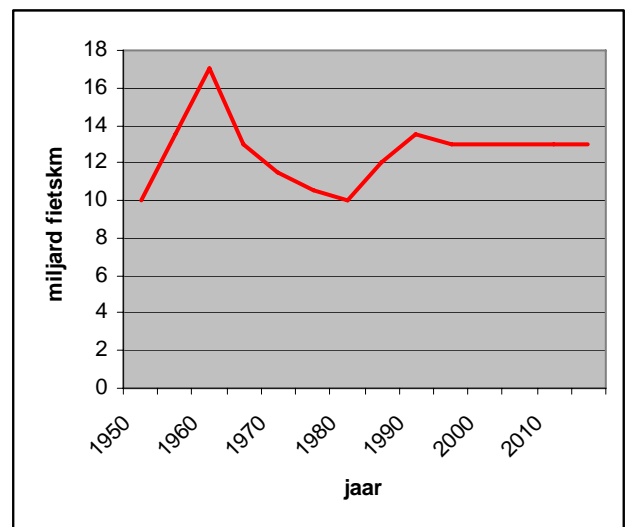


## 1 INLEIDING

### 1.1 Introductie fietsbeleid

Het vigerende Beleidsplan Fiets dateert uit 1993. Uit de in 2001 uitgevoerde Fietsbalans in Venlo blijkt dat de doelstellingen van destijds in onvoldoende mate bereikt zijn. Het fietsbeleid is derhalve aan evaluatie en herziening toe. Inzicht ontstaat namelijk pas door gedegen onderzoek naar de actuele stand van zaken van het fietsgebruik en de toekomstige ontwikkelingen. Er is behoefte aan een actueel beeld van de knelpunten en wensen voor het fietsverkeer en de beleidsdoelstellingen. De gemeente heeft daarom een nieuw fietsbeleidsplan nodig. Dit plan is ook nodig om afstemming te kunnen bereiken met verschillende andere beleidsvelden, zoals ruimtelijke ordening, beheer en onderhoud en milieu (luchtkwaliteit). Dit alles komt terug in deze deelnota Fiets.

De groei van het autoverkeer lijkt onontkoombaar. Ondanks de groei van het autogebruik zijn mensen toch ook blijven fietsen. Na een sterke groei van het fietsgebruik in de jaren '50 van de vorige eeuw volgde een daling in de jaren '60 en '70 en opnieuw een stijging in de jaren '80. Het laatste decennium stabiliseert het fietsgebruik op zo'n 13 miljard kilometer per jaar in Nederland. Deze stabilisatie moet ook de komende jaren worden vastgehouden. De inspanning is de moeite waard omdat het gebruik van de fiets helpt verstopping van de stad door auto's te voorkomen en bijdraagt aan een veiliger en schoner verkeer. Het stimuleren van het gebruik van de fiets is een zeer kansrijke maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit. Uitgangspunt van het fietsbeleid is dat elke verkeersdeelnemer zijn eigen keuze maakt voor een vervoerswijze en dat de voorwaarden voor een keuze in het voordeel van de fiets geoptimaliseerd worden. Die voorwaarden worden primair geschapen door de overheden, maar ook bedrijven en burgers kunnen hun steentje bijdragen. De instrumenten die daarbij worden ingezet zijn realisatie van fietsroutes aanpassing van wegen, handhaving en regelgeving, voorlichting en educatie en toepassing van nieuwe technologie.



De genoemde verantwoordelijkheid en betrokkenheid van overheden, bedrijven en burgers is op dit moment nog niet geconcretiseerd. Met het formuleren van het fietsbeleid zal deze invulling, ook in Venlo, plaats moeten vinden. Er van uitgaande dat de lokale en regionale overheden de komende jaren meer gaan samenwerken, kunnen gemeentelijke fietsplannen beter op elkaar aansluiten en gezamenlijk een regionaal fietsroutenetwerk vormen. De overheden bepalen samen op welke wijze de financiële middelen hiervoor worden ingezet. Zij zijn samen verantwoordelijk voor een integraal en regionaal fietsbeleid. Op regionaal niveau zullen concrete maatregelpakketten worden samengesteld, die alle aspecten van het fietsbeleid omvatten. Dus niet alleen infrastructuur maar ook een integrale aanpak met educatie, voorlichting en handhaving. De maatregelpakketten worden opgesteld voor de regio Venlo en besproken in het Regionaal Mobiliteits Overleg. Dit gebeurt binnen de kaders van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan waarin het provinciaal en landelijk verkeers- en vervoersbeleid integraal is opgenomen. Dit betekent echter niet dat alle gemeentelijke projecten hierin kunnen worden ondergebracht en dus financieel deels worden gedekt. Voor de gemeentelijke projecten blijft vooral eigen inzet en geld nodig. Interessant op korte termijn is het aanhaken op bijdrageregelingen voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

## 1.2 Probleem- en doelstelling

Het fietsbeleid moet erop gericht zijn dat mensen zich per fiets vlot en veilig door Venlo kunnen verplaatsen. Op basis van de verkenning van bestaand beleid en huidige voorzieningen, evenals op basis van constatering, is in de Verkenningnota een algemeen wensbeeld voor het fietsverkeer geformuleerd:

### *probleemstelling fiets*

De gemeente Venlo is in hoge mate georiënteerd op de bereikbaarheid voor het autoverkeer, met alle gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid. Om de stad ook op termijn leefbaar te houden is meer aandacht voor andere vervoerswijzen nodig en dan vooral voor het langzaam verkeer. Het huidige fietsbeleid is onvoldoende om de Venlonaar vanzelfsprekend de fiets te laten nemen in plaats van de auto.

De centrale doelstelling voor de deelnota fiets luidt derhalve:

### *doelstelling fiets*

Het stimuleren van het fietsgebruik op een verplaatsingsafstand tot 7,5 km. Er wordt concreet gestreefd naar:

- een toename van het fietsgebruik met 25% tussen 2007 en 2020;
- het terugdringen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers tussen 2007 en 2020 met tenminste 25%.

Voor het bereiken van dit doel is het nodig de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto te verbeteren. Hiervoor zijn maatregelen nodig die het fietsgebruik bevorderen. Flankerende maatregelen ondersteunen het voorgaande.

## 1.3 Vraagstelling

Het fietsbeleid dient te passen in het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP): Venlo, leefbaar en bereikbaar en zo goed mogelijk te worden afgestemd met andere relevante plannen, zonder voorbij te gaan aan de specifieke doelstelling van het fietsbeleid.

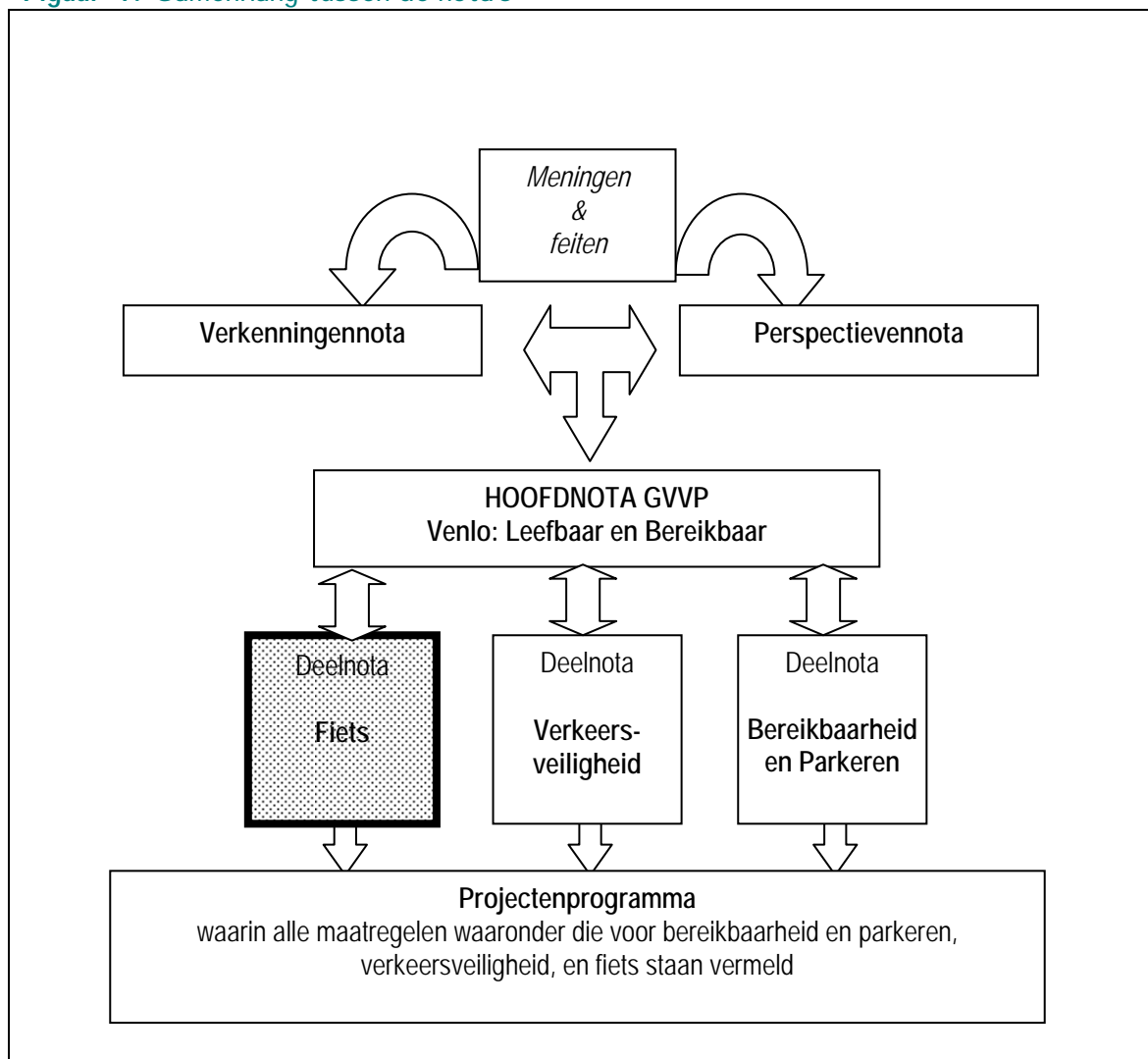
Concreet dient in de deelnota Fiets de vraag te worden beantwoord hoe het huidige fietsbeleid moet worden geïntensiveerd om de doelstelling te bereiken. Dat vraagt antwoord op vragen als:

- Hoe is het fietsbeleid georganiseerd?
- Hoe ziet de huidige verkeersstructuur van Venlo eruit, welke invloed heeft dit op het fietsgebruik en zijn hierin ontwikkelingen/veranderingen te verwachten?
- Welke knelpunten doen zich voor ten aanzien van fietsverkeer en welke hebben prioriteit?
- Wat wordt er al gedaan op het gebied van verkeershandhaving, verkeerseducatie en voorlichting en ruimtelijke ordening? En welke van deze aandachtsgebieden behoeven verbetering?
- Welke maatregelen dienen genomen te worden om het fietsgebruik in Venlo te bevorderen?

## 1.4 Relatie met Hoofdnota 'GVVP Venlo: leefbaar en bereikbaar'

De gemeenteraad heeft op 6 juli 2005 de hoofdnota 'GVVP: Venlo, leefbaar en bereikbaar' vastgesteld. Deze nota moet verder worden uitgewerkt in de diverse deelnota's. Onderhavige nota is de uitvoering op het gebied van fiets. In onderstaand figuur 1 is weergegeven op welke wijze de verschillende nota's met elkaar samenhangen

**Figuur 1: Samenhang tussen de nota's**



## 1.5 Leeswijzer

In de deelnota Fiets komen de volgende punten aan de orde. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het landelijke, regionale en gemeentelijke fietsbeleid. Vervolgens wordt teruggekeken op het huidige fietsbeleid; of dat de gestelde doelen uit het vorige beleidsplan gerealiseerd zijn (hoofdstuk 3 en 4). In hoofdstuk 5 wordt de beleidsstrategie voor de toekomst uiteengezet, waarna hoofdstuk 6 ingaat op de opbouw van een fietsroutenetwerk als hoeksteen van het fietsbeleid. Vervolgens komen de flankerende maatregelen (hoofdstuk 7) en niet infrastructuurle middelen om het fietsgebruik te stimuleren (hoofdstuk 8) aan de orde.





---

## 2 FIETSBELEID

In dit hoofdstuk wordt allereerst een overzicht gegeven van het bestaande fietsbeleid van de Rijksoverheid. Daarna volgt een beschrijving van het provinciale beleid en dat van onze burens in Nordrhein-Westfalen. Samen vormen deze aspecten uitgangspunten voor het nieuw op te stellen beleid in de gemeente Venlo.

### 2.1 Rijksbeleid

Van alle autoritten is de helft korter dan 7,5 km. Voor veel van deze relatief korte ritten is de fiets een efficiënt, direct beschikbaar en gezond alternatief. Er is nog voldoende fietspotentie op deze korte afstanden.

Het fietsbeleid is gericht op het faciliteren van het fietsgebruik: goede fietsvoorzieningen zijn een basisvoorwaarde om het huidige fietsgebruik te behouden, om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor korte autoritten en om combinaties van de fiets met andere vervoerwijzen voor langere verplaatsingen te versterken.

#### Korte ritten

Een belangrijke doelstelling voor het fietsverkeer is het vergroten van het gebruik van de fiets op afstanden tot 7,5 km. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in samenwerking met andere ministeries in 1999 het project 'Korte Ritten' opgestart. Het project is medio 2002 afgesloten. De doelstellingen van het project 'Korte Ritten' waren:

- Het stimuleren van het gebruik van de fiets, lopen en kleinschalig openbaar vervoer op korte afstand (minder dan 7,5 km);
- Het ontwikkelen van beleid gericht op het doorbreken van de trend dat verplaatsingsafstanden langer worden;
- Bewustzijn creëren bij de verschillende departementen dat hun beleid een bijdrage levert aan het langer worden van verplaatsingsafstanden;
- Het ontwikkelen van instrumenten om verkeersaspecten in beleidsvormingsprocessen te betrekken.

### 2.2 Provinciaal beleid

In het PVVP worden ten aanzien van het fietsbeleid de volgende sporen gevolgd:

- realiseren van ontbrekende fietsvoorzieningen langs provinciale wegen, vooral op gemeentegrens-overschrijdende verbindingen;
- optimaliseren van bestaande fietsvoorzieningen langs provinciale wegen;
- opstellen provinciaal utilitair fietsroutenetwerk tussen gemeenten ter prioritering fietsinfrastructuur op belangrijke regionale routes;
- stimulering gemeentelijke fietsinfrastructuur met behulp van een subsidieregeling.

De eerste twee sporen zetten het reeds bestaande beleid voort.

#### Recreatieve routes: knooppuntensysteem

In aansluiting op het provinciale beleid om recreatieve fietsroutes te stimuleren is in de provincie Limburg het knooppuntensysteem geïntroduceerd. Het knooppuntensysteem is een recreatief fietsroutenetwerk, waarbij er van knooppunt naar knooppunt gefietst wordt. Alle knooppunten hebben een nummer en door middel van bebording wordt verwezen naar het dichtstbijzijnde knooppunt. Met behulp van een overzichtskaart kan een naar eigen keuze samengestelde route worden gefietst.

---

## 2.3 Beleid Nordrhein-Westfalen

Aan het grondgebied van Venlo grenst het Duitse Nordrhein-Westfalen. Deze Kreis heeft haar eigen fietsbeleid. Doelen van dit fietsbeleid zijn:

- het fietsverkeer een bijdrage laten leveren aan de oplossing van de mobiliteitsproblemen vooral binnen stedelijke gebieden;
- de potenties van het fietsverkeer verbeteren door de aantrekkelijkheid, comfort, veiligheid en snelheid van het fietsverkeer te vergroten;
- het fietsverkeer stimuleren door plannen die binnen een overzichtelijke tijd gerealiseerd en gefinancierd kunnen worden en niet door utopische oplossingen na te streven.

Deze doelen worden nagestreefd door zich te richten op de volgende aandachtsgebieden:

- ontwikkelingsmogelijkheden voor fietsverkeer, bijvoorbeeld verbeteren kwaliteit en kwantiteit fietsbestand en verhogen aandeel van het fietsverkeer in de totale modal split;
- verbeteren van de fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld door het realiseren van nieuwe fietsvoorzieningen en het verbeteren van al bestaande fietsvoorzieningen;
- bebording en bewegwijzering, bijvoorbeeld het in tweerichtingen toestaan van fietsverkeer in eenrichtingsstraten;
- verkeersveiligheid, bijvoorbeeld verkeerseducatie.

### 3 EVALUATIE VIGEREND BELEID

#### 3.1 Beleidsplan Fiets Venlo 1993

Het Beleidsplan Fiets uit 1993 was een aanvulling op het Beleidsplan Verkeer en Vervoer. Het Beleidsplan Verkeer en Vervoer was erop gericht vanuit verkeer en vervoer een bijdrage te leveren aan het vitaal maken en houden van de gemeente Venlo.

De doelstelling van het Beleidsplan Fiets was:

Door het toepassen van een passend pakket van maatregelen dienen de voorwaarden te worden geschapen voor de substitutie van verplaatsingen tot 5 kilometer die nu nog per auto worden gemaakt door verplaatsingen per fiets. Daarbij dient de gehele verplaatsingsketen en alle aspecten van de verplaatsingen in beschouwing te worden genomen (veiligheid, directheid, wachttijd, stallingen, beschutting enz.). Voorts dient de bereikbaarheid per fiets van de omliggende dorpen geoptimaliseerd te worden.

Om de doelstelling te bereiken is toentertijd gekozen voor vier ingangen:

- verbetering bereikbaarheid (hoe direct zijn routes?);
- verbetering van de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto;
- verbetering van de veiligheid voor fietsers;
- overige klachten en wensen.

Deze vier sporen zijn in het oude beleidsplan vertaald in 17 concrete maatregelen voor de fiets. Tabel 1 geeft een overzicht in hoeverre deze voorgestelde maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zijn.

**Tabel 1. Stand van zaken maatregelen Beleidsplan Fiets 1993**

Nr.	Maatregel	Stand anno 2007
1	Aanbrengen fietspad parallel aan St. Willebrordstraat: fietspad tussen Van Laarstraat en St. Willebrordstraat	Uitgevoerd
2	Aanbrengen fietspad langs Weselseweg	Gedeeltelijk aangelegd. Uitvoering tussen A67 en Straalsebosweg onzeker.
3	Aanleggen fietspad tussen Boterstraat en Rijnbeekstraat	Uitvoering door problemen met grondverwerving niet gerealiseerd. Uitvoering niet meer noodzakelijk geacht.
4	Fietspad Drie Decembersingel – Azaleastraat	Niet uitgevoerd, uitvoering niet meer wenselijk.
5	Vrijliggende fietspaden langs de Voltastraat	Uitgevoerd
6	Een OFOS aanbrengen op:	
7	a) Kruising Belletablestraat-Burg. Van Rijnsingel;	a) Opvangfietspaden gerealiseerd;
8	b) Kruising St. Martinusstraat-Goltziusstraat;	b) Gerealiseerd op St. Martinusstraat;
9	c) Kruising Deken van Oppensingel-Goltziusstraat;	c) Gerealiseerd op Deken van Oppensingel-Noord;
10	d) Kruising Krefeldseweg-Laaghuissingel-Molenstraat;	d) Gerealiseerd op Laaghuissingel en Molenstraat;
11	e) Kruising Stalbergweg-Burg. Van Rijnsingel;	e) Gerealiseerd op Stalbergweg
	f) Kruising Burg. Gommansstraat-Vastenavondkampstraat	f) Gerealiseerd op A. Verweijstraat en Vastenavondkampstraat.
12	Verzamelen van informatie over de mogelijkheden van preventieve voorzieningen t.a.v. diefstal, t.b.v. een adviserende functie door de afdeling Verkeer en Vervoer	Nauwelijks in praktijk gebracht. Politie is reeds gestart met de mogelijkheid om via internet aangifte te doen van fietsendiefstal.
13	Aandacht voor het fietsen meenemen in het beleid van de afdelingen Voorlichting en Onderwijs/welzijn	Nauwelijks in praktijk gebracht.
14	Heroverweging van het aantal langparkeerplaatsen in de binnenstad	Niet uitgevoerd, het aanbod aan parkeerplaatsen is afgestemd op de vraag.
15	Inventarisatie van knelpunten m.b.t. openbare verlichting op geheel vrijliggende fietspaden;	Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden. Er is echter wel aandacht besteed aan deze problematiek.
16	Aandacht voor zeer onbeschermd gelegen gedeelten van het fietsnet (wind)	Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden. Er is echter wel aandacht besteed aan deze problematiek
17	Doorlichten verkeerslichten/kruispuntvormgeving op een aantal kruisingen	Verkeerslichten zijn doorgeïllustreerd. Uitvoering van maatregelen is echter niet gerealiseerd. Actualisatie van resultaten doorlichten noodzakelijk.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de meeste infrastructurele maatregelen gerealiseerd zijn. Overige maatregelen op het vlak van voorlichting, handhaving en flankerend beleid zijn nauwelijks uitgevoerd.

---

### 3.2 Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan Tegelen 1996

De voormalige gemeente Tegelen heeft in 1996 een Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Het fietsverkeer komt hierin naar voren als speerpunt vanuit verkeersveiligheid. Er worden diverse maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren, deze zijn echter niet specifiek gericht op fietsers. Daarnaast is een verbetering van de hoofdinfrastructuur voorgesteld door aandacht te schenken aan onder andere fietsvoorzieningen. De wegen die hierbij genoemd worden, zijn:

- Grotestraat (N271);
- Muntstraat;
- Broeklaan;
- Industriestraat – Kruisstraat;
- Verlengde Kasteellaan – Kasteellaan – Stationstraat;
- De Drink.

Op de Broeklaan en De Drink zijn fietsvoorzieningen in de loop der jaren gerealiseerd. Op de overige wegen ontbreken de fietsvoorzieningen. Vooral op de Grotestraat, de belangrijkste verkeersader door Tegelen, is dit een groot gemis.

### 3.3 Verkeerscirculatieplan Belfeld 1995

De voormalige gemeente Belfeld heeft in 1995 een verkeerscirculatieplan opgesteld. Fietsverkeer maakt een onderdeel uit van deze rapportage. In het beleidsplan zijn voor de kern Belfeld drie fietsassen onderscheiden. Te weten:

- Markt – Schoolstraat – Tegelseweg;
- Reuverweg – Pr. Frederikstraat – Pr. Hendrikstraat;
- Broekstraat – Wilhelminastraat.

Aan de westzijde van Belfeld wordt de Rijksweg als belangrijke fietsverbinding aangegeven. Richting Tegelen - Venlo is de route langs de Tegelseweg de aangewezen route.

Met uitzondering van de Reuverweg en Pr. Frederikstraat zijn op alle bovenvermelde routes fietsstroken of fietspaden aangelegd. De fietsstroken op de driehoek Schoolstraat – Wilhelminastraat - Prins Hendrikstraat voldoen niet aan de gestelde breedte.



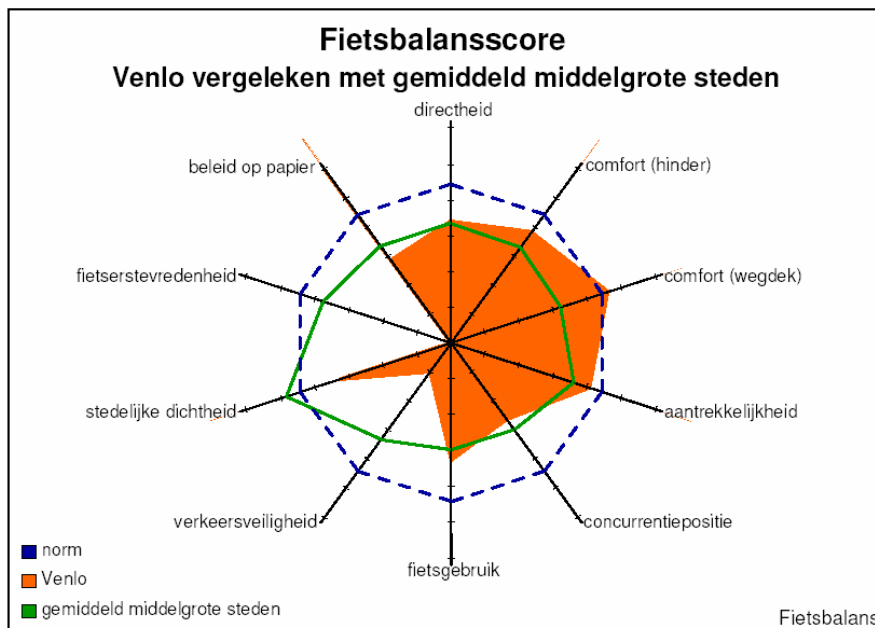
## 4 HUIDIGE SITUATIE

### 4.1 Fietsbalans

In 2001 heeft de Fietsersbond het fietsklimaat van de gemeente Venlo beoordeeld op 10 aspecten. Uit de beoordeling volgt een sterkte - zwakte analyse voor het fietsklimaat. De resultaten van inventarisatie in de gemeente Venlo zijn afgezet tegen:

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

Figuur 2. Score Fietsbalans Venlo (2001)



Tabel 2 geeft een overzicht van de scores van Venlo afgezet tegen vergelijkbare gemeenten. Aandachtspunten uit de fietsbalans zijn:

- een vrij groot aantal kruispunten met verkeerslichten zorgt voor oponthoud. Betere afstemming van de verkeerslichten op fietsers kan de gemiddelde snelheid van de fietser bevorderen;
- verbetering van het comfort is mogelijk door asfaltering van de bestaande tegelfietspaden;
- in de gemeente Venlo vallen doorgaande autoroutes vaak samen met doorgaande fietsroutes. Door deze routes minder vaak samen te laten vallen, kan Venlo de score op het aspect aantrekkelijkheid verbeteren;
- de kans om in Venlo slachtoffer te worden van een ongeval is meer dan 2x groter dan de norm. Het uitvoeren van Duurzaam Veilig kan hier verbetering in brengen;
- een hoge stedelijke dichtheid betekent dat er veel bestemmingen op fietsafstand van elkaar gelegen zijn. Dit betekent dat er een hoge potentie is voor het fietsgebruik;
- de fiets heeft in het beleid van de gemeente Venlo niet de positie die het gezien de bijdrage aan de bereikbaarheid in Venlo verdient. Verbeteringen kunnen optreden door integratie van het fietsbeleid in het totale gemeentelijke beleid.

Tabel 2. Eindrapport Fietsbalans Venlo (samenvatting)

Totaaloverzicht Fietsbalansscore Venlo	Venlo	Gemiddeld Totaal	Gem. middel- grote steden	Beste middel- grote steden
<b>Directheid</b>				
Omrijdfactor (ratio)	Slecht	Matig	Matig	
Oponthoud (sec/km)	Goed	Matig	Matig	
Gemiddelde snelheid (km/h)	Slecht	Matig	matig	
<b>Totaaloordeel directheid</b>	Matig	Matig	Matig	Almere Stad
<b>Comfort (hinder)</b>				
Stopfrequentie (N/km)	Matig	Matig	Matig	
Langzaam fietsen & lopen (% v.d. tijd)	Slecht	Matig	Matig	
Verkeershinder (v-Fv)	Goed	Matig	Matig	
Infrahinder (v-Fi)	Matig	Matig	Matig	
Geen voorrangrechten (N/km)	Goed	Matig	Matig	
Afslaan (N/km)	Goed	Matig	Matig	
<b>Totaaloordeel comfort (hinder)</b>	Matig	Matig	Matig	Alphen ad. Rijn
<b>Comfort (wegdek)</b>				
Trillinghinder (v-Ft)	Goed	Matig	Matig	Veenendaal
<b>Aantrekkelijkheid</b>				
Geluidhinder (v-Fg)	Goed	Matig	Matig	Almere-stad
<b>Concurrentiepositie fiets t.o.v. auto</b>				
Reistijdverhouding fiets/auto (ratio)	Matig	Goed	Matig	
Verplaatsingen fiets sneller (%)	Zeer slecht	Matig	Slecht	
Kosten per verplaatsing (cent)	Slecht	Slecht	Slecht	
<b>Totaaloordeel concurrentiepositie</b>	Slecht	Matig	Matig	Den Bosch
<b>Fietsgebruik</b>				
Aandeel in ritten tot 7,5 km (%)	Matig	Matig	Slecht	Leeuwarden
<b>Verkeersveiligheid</b>				
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	Zeer slecht	Matig	Slecht	Amstelveen
<b>Stedelijke dichtheid</b>				
Omgevingsadressendichtheid (N/km <sup>2</sup> )	Goed	Matig	Goed	Schiedam
<b>Fietserstevredenheid</b>				
Fietsenstalling (% ontevreden)				
Fietscomfort (% ontevreden)				
Verkeersveiligheid (% ontevreden)				
Sociale veiligheid (% ontevreden)				
Aanpak diefstal (% ontevreden)				
Ambities gemeente (% ontevreden)				
Rapportcijfer				
<b>Totaaloordeel fietserstevredenheid</b>				Onvoldoende respons
<b>Beleid op papier</b>				
Nota's en plannen (N)	Matig	Matig	Matig	
Fietsnetwerk (N)	Slecht	Matig	Matig	
Fietsparkeren (N)	Matig	Slecht	Matig	
Budget (N)	Slecht	Slecht	Slecht	
Gemeente als werkgever (N)	Slecht	Matig	Goed	
<b>Totaaloordeel Beleid op papier</b>	Slecht	Matig	Matig	Assen

## 4.2 Fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Venlo heeft twee bewaakte fietsstallingen, welke beiden gelegen zijn in het centrum van Venlo. Het betreft een bewaakte stalling bij het NS-station Venlo en één ter hoogte van de Roermondsepoort (Vleesstraat).

Onbewaakte stallingen zijn op diverse plaatsen aanwezig. De meeste stallingen zijn gelegen bij de NS-stations (Venlo, Blerick en Tegelen) en rondom de centra van de diverse kernen.

## 4.3 Fietsongevallen

Bij 7,5 % van alle geregistreerde ongevallen in de gemeente Venlo die de afgelopen jaren plaatsvonden (periode 1999 t/m 2001) was een fietser betrokken, terwijl bij 30,6 % van de letselongevallen een fietser betrokken was. Voor bromfietzers zijn deze cijfers nog slechter. Bij 9,7% van de ongevallen was een bromfietser betrokken en bij 32,0% van de letselongevallen. Het betreft relatief vaak voorrangsongevallen en ongevallen met afslaande voertuigen.

In aansluiting op de deelnota verkeersveiligheid moet ook de fietsveiligheid zich richten op beperking van het aantal doden en ziekenhuisgewonden. De betrokkenheid van fietsers en bromfietzers bij deze categorie ongevallen in Venlo is voor beide groepen ongeveer 15% (circa 20 slachtoffers per jaar).

In tabel 3 en 4 en figuur 3 en 4 zijn de locaties met de meeste (brom)fietsongevallen weergegeven van de periode 2001-2005.

**Tabel 3. Top 8 Slachtofferongevallen met fietsverkeer (periode 2001 – 2005)**

Locatie	Dodelijk	Letsel	Totaal
1 Koninginneplein		13	13
2 A67-Sevenumseweg (noordelijke aansluiting afrit 39)		7	7
3 Krefeldseweg – Molenstraat - Laaghuissingel	1	3	4
4 Venloseweg - Muntstraat		4	4
5 HR Holstlaan – Klingerbergsingel - Diependijkstraat		3	3
Pastoor Stassenstraat - Dautzenbergstraat		3	3
Stadsbrug (wegvak)		3	3
Muntstraat – Raadhuislaan - Kerkhoflaan		3	3

Opm. Op kruising Krefeldseweg – Molenstr - Laaghuissingel draait sinds juni 2004 de VRI continue Kruispunt Muntstraat – Raadhuislaan - Kerkhoflaan is in mei 2006 gereconstrueerd.

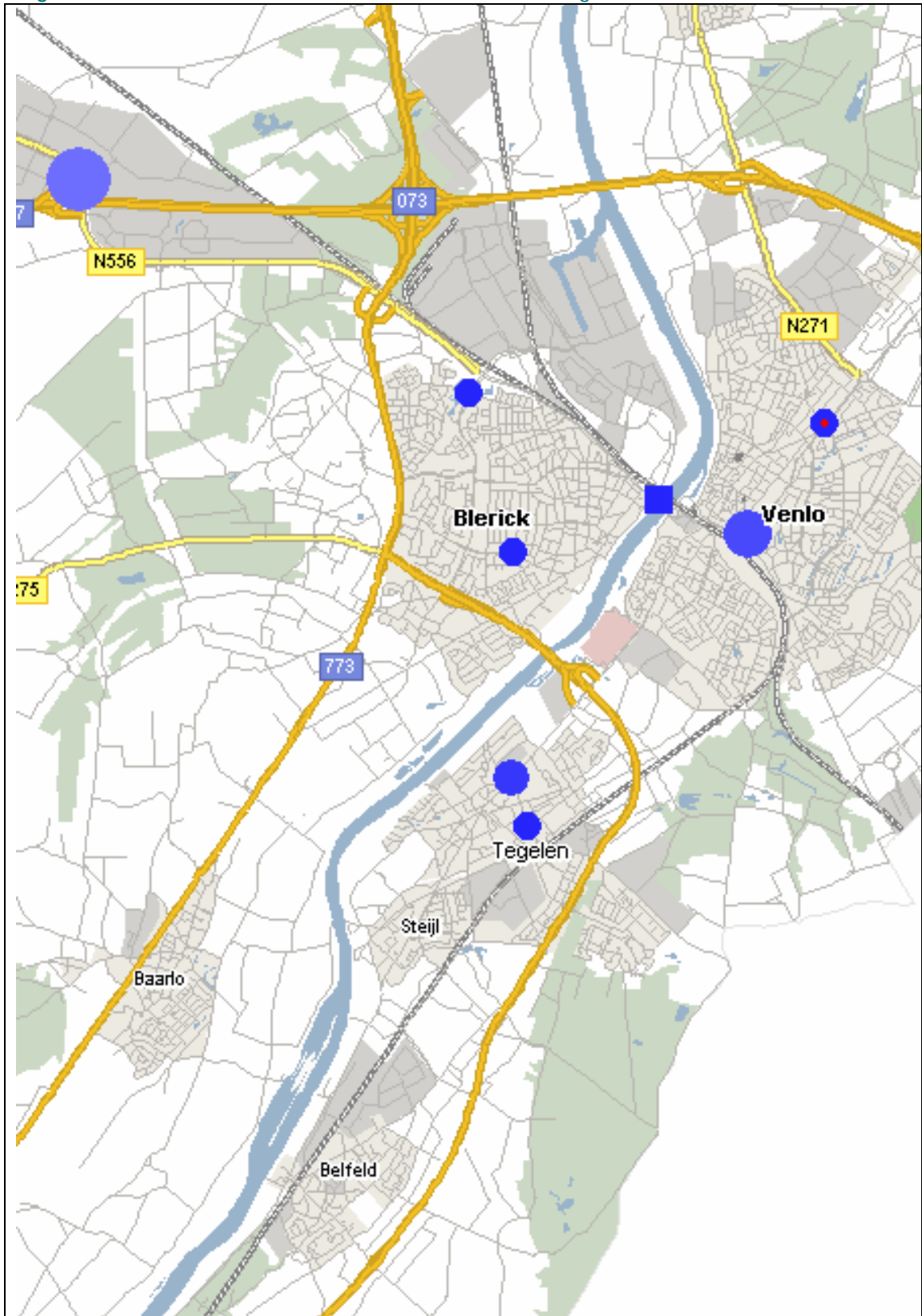
**Tabel 4. Top 7 Slachtofferongevallen met bromfietsverkeer (periode 2001 – 2005)**

Locatie	Dodelijk	Letsel	Totaal
1 A67-Sevenumseweg (noordelijke aansluiting afrit 39)		5	5
Venloseweg - Broeklaan		5	5
3 Stadsbrug (wegvak)		4	4
4 Antoniuslaan - Rutgerusgang		3	3
Klingerbergsingel - Oleanderstraat		3	3
Venloseweg - Muntstraat		3	3
Glazenapstraat (wegvak Streekweg - Kerspelstraat)		3	3

Opm. Op de kruising Venloseweg-Broeklaan in Tegelen zijn in april 2003 verkeerslichten geplaatst

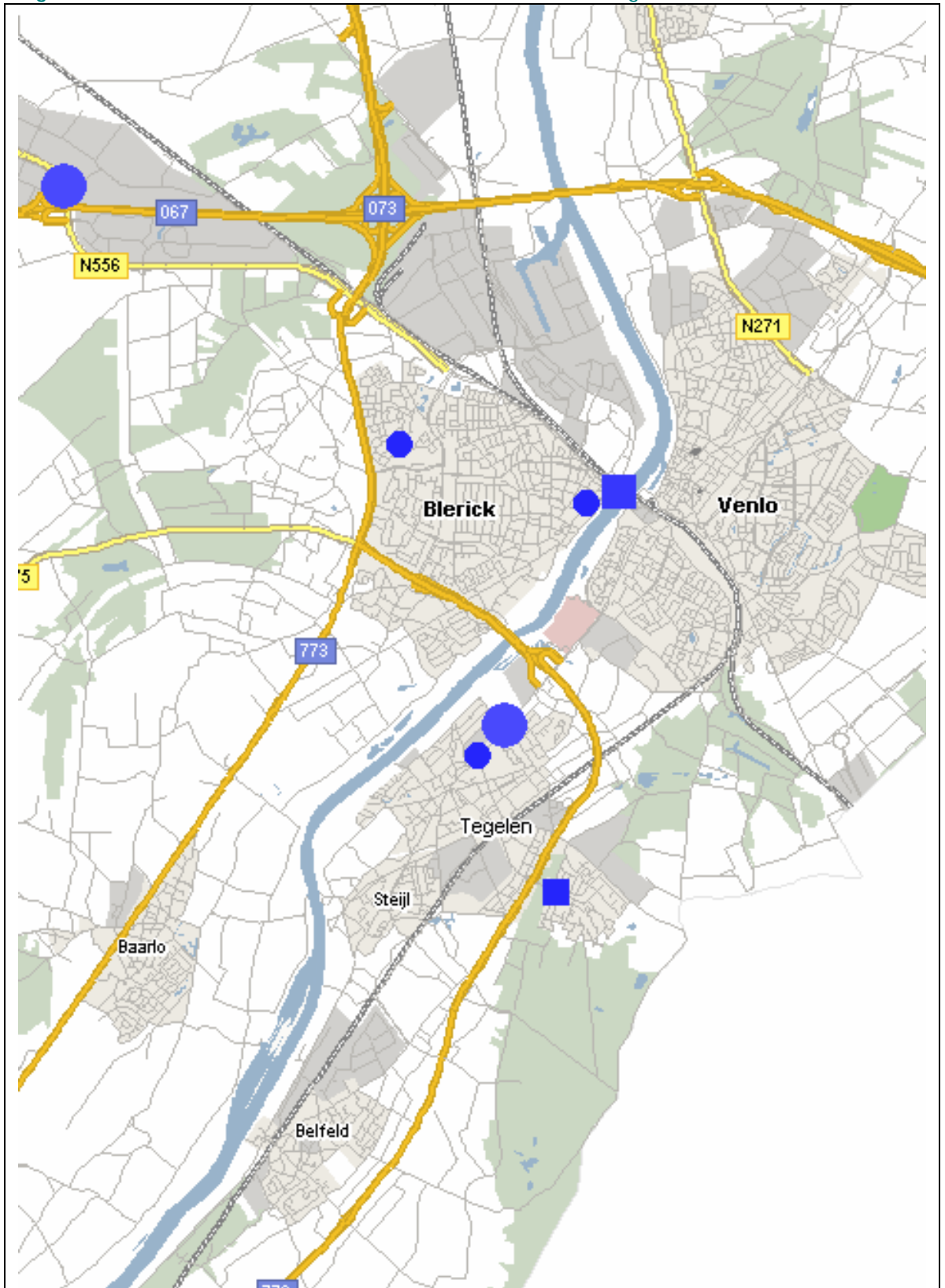
Twee locaties in de gemeente Venlo vallen meteen op qua onveiligheid voor het fiets- en bromfietsverkeer. Op het Koninginneplein en de aansluiting Sevenumseweg (N556)-A67 is de (brom)fietser vaak het slachtoffer.

Figuur 3. Locaties met meer dan 2 fietsslachtofferongevallen in 2001-2005





Figuur 4. Locaties met meer dan 2 bromfietsslachtofferongevallen in 2001-2005



#### 4.4 Fietsendiefstal

Een reden om de fiets niet te gebruiken, is de kans dat de fiets gestolen wordt. Het merendeel van de (brom)-fietsen wordt gestolen in de kern Venlo. Tabel 5 geeft een overzicht van het aantal gestolen (brom)fietsen waarvan aangifte gedaan is bij de politie verdeeld naar kern. Tabel 6 geeft de top 10 van locaties waar de meeste (brom)fietsen gestolen zijn. Het centrum van Venlo 'scoort' hierbij hoog met het Stationsplein als locatie waar de meeste (brom)fietsen worden gestolen.

**Tabel 5.** Aantal aangiften van gestolen (brom)fietsen per kern in 2002 en 2003

Kern	2002			2003 (t/m 20 oktober)			Totaal
	Fiets	Bromfiets	Totaal	Fiets	Bromfiets	Totaal	
Belfeld	20	2	22	10	1	11	33
Blerick	277	32	309	205	36	241	550
Steyl	22	3	25	12	3	15	40
Tegelen	185	18	203	160	18	178	381
Venlo	839	60	899	858	70	928	1.827
<b>Totaal</b>	<b>1.343</b>	<b>115</b>	<b>1.458</b>	<b>1.245</b>	<b>128</b>	<b>1.373</b>	<b>2.831</b>

**Tabel 6.** Top 10 locaties gestolen (brom)fietsen in 2002 en 2003

Locatie		2002	2003 t/m 20 okt	Totaal
1	Stationsplein (Venlo)	90	87	177
2	Vleesstraat (Venlo)	54	38	92
3	Sint Jorisstraat (Venlo)	47	28	75
4	Parade (Venlo)	36	36	72
5	Begijnengang (Venlo)	31	32	63
6	De Drink (Tegelen)	35	25	60
6	Tegelseweg (Venlo)	35	25	60
6	Straelseweg (Venlo)	32	28	60
9	Nijmeegseweg (Venlo)	24	17	41
10	Leutherweg (Venlo)	19	21	40

---

## 5 BELEIDSSTRATEGIE

Stimuleren van het fietsgebruik op afstanden tot 7,5 km is het beleid van zowel het Rijk als de provincie. Binnen de gemeente Venlo liggen bijna alle herkomsten binnen een fietsafstand van 7,5 km van het centrum van de kern Venlo. Belfeld en de Trade Ports zijn belangrijke herkomsten cq. bestemmingen, welke buiten de fietsafstand van 7,5 km van het centrum van Venlo vallen. Het fietsbeleid is er niet direct op gericht om autoverkeer van buiten Venlo op de fiets te krijgen omdat de fietsafstand over het algemeen te groot is. Door het aanbieden van goede voorzieningen mag echter verwacht worden dat een aantal bezoekers gebruik van de fiets blijft maken en dat een aantal automobilisten meer gebruik van de fiets zal gaan maken. Inzet is vooral gericht om de Venlonaar meer op de fiets te krijgen. Venlo heeft dan ook de potentie om een 'fietsstad' te zijn. Om potentiële fietsers daadwerkelijk op de fiets te krijgen, dienen de voorwaarden om comfortabel te kunnen fietsen optimaal te zijn. Middelen hiertoe zijn:

- Fietsrouten netwerk;
- Kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau;
- Flankerende maatregelen;
- Promotie, voorlichting en educatie, handhaving en diefstalpreventie.

Op deze aspecten wordt in dit en volgende hoofdstukken nader ingegaan.

### **Fietsrouten netwerk**

Om het fietsgebruik te stimuleren dient als basis op potentiële fietsrelaties een kwalitatief voldoende en complete fietsroute aanwezig te zijn. Een fietsroute dient onderdeel uit te maken van een groter fietsrouten netwerk.

### **Kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau**

Een fietsrouten netwerk moet een kwalitatief hoogwaardig voorzieningenniveau hebben, dat voldoet aan vijf hoofdeisen (CROW):

- Samenhang;
- Directheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Veiligheid;
- Comfort.

In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het fietsrouten netwerk en de kwaliteit waaraan dit netwerk dient te voldoen.

### **Flankerende maatregelen**

Een hoogwaardig fietsrouten netwerk is niet compleet zonder –eveneens hoogwaardige– stallingvoorzieningen aan begin- en eindpunt van de fietsrelaties. Daarnaast wordt het fietsgebruik extra gestimuleerd door bij maatregelen voor andere vervoerswijzen (met name auto) en in andere beleidssectoren (beheer en onderhoud wegen, groen, stedenbouw en stadsontwikkeling, economie) rekening te houden met de consequenties voor het fietsgebruik. In hoofdstuk 7 wordt op dit punt verder ingegaan.

### **Promotie, voorlichting en educatie, handhaving en diefstalpreventie**

De realisatie van alleen een fietsrouten netwerk met kwalitatief hoogwaardige voorzieningen is niet genoeg. Zeker met het oog op de stimulering op korte termijn. Het is niet de bedoeling dat de potentiële gebruikers wachten met fietsen totdat alle voorzieningen gerealiseerd zijn. De realisatie van het fietsrouten netwerk en flankerende maatregelen kost namelijk veel tijd. Als ondersteuning zijn daarom educatie, promotie en handhaving middelen om het fietsgebruik te stimuleren. In hoofdstuk 8 wordt op dit punt verder ingegaan.



## 6 INFRASTRUCTUUR

### 6.1 Fietsnetwerk

Het fietsroutenetwerk dient eenduidig opgebouwd te zijn. Bij het ontwerpen van het netwerk en de voorzieningen is een belangrijk uitgangspunt dat de ter plaatse onbekende fietser als het ware vanzelf de goede kant op fietst, ook zonder bewegwijzering of stadsplattegrond. Het kwaliteitsniveau van de voorzieningen is hoger naarmate het potentiële gebruik ervan groter is: hoe meer fietsers, des te minder concessies aan andere gebruiksvormen van de ruimte. Het succes van stimuleringsacties voor het fietsgebruik staat of valt met de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen.

Het fietsroutenetwerk is opgebouwd uit vier niveaus:

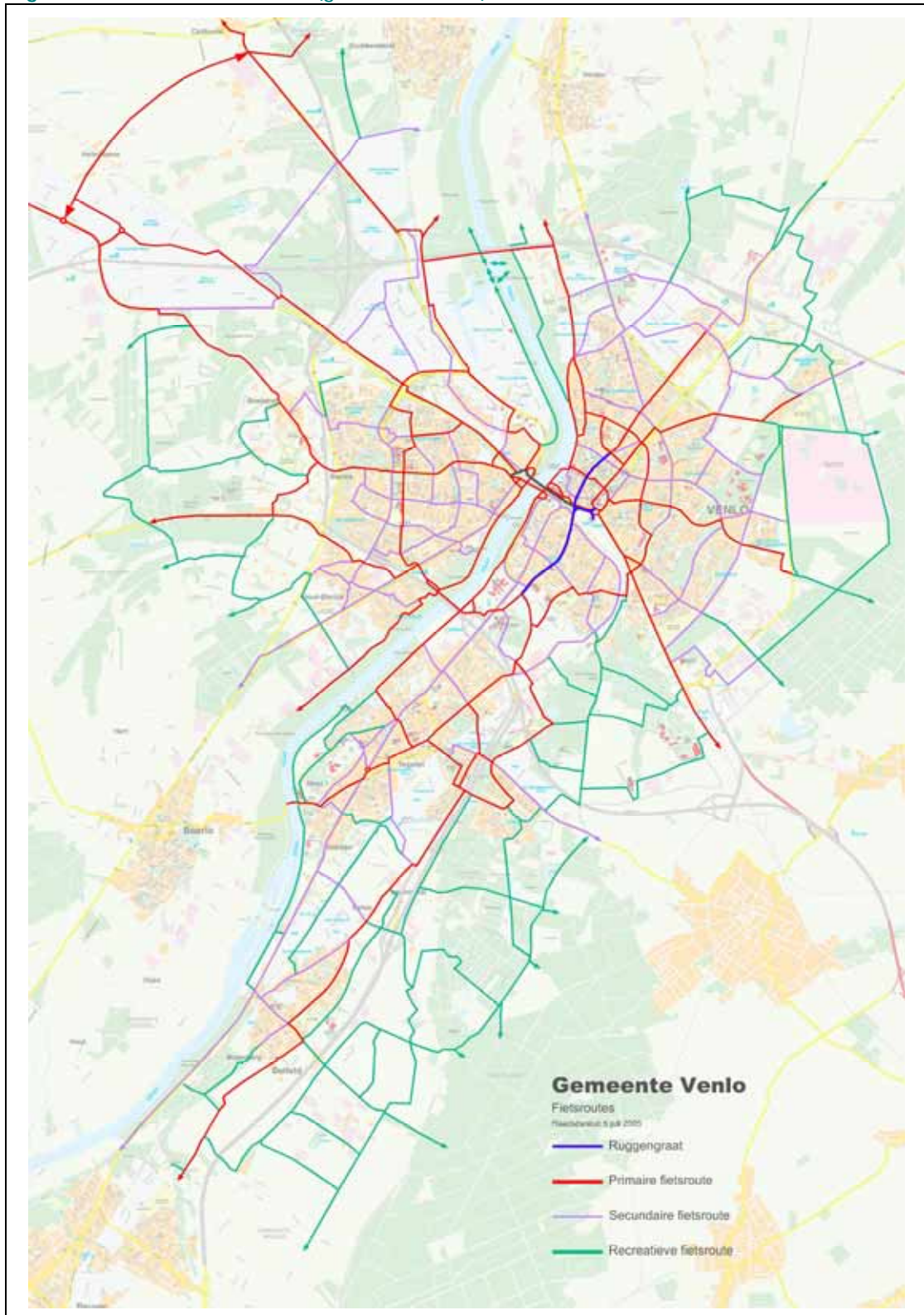
- *ruggengraat*: hier komen de grote fietsstromen tussen diverse herkomsten en belangrijke bestemmingen samen. De kwaliteit voor de fietsers is hier van het hoogst denkbare niveau;
- *primaire routes*: de primaire routes sluiten aan op de ruggengraat. Met de primaire routes worden de herkomsten (woonwijken en omliggende dorpen) en bestemmingen (stadsdeelcentra, middelbare scholen, werkgelegenheidsconcentraties) op stadsniveau met elkaar verbonden;
- *secundaire routes*: het primaire netwerk wordt aangevuld met *secundaire routes* op wijkniveau. Basisscholen, wijkcentra, kleinere werkgebieden en bushaltes zijn vanuit de wijken bereikbaar via deze routes;
- *recreatieve routes*: dit zijn de routes tussen de bebouwde omgeving en de groene ommelanden. Ook de vaak wat buitenaf gelegen sportparken worden met dit netwerk ontsloten. De kwaliteitseisen wijken gedeeltelijk af van die van de secundaire routes.

De woonwijken kennen een diffuus patroon van fietsrelaties. In deze gebieden moet overal gefietst kunnen worden, waarbij het kwaliteitsniveau gewaarborgd wordt. Dat wil zeggen, het fietsen moet in voldoende mate vlot en veilig kunnen plaatsvinden. 30 km/h-gebieden, ingericht op basis van de beginselen van Duurzaam Veilig, bieden als zodanig een goede basisvoorziening voor fietsverkeer.

In de Hoofdnota GVVP, die de gemeenteraad op 6 juli 2005 heeft vastgesteld, is het fietsroutenetwerk opgenomen. Een aantal routes is op grond van nieuwe inzichten gewijzigd. Hierdoor sluit het gemeentelijke fietsroutenetwerk onder meer beter aan op het provinciale fietsroutenetwerk. Daarnaast hebben een aantal wijzigingen plaatsgevonden vanwege het op onderdelen bijstellen van de wegcategorisering, te weten:

- Fietsroutes omgeving Eindhovenseweg - Groot Boller  
De provincie Limburg heeft de Eindhovenseweg opgenomen in haar provinciaal fietsnetwerk. Hierop aansluitend is het gemeentelijke netwerk aangepast. Daarnaast is uit verkeersveiligheidsoverwegingen ervoor gekozen om het aantal rijstroken op de Eindhovenseweg tussen de Burg. Gommansstraat en de Groot Bollerweg terug te brengen tot 2x1 rijstrook. Hierdoor komt ruimte vrij voor een fietspad richting de Trade Ports. Als gevolg hiervan zijn de routes via de Horsterweg en de Parlevinkerweg aangepast.
- Fietsroute St. Urbanusweg  
De St. Urbanusweg is toegevoegd als primaire route naast de (parallele) fietsroute via de Hogeschoorweg. Dit omdat de St. Urbanusweg veel wordt gebruikt door werknemers van Océ.
- Fietsroute Karel van Egmondstraat  
De fietsroute is beperkt aangepast vanwege het wijzigen van de secundaire hoofdonthoofding via de Karel van Egmondstraat.
- Fietsroute Egypte  
De fietsroute is aangepast vanwege de geplande fietsbrug over de A74. Daarmee is de fietsroute in de wijk Tegelen-Heide ook aangepast.
- Fietsroute 'langs de Maas' te Belfeld  
De recreatieve route langs de Maas is doorgetrokken tot aan de aanlegsteiger in Belfeld.
- Fietsroute Trade Port Noord  
De fietsroute over Trade Port Noord is indicatief aangegeven. Gelet op de grote ontwikkelingen in dit gebied is het aanwijzen van een concrete route nog niet mogelijk.

Figuur 5. Fietsroutes 2020 (geactualiseerd)





- Fietsroute Meidoornstraat  
Deze route tussen de flats aan de Meidoornstraat naar de Eindhovenseweg blijkt na een nadere analyse niet goed uitvoerbaar in ruimtelijk en sociaal veilig opzicht. De route is omgelegd naar de Diependijkstraat en de Groot Bollerweg.

Het gewijzigde fietsroutenetwerk voor de gemeente Venlo is weergegeven in figuur 5. Uitgangspunt is dat de fietsroutes, waar mogelijk, gescheiden zijn van de hoofdroutes voor het autoverkeer. Hierdoor vindt ontvlechting van het fiets- en autoverkeer plaats, dat de veiligheid en de aantrekkelijkheid van de fietsroutes ten goede komt.

## 6.2 Ruggengraat

### 6.2.1 Kwaliteitseisen

De ruggengraat van het fietsroutenetwerk van Venlo betreft de routes met het hoogste (potentiële) fietsgebruik in Venlo. Deze routes worden gevoed door de fietsstromen uit de diverse woonwijken en omliggende woonkernen. De ruggengraat verbindt de belangrijkste Venlose fietsbestemmingen onderling: centrum, NS station, zorgboulevard (ziekenhuis, Fontys Hogeschool, College Den Hulster), Maasoeververbindingen Blerick, werkgelegenheidslocatie Venlo-Noord (Océ, Valuascollège).

De ruggengraat is ijzersterk. Als de ruggengraat sterk is, is het hele fietsroutenetwerk sterk. Voor de grote groepen fietsers die gebruik (gaan) maken van de ruggengraat moet het een genot zijn hier te fietsen. De ruggengraat is namelijk een snelle, aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsroute. De eisen die gesteld worden aan een ruggengraat zijn weergegeven in tabel 7. Een sfeerbeeld van een dergelijk hoogwaardige fietsas is weergegeven op de volgende pagina.

**Figuur 6. Ruggengraat 2020**



## Figuur 7. Impressie Fietsruggengraat

Hoe ziet zo'n snelle, aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsruggengraat er uit? Waar is het een genoeg om te fietsen en om te zijn?

De centrale as van een hoogwaardig fietsroutenetwerk is een plek waar je je thuis voelt. De huiselijke sfeer wordt benaderd door de ruggengraat te voorzien van een "tapijt door de stad" (Andy Warhol). Kamerbreed, dus van gevel tot gevel. Voorzien van functionele en mooie meubels en (wand)-versieringen. We noemen de centrale as de ruggengraat. Het onderdeel van het fietsroutenetwerk waar het hele systeem op rust.

Fietsen is de hoofdfunctie van de ruggengraat. Dat betekent dat de fiets er een prominente plaats in de ruimte heeft. Dus niet, zoals in het standaard (Nederlandse) wegontwerp, verdrongen naar de marge van de ruimte. In het standaard (Nederlandse) wegontwerp ligt centraal een brede goot voor rijdende auto's, daarnaast liggen stroken voor stilstaande auto's. Pas dan is er (als het meezit) een smalle ruimte voor fietsers, een fietspad, ingeklemd tussen de verkeersgoot en de gebouwen en hun tuinen met een loopstrook (trottoir).



In Azië heeft de fietser een prominente plaats in het wegbeeld.



Fietsstraat (Arnhem)

Het beeld van de ruggengraat moet zijn zoals in sommige Zuidoost Aziatische steden: brede banen, waar fietsers het straatbeeld bepalen, waar auto's als gast in mee kunnen liften. Het getal is van belang voor het beeld: veel fietsers, weinig auto's. De ruimte met het kamerbrede tapijt (wat meer is dan een rode loper) wordt als een huiskamer ingericht met stijlvolle meubelen: fietsenstallingen, servicepunten, schuilplaatsen, rustbankjes, kiosken, openbare verlichting; allen gesitueerd op een logische locatie. En (wand)versieringen door een herkenbare groenstructuur, verzorgde gevels en voortuinen en kunstobjecten. Als potentiële gebruiker van de ruggengraat bedenk je je wel drie keer voor je de auto neemt.

**Tabel 7. Kwaliteitseisen ruggengraat**

Samenhang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aaneensluitende routes;</li> <li>• Herkenbare begin- en eindpunten;</li> <li>• Belangrijke bestemmingen aanliggend.</li> </ul>
Directheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kort en rechtstreeks;</li> <li>• Geen verkeerslichten;</li> <li>• Kruisingen met hoofdautoroutes ongelijkvloers;</li> <li>• Op overige kruisingen voorrang voor de fietsroute.</li> </ul>
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gescheiden van het autoverkeer (ander tracé);</li> <li>• Breedte bij voorkeur 4.00 meter (minimaal 3.50 m);</li> <li>• Schuil- en rustgelegenheden aanwezig;</li> <li>• Openbare verlichting met een hoog verlichtingsniveau;</li> <li>• Stallingen bij bestemmingen;</li> <li>• Met lokale en regionale bewegwijzering.</li> </ul>
Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen gelijkvloerse kruisingen met hoofdautoroutes;</li> <li>• Beperkte toegankelijkheid voor auto(bestemmings)verkeer.</li> </ul>
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asfalt als verharding;</li> <li>• Met ruime boogstralen;</li> <li>• Zo mogelijk gescheiden rijrichtingen.</li> </ul>

### 6.2.2 Routes en verknoping

Vanuit de kwaliteitseisen geredeneerd is de routing van de ruggengraat bepaald. In deze subparagraaf zijn keuzemogelijkheden aangegeven en keuzes gemotiveerd. De ruggengraat wordt van noord naar zuid beschreven, onderverdeeld in:

- Venlo-Noord – NS station Venlo (noordelijk deel);
- NS station Venlo – middegebied / zorgboulevard (zuidelijk deel);
- Maasoeververbinding Blerick (westelijk deel).
- knoop van de drie routedelen.

#### 1. Venlo-Noord – NS station Venlo (noordelijk deel)

De ruggengraat begint op de kruising St. Martinusstraat - Straelseweg - Noord Binnensingel, waar een aantal primaire routes samenkomen. De St. Martinusstraat wordt gevolgd. De Goltziusstraat wordt gekruist. Ter hoogte van de Goltziusstraat wordt het autoverkeer op de ruggengraat zo veel mogelijk beperkt. Onderzoek moet aantonen of afsluiting van de St. Martinusstraat voor het autoverkeer haalbaar is.

De ruggengraat gaat via de Grote Kerkstraat dwars door de oostzijde van het stedelijke centrum. Hierdoor kan rechtstreeks worden aangesloten op een nog te realiseren bewaakte fietsstalling ter hoogte van de St. Jorisstraat of de Begijnengang. Indien ter hoogte van de St. Jorisstraat of de Begijnengang geen bewaakte fietsstalling te realiseren is vormt de Arsenaalgarage een alternatief. In de Arsenaalgarage is ruimte beschikbaar en bovendien is bewaking al aanwezig (parkeerbeheer). Beheersmatig zit aan deze oplossing echter een aantal haken en ogen.

Vanaf de bibliotheek loopt de ruggengraat via de Begijnengang. De Begijnengang wordt uitgevoerd als een fietsstraat om de route zo veel mogelijk voor fietsverkeer te kunnen reserveren. Ter hoogte van de Klaasstraat wordt de voetgangerspromenade gekruist. De ruggengraat loopt via het Bartelsplein en Nieuwstraat naar de Dominicanenstraat. Vanuit hier is een doorsteek wenselijk naar de Koninginnesingel. Vooral nog verloopt de route via de Beekstraat en de Vleesstraat naar de Roermondsepoort. In de Nieuwstraat dient het straatparkeren te vervallen om de inrichting als fietsstraat mogelijk te maken.

De Koninginnesingel wordt bij voorkeur ongelijkvloers gekruist. Hierna dient het spoor gekruist te worden; bij voorkeur onderlangs. Door de beperkte ruimte zal een goede inpasbaarheid van deze verbinding niet eenvoudig zijn. In het geval van een lange tunnel onder de Koninginnesingel en het spoor moet terdege rekening worden gehouden met het probleem van sociale veiligheid in de tunnel.

## 2. NS station Venlo – middengebied / zorgboulevard (zuidelijk deel)

Verder naar het zuiden wordt de ruggengraat getraceerd via de Regentessestraat - Emmastraat – Kraanvogelstraat. De Sloterbeekstraat - Regentessestraat wordt zo rechtstreeks mogelijk bereikt via een onderdoorgang onder het spooreplacement. Deze relatief dure ontwikkeling dient mee te liften met de ontwikkeling van de spoorzone. Indien en voor zolang realisatie van deze verbinding niet mogelijk is, is de bestaande route langs de Koninginnesingel - Roermondsepoort – Sloterbeekstraat een alternatief. De omrijafstand is beperkt. De route kan aldus zonder nieuwe spoorkruising goed functioneren. De aansluiting met het noordelijke deel van de ruggengraat is gecompliceerd doordat het hoogteverschil met de ongelijkvloerse kruising onder de Koninginnesingel overbrugd moet worden.

De route via de Regentessestraat – Emmastraat – Kraanvogelstraat is een relatief rustige route door de woonwijk Venlo-Zuid. De ligging waarborgt een zekere mate van sociale controle. Deze route valt weliswaar samen met de beoogde wijkontsluitingen van Venlo-Zuid, maar ruimtelijk is het goed mogelijk deze functies te combineren. Onderzoek moet uitwijzen hoe dit het beste vorm kan worden gegeven. Een optie is hoogwaardige fietsstroken aan beide zijden van de route Regentessestraat – Emmastraat. Een andere optie is om op de Regentessestraat – Emmastraat één van beide huidige rijbanen te reserveren voor de ruggengraat. In dit geval moet in de Kraanvogelstraat een vrijliggend tweerichtingen fietspad worden geïmplementeerd.

De Sloterbeekstraat, die zal gaan fungeren als ontsluitingsroute voor Venlo-Zuid, wordt gelijkvloers gekruist middels een rotonde met voorrang voor de fietsers.

Bij ontwikkeling van de spoorzone wordt mogelijk de Eindhovenseweg met het spoor mee hoog over de Roermondsepoort heen geleid. In dat geval dient de ontsluitingsroute van Venlo-Zuid ongelijkvloers gekruist te worden, als onderdeel van de onderdoorgang van het spooreplacement.

**Figuur 8. Voorbeeld fietsroute langs autoroute**



**Impressie ruggengraat in Emmastraat**



**Figuur 9. Voorbeeld kruising fietsroute en autoroute**



Voor de kruising van de ruggengraat met de Hagerhofweg geldt in principe hetzelfde als voor de kruising met de Sloterbeekstraat. Bij toepassing van een rotonde (met fietsers in de voorrang) kan de kruising Hagerhofweg-ruggengraat gelijkvloers worden uitgevoerd. Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein (Wylrehofweg e.o.) moet een geschikte locatie en vormgeving worden gezocht voor het eindpunt van de ruggengraat, waar deze overgaat in de oostelijke primaire route via de Geldersebaan naar Tegelen en Belfeld en de westelijke primaire route via de Zuiderbrug naar Blerick. Voorgaande dient in relatie tot de ontwikkeling van het middengebied en de onderwijsboulevard te worden gezien.

#### *Alternatieve route Maasoever*

De ligging van de ruggengraat in de Regentessestraat – Emmastraat – Kraanvogelstraat verdient de voorkeur boven de alternatieve routes langs de maasoever of via de Roermondsestraat – Tegelseweg.

Langs de maasoever is een recreatief gezien mooie route te ontwikkelen, die past in het beleid om de Maas als recreatieve corridor te versterken. Voor het gebruik door fietsers in het woon-werk- en woon-school-verkeer is het nadeel van deze route, dat die relatief ver afwijkt van de ideale (kortste) route tussen het middengebied aan één zijde en het station aan de andere zijde. Ook vanuit Tegelen en Belfeld gezien ligt deze route te veel westelijk. Vanuit de bevolking is de wens geuit voor een meer oostelijk gelegen alternatief voor de historische route via de Venloseweg – Tegelseweg. Een ander nadeel van de route langs de maasoever is dat deze bij hoogwater ter hoogte van de stadsbrug niet beschikbaar is. Dat betekent overigens niet dat deze route niet van belang is voor het utilitair verkeer, met name woon-werkverkeer richting Océ. Voordeel van deze route is dat deze eenvoudig is in te passen, zonder kruisingen met (hoofd)autoroutes. Zeker na realisatie van de nieuwe fiets- en voetgangersbrug in het project Maasboulevard.

#### *Alternatieve route Roermondsestraat – Tegelseweg*

De Roermondsestraat – Tegelseweg zal autoluw worden gemaakt. Alleen (auto)bestemmingsverkeer zal nog toegelaten worden, terwijl openbaar vervoer (in twee richtingen) eveneens mogelijk blijft. Dit betekent dat er fietsvoorzieningen naast de baan voor het openbaar vervoer en (auto)bestemmingsverkeer gerealiseerd zouden moeten worden; een openbaar vervoer corridor vormgeven als fietsstraat is geen reële optie.



**Figuur 10.** Voorbeeld inpassing fietsroute in bestaande Tegelseweg



Aan de beide uiteinden van dit routedeel bevinden zich belangrijke knooppunten voor het autoverkeer. Op de Roermondsepoort kan op termijn de verkeersdruk sterk worden verminderd, als de Eindhovenseweg, met de ontwikkeling van de spoorzone, de Roermondsepoort ongelijkvloers kruist. De Roermondsepoort blijft dan nog wel een belangrijke functie behouden voor het autoverkeer, onder andere voor de ontsluiting van de parkeergarages. Inpassing van de ruggengraat op dit punt is dan echter relatief eenvoudig, met uitzondering van de aansluiting van de zijtak richting Blerick. Aan het andere uiteinde van de route moet aangesloten worden op het met verkeerlichten geregelde kruispunt Tegelseweg – Prof. Gelissensingel – Hagerhofweg. Gezien de belasting van dit kruispunt en de functie in de hoofdautostructuur is, met behoud van het noodzakelijk geachte kwaliteitsniveau van de ruggengraat voor fietsers, gelijkvloers kruisen geen optie. Een ongelijkvloerse kruising is ruimtelijk moeilijk inpasbaar en kostbaar.

#### *Afweging alternatieven*

De Regentessestraat – Emmastraat – Kraanvogelstraat heeft aanwijsbare voordelen ten opzichte van de alternatieve routes langs de Maas en over de Roermondsestraat - Tegelseweg. De argumenten zijn:

- de ligging (het principe van de kortste en snelste route);
- hinder van autoverkeer (beperken hinder door gezamenlijk gebruik van de ruimte te minimaliseren);
- behoefte van de bevolking (oostelijke route Belfeld – Tegelen - Venlo);
- ruimtelijke inpassing.

De route Regentessestraat – Emmastraat – Kraanvogelstraat wordt derhalve als ruggengraat opgenomen in het fietsroutenetwerk.. De route langs de maasoever is opgenomen als primaire route (Tegelen-West, Zuiderbrug – stedelijk centrum Venlo, Venlo-Noord, Velden) en de route Roermondsestraat – Tegelseweg als secundaire route. Op deze bestaande fietsroute dient veilig fietsen mogelijk te zijn, al dan niet met behoud van de functie voor het autoverkeer en openbaar vervoer.

### **3 Maasoeververbinding Blerick (westelijk deel)**

Gezien het intensieve gebruik is de centrale maasoeververbinding tussen Blerick en Venlo opgenomen in de ruggengraat. Het gebruik van de Zuiderbrug is niet van dien aard zijn dat het kwaliteitsniveau van een ruggengraat voor die verbinding verlangd wordt. De Zuiderbrugroute zal als primaire fietsroute ter hoogte van het middengebied direct en comfortabel aansluiten op de ruggengraat. Dit betekent dat, als zich de gelegenheid voordoet, een ongelijkvloerse kruising van de Tegelseweg gewenst is. Die gelegenheid zou zich kunnen voordoen bij een eventuele sprong van het ziekenhuis over de Tegelseweg.

Voor de kruising van de Maas zijn de Stadsbrug en de Spoorbrug de aangewezen bruggen. Gekozen is voor de Spoorbrug, vanwege de relatief eenvoudige aansluitingen op de fietsnetwerken aan weerszijden van de Maas. Aan de Blerickse zijde loopt de route via de Berenkuil en de bestaande (op sociale veiligheid aan te passen) tunnels onder spoor en Eindhovenseweg. Met omdraaiing van de voorrang en aanpassing van de kruising sluit het Blerickse fietsroutenetwerk bij de Sint Willebrordstraat aan op de ruggengraat.

Op termijn zou de route de Roermondsepoort ongelijkvloers kunnen kruisen, samen met de ongelijkvloerse kruising van de Eindhovenseweg in het kader van de ontwikkeling van de Spoorzone. Via de Spoorbrug kan



---

een ongelijkvloerse kruising van de Roermondsepoort aan het spoorviaduct gehangen worden. Ter hoogte van het station kan een directe verbinding met de stationsstalling gerealiseerd worden.

Vooruitlopend op de realisatie van de ongelijkvloerse kruising van de Roermondsepoort dient gebruik gemaakt te worden van de bestaande voorzieningen langs de noordzijde van de Roermondsepoort en de Koninginnesingel, waarbij lokale verbeteringen nodig zijn. Vooral de kruising met de Prinsessesingel dient veiliger gemaakt te worden en het oponthoud dient te worden beperkt.

#### *Alternatieve route Stadsbrug*

De route via de Stadsbrug vormt geen goed alternatief voor de ruggengraat. Bij routing via de Stadsbrug moet zowel aan Venlose als aan Blerickse zijde een zware verkeersader worden gekruist. De fietsers worden direct na de kruising van de Maas geconfronteerd met de (toekomstige) aansluiting van de Prof. Gelissensingel respectievelijk Antoniuslaan; beide voorzien van verkeerslichten. Hierdoor ontstaat vertraging en mogelijk onveiligheid.

#### **4 Koninginnesingel: de knoop van de drie routedelen**

Bij de Koninginnesingel komen de drie delen van de ruggengraat samen; hier ligt het hart van het Venlose fietsroutenetwerk. Het is van vitaal belang dat deze knoop perfect functioneert. Dat betekent dat de grote aantallen fietsers die hier passeren vlot, veilig en comfortabel hun route kunnen vervolgen. Zo'n plek verdient brede zorg en aandacht van de ontwerper(s). Dat is niet alleen verkeerskundige aandacht. Daaronder valt zeker ook aandacht voor de omgeving, groenvoorzieningen, sociale veiligheid, aantrekkelijkheid, uitstraling. De plek moet een hoogwaardige landschappelijke en architectonische kwaliteit hebben.

De verkeerskundige zorg en aandacht voor deze centrale knoop uit zich in ruimtelijke zin en het hoogteverschil. De benodigde ruimte kan wellicht gevonden door de noodzaak van de busstrook langs de Koninginnesingel te onderzoeken. Met het nieuwe (ongelijkvloerse) ontwerp van het Koninginneplein is de busstrook langs de Koninginnesingel minder noodzakelijk.

Een ander probleem is het hoogteverschil tussen de diverse onderdelen van de ruggengraat. Dit is een verkeerskundige uitdaging, die belangrijk is voor het slagen van het concept van het Venlose fietsnetwerk. Een vloeiende, zo direct mogelijke verbinding tussen de drie takken van de ruggengraat die hier samenkomen is noodzakelijk om de ruggengraat optimaal te laten functioneren.

#### **6.2.3 Knelpunten en oplossingsrichtingen**

##### **1. Venlo-Noord – NS station Venlo (noordelijk deel)**

#### *Kruising St. Martinusstraat - Mercatorstraat - Straelseweg:*

De inrichting van deze kruising moet vooral worden afgestemd op het fietsverkeer (fietsplein), waarbij de autointensiteiten zo veel mogelijk gereduceerd worden; het bestemmingsautoverkeer is te gast.

#### *St. Martinusstraat*

Deze straat dient ingericht te worden als fietsstraat, waar het autoverkeer te gast is. Onderzocht moet worden hoe de autointensiteiten op de St. Martinusstraat aan de noordzijde van de Goltziusstraat verminderd kan worden. De mogelijkheid van een 'knip' voor het autoverkeer dient hierbij niet uitgesloten te worden. Verder dient de kruising met de Goltziusstraat (parkeeroute) aangepast te worden ten gunste van de fiets. Mogelijke oplossingen zijn: voorrang voor fiets, VRI aanpassen ten gunste van de fiets (2x groen per cyclus), VRI vervangen door plateau.

**Figuur 11. Voorbeeld fietsstraat in de Keullerstraat**



#### *Grote Kerkstraat - Begijnengang*

Deze straten in het stedelijk centrum dienen bijna in het geheel gereserveerd te worden voor fietsverkeer. Een fietsstraat of een verbod voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer) kan de autointensiteit beperken. Met name voor de Begijnengang geldt dat er voor gewaakt dient te worden dat de straat geen voetgangersroute wordt in plaats van een fietsroute.

In de omgeving van de St. Joriskerk dient een bewaakte fietsenstalling gerealiseerd te worden. Vanuit de ruggengraat dient men rechtstreeks de fietsenstalling in te kunnen rijden. Indien een bewaakte fietsenstalling niet op één van deze locaties realiseerbaar is kan een bewaakte fietsenstalling in de Arsenaalgarage mogelijk een alternatief zijn.

Op de kruising met de St. Jorisstraat takt een primaire fietsroute aan op de ruggengraat. Rekening houdend met de stedenbouwkundige kwaliteit ter plaatse moeten beide fietsroute op elkaar worden aangesloten (fietsplein?).

#### *Kruising Begijnengang – Klaasstraat*

Op dit kruispunt kruist de ruggengraat het voetgangersgebied. In de vormgeving dient hier op ingespeeld te worden. Beide modaliteiten mogen zo min mogelijk hinder van elkaar ondervinden. Om onduidelijke situaties te vermijden dient echter aan één van beide voorrang te worden gegeven in vorm- en regelgeving. De voorkeur gaat uit naar voorrang voor de fietsers op de ruggengraat.

#### *Bartelsplein – Nieuwstraat*

Door het verwijderen van de langspaarkeerplaatsen in de Nieuwstraat wordt de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer op dit gedeelte van de ruggengraat beperkt en krijgt de fietser 'vrij baan'.

#### *Doorsteek Nieuwstraat – Koninginnesingel*

Het is wenselijk een zo kort mogelijke fietsdoorsteek te realiseren tussen de Nieuwstraat en Koninginnesingel. Indien dit niet op korte termijn realiseerbaar is, vormt een verbinding via de Kleine Beekstraat- Vleesplein een alternatief.

De Koninginnesingel wordt bij voorkeur ongelijkvloers gekruist, waarbij aangesloten dient te worden op de hooggelegen ruggengraat tussen Blerick en het NS-station. Hierna dient het spoor onderlangs gekruist te worden. De inpasbaarheid hangt mede af van de locatie van de spoorkruising. Bij realisatie van een nieuwe onderdoorgang van het spoor ter hoogte van het station kan de aansluiting eenvoudiger en directer worden gerealiseerd. Als gebruik wordt gemaakt van de bestaande onderdoorgang bij het Roermondsepoort zal een lus (met krappe boogstralen) moeten worden gemaakt om het hoogteverschil te overbruggen. In dit geval vormt het gebruik van de Dominicanenstraat – Spoorstraat een mogelijk geschikter alternatief.

## **2. NS station Venlo – middengebied / zorgboulevard (zuidelijk deel)**

#### *Venlo-Zuid*

De bestaande 'overtollige' ruimte voor autoverkeer op de route Regentessestraat – Emmastraat - Kraanvogelstraat dient benut te worden voor het fietsverkeer. Hiervoor zijn twee opties: fietsstroken/vrijliggende fietspaden óf een fietspad op één van de rijbanen. Inrichting als fietsstraat is een mogelijk alternatief, maar minder wenselijk in verband met de beoogde wijkontsluitingsfunctie van deze route voor het autoverkeer. Onderzoek moet aantonen welke optie het beste is.

Om de kwaliteit van de ruggengraat te ondersteunen moet de hoeveelheid autoverkeer op de Regentessestraat – Emmastraat - Kraanvogelstraat beperkt worden. De mogelijkheden van een 'knip' voor het (doorgaand) autoverkeer in de route moeten nader bezien worden. Mogelijk dient hier een bussluis toegepast te worden, ook voor bereikbaarheid hulpdiensten.

#### *Doorsnijding oud Veilingterrein*

Bij herontwikkeling van het oude veilingterrein moet het verloop van de fietsroute over het bedrijventerrein gestrekt worden om een directe route richting Fontys, Zuiderbrug en Tegelen te realiseren.

### 3. Maasoeververbinding Blerick (westelijk deel)

#### *Station*

De diverse delen van de fietsruggengraat moeten 'naadloos' aansluiten op de fietsenstalling bij het NS-station.

**Figuur 12. Impressie toegang fietsenstalling bij ruggengraat (Arnhem Velperplein)**



#### *Koninginnesingel*

Door het ongelijkvloers uitvoeren van de kruising Roermondsepoort dient een hoogteverschil overwonnen te worden tussen het viaduct over de Roermondsepoort en het Koninginneplein bij het station. In het ontwerp van deze fietsschakel moeten twee punten goed worden vormgegeven:

- Vormgeving fietsoversteek Koninginneplein. Dit is voor fietsers de black spot van Venlo. In het nieuwe ongelijkvloerse ontwerp van het plein moet veel aandacht worden besteed aan het conflict auto versus fietser.
- De aansluiting met de noord-zuid-fietsruggengraat. Ondanks het hoogteverschil is de opgave om alle onderdelen van de ruggengraat op elkaar aan te sluiten, opdat de ruggengraat optimaal gebruikt kan worden.

#### *Roermondsepoort*

De Roermondsepoort dient ongelijkvloers gekruist te worden, parallel aan de spoorbaan. Hoewel dit een relatief dure oplossing is verdient het zeker de voorkeur boven het gelijkvloers kruisen van de Prinsessesingel ter hoogte van de Roermondsepoort. Argumenten hiervoor zijn: directheid (route wordt rechtstreeks en geen vertraging door verkeerslichten), aantrekkelijkheid (ruimte voor breed fietspad, geen vertraging door bochten en verkeerslichten), veiligheid (geen conflicten met autoverkeer) en comfort.

#### *Spoorbrug*

De Spoorbrug is in de huidige vorm te smal om als optimale ruggengraat te kunnen functioneren. De brug dient bij voorkeur 4,00 m breed te zijn. Omdat verbreding van de fietsbrug een kostbare aangelegenheid is en de brug voldoet aan de minimumbreedte van 3,50 m kan de brug toch de functie van ruggengraat vervullen. Door de beperkte breedte moet medegebruik door voetgangers vermeden worden.

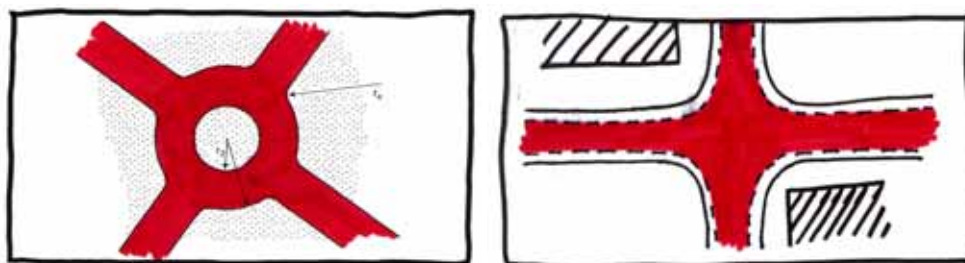
### St. Willebrordstraat

De sociale veiligheid in en rondom de tunnels onder de Eindhovenseweg en spoorlijn (Berenkuil) dient te worden verbeterd. Daarnaast dient de uitritconstructie in de St. Willebrordstraat verwijderd te worden om een vloeiende overgang van de fietsruggengraat op de overige fietsroutes te verwezenlijken. Dit alles onder de voorwaarde dat de verkeersveiligheid op de St. Willebrordstraat gewaarborgd blijft.

#### 6.2.4 Fietsplein

Hoe ziet een fietsplein eruit? Een fietsplein is een kruising van primaire fietsroutes of van een primaire fietsroute met de ruggengraat. De vormgeving van een fietsplein hangt af van de inrichting van de afzonderlijke fietsroutes en de inpassing in de bestaande omgeving en is daarmee erg divers. Het kan een kruising van fietsstraten zijn, maar ook een kruising van fietspaden in de vorm van bijvoorbeeld een fietsrotonde. In het eerste geval maakt autoverkeer (als gast) mede gebruik van de ruimte. Waar het om gaat bij de vormgeving van een fietsplein is dat voor alle weggebruikers het belang van de locatie voor fietsverkeer duidelijk is en dat de ruimte primair is ingericht om de fietsroutes optimaal te laten functioneren. Een fietsplein zal in praktijk duidelijk herkenbaar zijn door het rode asfalt.

**Figuur 13.** Impressie fietsplein (fietsrotonde, kruising van fietsstraten)



**Figuur 14.** Voorbeeld fietsrotonde en kruising fietsstraten in Leiden resp. Arnhem



### 6.3 Primaire routes

#### 6.3.1 Kwaliteitseisen

De primaire fietsroutes voorzien in korte, snelle verbindingen tussen woonwijken en kernen enerzijds en stedelijke bestemmingen anderzijds. De routes zijn direct herkenbaar als hoofdfietsroute door consequente toepassing van materialen, kleuren, openbare verlichting, wegmeubilair en verkeersregelingen. Zo worden de routes uitgevoerd in rood asfalt en hebben de fietsers (en eventueel overig verkeer) op de primaire fietsroutes voorrang op de zijrichtingen. De routes vallen in beginsel niet samen met de hoofdroutes voor het autoverkeer. Het aantal conflictpunten (met name verkeerslichten) dat leidt tot vertraging of onveilige situaties voor het fietsverkeer moet worden beperkt. De kruisingen met hoofdautoroutes zijn waar mogelijk ongelijkvloers. Rotondes met fietsers in de voorrang vormen acceptabele oplossingen. Bij toepassing van verkeerslichten wordt de wachttijd voor fietsers geminimaliseerd en zoveel mogelijk veraangenaamd (o.a. door twee keer groen per cyclus, wachttijdvoorspeller). Kruisingen tussen hoofdfietsroutes worden als fietsplein vormgegeven, zonder (hinder van) autoverkeer.



Fietsroutes met een beperkte hoeveelheid autoverkeer, bijvoorbeeld in 30 km/h-zones worden vormgegeven door bijvoorbeeld fietsstraten. Voor primaire fietsroutes buiten de bebouwde kom vormt een fietsweg een oplossing.

**Figuur 15. Voorbeeld fietsstraat (Oss) en fietsweg (Provincie Zeeland)**



In onderstaande tabel zijn de kwaliteitseisen van primaire fietsroutes weergegeven

**Tabel 8. Kwaliteitseisen primaire routes**

Hoofdeis	Kwaliteitseisen
Samenhang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aaneensluitende routes;</li> <li>• Herkenbare begin- en eindpunten;</li> <li>• Belangrijke bestemmingen bij voorkeur aanliggend;</li> <li>• Routes herkenbaar door uitvoering in rood asfalt.</li> </ul>
Directheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kort, rechtstreeks;</li> <li>• Kruisingen hoofdautoroutes bij voorkeur ongelijkvloers of rotonde (fietsers in voorrang);</li> <li>• Bij toepassing verkeersregelinstallaties zijn wachttijden beperkt;</li> <li>• Kruisingen tussen ruggengraat en primaire routes vormgeven als fietsplein;</li> <li>• Overige kruisingen voorrang voor fietsroute.</li> </ul>
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij voorkeur gescheiden van autoverkeer (fietspad);</li> <li>• Breedte: bij voorkeur 2,50 m (eenrichting) en 3,50 m (tweerichting);</li> <li>• Bij voorkeur schuil- en rustgelegenheden op strategische punten;</li> <li>• Openbare verlichting met hoog verlichtingsniveau;</li> <li>• Stallingen bij bestemmingen;</li> <li>• Lokale en regionale bewegwijzering.</li> </ul>
Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij voorkeur geen gelijkvloerse kruisingen autoverkeer, alternatief rotondes met fietsers in de voorrang of verkeerslichten met beperkte wachttijd voor fietsers</li> <li>• Afwikkeling bij voorkeur gescheiden van autoverkeer, anders beperkte toegankelijkheid auto(bestemmings)verkeer</li> </ul>
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asfalt als verharding;</li> <li>• Met ruime boogstralen.</li> </ul>

### 6.3.2 Routes en oplossingsrichtingen

De herkenbaarheidseis van primaire fietsroutes heeft tot gevolg dat de routes (nagenoeg) geheel moeten worden (her)ingericht. Dit is een kostbare en tijdrovende aangelegenheid. Prioritering aan de hand van te verwachten bijdrage aan de uitvoering van het fietsbeleid in relatie tot de kosten is daarom van wezenlijk belang. Het gebruik van fietsvoorzieningen of de toename van dat gebruik is wezenlijk groter bij realisatie van volledige routes, dan bij realisatie van individuele locaties. De uitvoering wordt getemporeerd door het tevoren vast te stellen taakstellend jaarlijks budget. Om de herkenbaarheid van primaire fietsroutes te vergroten, dienen deze routes in een rode kleur uitgevoerd te worden. Het (nog) niet aanwezig zijn van de rode kleur is in het overzicht met knelpunten niet als zodanig opgenomen.

In het Projectenprogramma is een overzicht opgenomen van de primaire routes met knelpunten en oplossingsrichtingen. Enkele belangrijke overwegingen voor de routekeuzes zijn:

#### *Route Venlo – 't Ven: Straelseweg*

Dit is de historische route van 't Ven naar Venlo. Voor fietsers de meest rechtstreekse en door de aanliggende bebouwing sociaal veilig en aantrekkelijk. De ruimte is echter beperkt. Het autoverkeer dient op deze route zoveel mogelijk beperkt te worden. Verder dient parkeren in de Straelseweg zoveel mogelijk beperkt te worden.

#### *Route Venlo - Tradeport-West: Eindhovenseweg – Voltastraat*

Voor de route Venlo – Tradeport-West is bewust gekozen voor een voorziening langs de Eindhovenseweg. Vanwege de overgedimensioneerde (auto)verkeersruimte is het relatief eenvoudig een fietspad te realiseren. Voorgesteld wordt om het wegvak van de Eindhovenseweg tussen de aansluiting met de Burg. Gommansstraat en de Groot Bollenweg terug te brengen van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Daarbij zal tevens de maximumsnelheid op dit traject teruggebracht worden van 70 naar 50 km/h. Uit modelanalyses blijkt dat deze afbouw zeer wel mogelijk is zonder dat dit tot een verslechterde bereikbaarheid van Blerick leidt.

Omwille van de verkeersveiligheid dient het autoverkeer en fietsverkeer gescheiden te worden en ter hoogte van de Alberickstraat een rotonde worden gerealiseerd.

#### *Route Maasbree – Venlo: Eversweg – Burg. Gommansstraat*

Samenhangend met de toekomstige aanleg van de A73 is er voor gekozen de route van Maasbree naar Venlo via het landbouwgebied ten zuiden van Boekend (Eversweg) en de Burg. Gommansstraat te leiden. Door het A73-viaduct bij Boekend te gebruiken worden onlogische fietsbewegingen en een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten van de autoroute naar Baarlo vermeden. De Shakespearelaan kan worden gekruist bij een rotonde. Ter beperking van conflicten met autoverkeer krijgt de Burg. Gommansstraat tussen de Shakespearelaan en Eindhovenseweg geen primaire hoofdfunctie voor het autoverkeer. Via de St. Willebrordstraat sluit deze fietsroute aan op de ruggengraat.

#### *Route Steijl – Tegelen station: Riethstraat – Betouwstraat*

De Kruisstraat – Industriestraat is ongeschikt als hoofdroute voor auto én fiets. Voor autoverkeer is deze route onmisbaar en onvermijdelijk, in verband met aanliggende (bedrijfs)voorzieningen en de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen rond het centrum van Tegelen. Vanaf de Maasstraat en de rotonde Quatre Bras loopt de fietsroute via de Riethstraat, Betouwstraat en Raadhuisplein naar de oostzijde van het centrum van Tegelen. De probleempunten die hierbij opgelost moeten worden zijn de oversteekpunten bij de Roermondseweg en de Gasthuisstraat.

#### *Route Medaillon – Tegelen station: Beekstraat - Gasthuisstraat*

De Gasthuisstraat is de enige beschikbare geschikte route voor fietsers tussen de oostelijke en westelijke zijde van Tegelen. Voorwaarde is dat de hoeveelheid autoverkeer in de Gasthuisstraat beperkt wordt. De straat mag alleen functioneren als parkeerring, maar geen rol vervullen voor 'doorgaand' autoverkeer.

#### *Route Belfeld – Tegelen – Venlo: oostelijke Maasoever*

Conform de wens van bewoners van Belfeld en Tegelen wordt voor de route Roermondseweg – Venloseweg – Tegelseweg een alternatief geboden die meer oostelijk is gelegen. Voor het gedeelte Tegelen - Venlo wordt een westelijke route langs de maasoever toegevoegd, die daar voorziet in een behoefte. De route wordt voor recreatieve doeleinden in zuidelijke richting doorgetrokken tot aan de loswal in Belfeld.

#### *Route Tegelen - Heide – Venlo: via Egypte*

Vanuit Tegelen - Heide is een kortsluiting via Egypte naar Venlo wenselijk, die ter hoogte van de Onderwijsboulevard aansluit op de ruggengraat. Hiervoor is een ongelijkvloerse kruising van de A74 ter hoogte van Egypte nodig. Deze kruising verbetert tevens de bereikbaarheid van de Jammerdaalse Heide en Klein Zwitserland voor recreatieve fietsers. Deze route is aangepast vanwege de ligging van de fietsbrug over de A74 en vanwege het mogelijk maken van een veilige en rustige route door de wijk Heide.



### *Routes Nieuw Stalberg– Venlo centrum: Karel van Egmondstraat – Stalbergweg*

Voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Nieuw Stalberg wordt voorzien in een primaire fietsroute centraal door Venlo-Oost, via de Jos Klijnenstraat, Karel van Egmondstraat en de Stalbergweg. Deze loopt in oostelijke richting door als recreatieve route richting de Groote Heide. De Karel van Egmondstraat en de kruising met de Postweg dient geschikt gemaakt te worden als primaire route voor het fietsverkeer.

### *Route Tegelen – Blerick*

Door het beperkte aantal oeververbindingen over de Maas vormen de bestaande bruggen belangrijke fietsverbindingen. De Zuiderbrug voorziet in de relatie tussen Blerick en het middengebied c.q. Tegelen. De Zuiderbrug sluit als primaire fietsroute ter hoogte van het middengebied direct en comfortabel aan op de ruggengraat. Een ongelijkvloerse fietsoversteek over c.q. onder de Tegelseweg kan mogelijk gecombineerd worden met een eventuele sprong van het ziekenhuis over de Tegelseweg.

### *Route Venlo-Noord – Tradeport*

In de huidige situatie is er geen rechtstreekse fietsrelatie tussen het gebied Velden, Venlo-Noord en 't Ven enerzijds en Tradeport anderzijds. De Maas vormt hier een natuurlijke barrière. Fietsers uit het noorden kunnen pas bij de spoorbrug de Maas oversteken. Dit zorgt voor grote omrijafstanden, zodanig dat deze relatie buiten de 'fietsbare afstand' van 7,5 km komt te liggen. Realisatie van een fietsverbinding langs de A67 zorgt ervoor dat Venlo-Noord en omgeving op fietsbare afstand van het (deels nog te ontwikkelen) Tradeport komt te liggen. Deze fietsverbinding is alleen een reële optie als meegelift kan worden met verbreding van de A67-brug over de Maas. Mede omdat de fietspotentie van deze brug door de afzijdige ligging vrij gering is.

Vanuit recreatief oogpunt is een fietsroute langs over de Maas aan de noordzijde van Venlo een mooie route. Hierbij dient echter de Maas en/of Jachthaven gekruist te worden. Recreatief gezien ligt een unieke mogelijkheid voor een pontje, welke een driehoeksverbinding vaart. Een veerpontje kan de Jachthaven oversteken en vanaf beide oevers naar de overzijde van de Maas varen. Of een dergelijk pontje economisch haalbaar is, dient nader onderzocht te worden.

## 6.4 Secundaire routes

### 6.4.1 Kwaliteitseisen

Secundaire fietsroutes verbinden woonbuurten met wijkvoorzieningen zoals basisscholen, wijkcentra, buurthuizen en verenigingsgebouwen. Voorts sluiten de secundaire routes aan op de primaire routes. De secundaire routes bieden de fietser korte en veilige routes naar de voorzieningen. Ze worden vooral gebruikt door ter plaatse bekenden. Herkenbaarheid van de route in het straatbeeld is daarom geen vereiste. Wel moeten de routes samenhangend en doorlopend zijn.

**Tabel 9. Kwaliteitseisen secundaire fietsroutes**

Hoofdeis	Kwaliteitseisen
Samenhang	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aaneensluitende routes;</li><li>• Routes leiden via ruggengraat en/of primaire route naar belangrijke bestemmingen.</li></ul>
Directheid	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bij toepassing verkeerslichten zijn wachttijden beperkt;</li><li>• Bij kruisingen met ruggengraat en/of primaire route is secundaire route ondergeschikt.</li></ul>
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"><li>• Openbare verlichting aanwezig;</li><li>• Incidenteel lokale bewegwijzering.</li></ul>
Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"><li>• Menging met overig verkeer is toegestaan;</li><li>• Indien route langs hoofdautoroute loopt dan fietsverkeer gescheiden afwikkelen.</li></ul>
Comfort	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bij voorkeur asfaltverharding, klinkers mogelijk.</li></ul>

## 6.4.2 Routes en knelpunten

Bij secundaire routes gaat het in de eerste plaats om het oplossen van lokale knelpunten. Dit kunnen ontbrekende schakels en conflictpunten met autoverkeer zijn. Voor de prioriteitsstelling kunnen aspecten een rol spelen zoals kostenbesparing (meeliften), maatschappelijke wenselijkheid, aansluiting op gerealiseerde primaire routes. In het projectenprogramma is een overzicht gegeven van de knelpunten en oplossingsrichtingen voor secundaire fietsroutes.

## 6.5 Recreatieve routes

### 6.5.1 Kwaliteitseisen

Bij de recreatieve routes is de aantrekkelijkheid van de routes een belangrijke kwaliteitseis. Vanuit de woonomgeving kan de Venlonaar op een aangename wijze de groene omgeving in fietsen. Voor zover de routes een functie hebben voor de bereikbaarheid van sportaccommodaties en andere recreatieve voorzieningen spelen aspecten van openbare verlichting en sociale controle een rol van betekenis.

Tabel 10. Kwaliteitseisen recreatieve fietsroutes

Hoofdeis	Kwaliteitseisen
Samenhang	<ul style="list-style-type: none"><li>Aaneensluitende routes;</li><li>Recreatieve bestemmingen aanliggend.</li></ul>
Directheid	<ul style="list-style-type: none"><li>Directe routes niet noodzakelijk, 'mooie en fijn te fietsen omgeving' is belangrijk.</li></ul>
Aantrekkelijkheid	<ul style="list-style-type: none"><li>Rustgelegenheden aanwezig;</li><li>Verlichting aanwezig op routes naar sportaccommodaties;</li><li>Lokale en regionale bewegwijzering aanwezig.</li></ul>
Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"><li>Bij voorkeur gescheiden afwikkeling.</li></ul>
Comfort	<ul style="list-style-type: none"><li>Voorkeur voor asfaltverharding, klinkers mogelijk.</li></ul>

### 6.5.2 Routes en knelpunten

Bij de recreatieve routes gaat het primair om het bieden van de gelegenheid. Het ontbreken van doorsteekjes, oversteekvoorzieningen, kortsluitingen en barrièrekruisingen is voor recreatieve fietsroutes het grootste knelpunt. In het projectenprogramma is een overzicht gegeven van de recreatieve routes en de knelpunten en oplossingsrichtingen die op deze routes liggen.

## 6.6 Fietsvoorzieningen langs verkeersaders

Primaire fietsroutes vallen in beginsel niet samen met hoofdroutes voor het autoverkeer, omdat beide functies zich niet goed laten verenigen in dezelfde ruimte. Secundaire routes kunnen wel samenvallen met verkeersaders. Op hoofdwegen en primaire hoofdontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden nodig, om de veiligheid van fietsers te waarborgen. De intensiteit en snelheid van het autoverkeer en het verwachtingspatroon van automobilisten op verkeersaders zijn zodanig dat fietsers hier niet veilig gebruik kunnen maken van dezelfde ruimte als het gemotoriseerde verkeer. Op secundaire hoofdontsluitingswegen kan worden volstaan met fietsstroken. In woonstraten zijn geen aanvullende fietsvoorzieningen nodig.

De kruisingen van fietsroutes met verkeersaders verdienen speciale aandacht. Deze worden in het maatregelenoverzicht bij de betreffende fietsroutes meegenomen.

## 6.7 Toepassing fietsvoorzieningen

Niet elke fietsvoorziening is op elke fietsroute toepasbaar of noodzakelijk. Op de ruggengraat en de primaire routes is naast veiligheid en comfort, de herkenbaarheid voor de weggebruiker als hoofdfietsroute een harde voorwaarde. Op secundaire en recreatieve fietsroutes is een veilige gelegenheid om te fietsen de belangrijkste eis. Dit betekent, dat op de hoofdfietsroutes bepaalde fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn, terwijl deze op secundaire en recreatieve fietsroutes mogelijk achterwege gelaten kunnen worden. Tabel 11 geeft een inzicht in de toepassing van mogelijke fietsvoorzieningen per type fietsroute.

**Tabel 11: Toepassing fietsvoorzieningen**

Toepassing	Fietsstraat	Fietsstrook	Fietspad	Gemengd verkeer
Ruggengraat	Ja, mits: - $V_{85} < 30$ km/h én - $I_{\text{auto}} < 3.000$ mvt/etm.	Nee	Ja	Nee
Primaire route	Ja, mits: - $V_{85} < 30$ km/h én - $I_{\text{auto}} < 5.000$ mvt/etm.	Ja, mits: - $I_{\text{auto}} < 7.000$ mvt/etm.	Ja	Nee
Secundaire route	Nee	Ja, mits: - $V_{85} < 60$ km/h óf - $I_{\text{auto}} < 10.000$ mvt/etm	Noodzakelijk bij: - $V_{85} > 60$ km/h óf - $I_{\text{auto}} > 10.000$ mvt/etm	Ja, mits: - bibeko: $V_{85} < 30$ km/h - bubeko: $V_{85} < 60$ km/h
Recreatieve route	Nee	Ja, mits: - $V_{85} < 60$ km/h óf - $I_{\text{auto}} < 10.000$ mvt/etm	Noodzakelijk bij: - $V_{85} > 60$ km/h óf - $I_{\text{auto}} > 10.000$ mvt/etm	Ja, mits: - bibeko: $V_{85} < 30$ km/h - bubeko: $V_{85} < 60$ km/h

Bron: Tekenen voor de fiets (CROW-publicatie 74, 1993)  
Fietswijzer- de uitvoering van fietsbeleid (Min. V&W)



---

## 7 FLANKERENDE MAATREGELEN

Het opbouwen van een hoogwaardig fietsroutenetwerk alleen is onvoldoende om een optimaal gebruik van de fiets te bewerkstelligen. Hiervoor zijn aanvullende flankerende maatregelen essentieel. De volgende flankerende maatregelen worden in dit hoofdstuk behandeld:

- kwalitatief hoogwaardige stallingvoorzieningen;
- maatregelen die de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van het autoverkeer verbeteren;
- maatregelen die vanuit andere beleidssectoren genomen kunnen worden om het fietsgebruik te stimuleren.

### 7.1 Fietsenstallingen

Naast de aanwezigheid van een veilig hoofdfietsroutenetwerk 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, veilig en liefst droog kunt stallen, dan bestaat de kans toch maar de auto te nemen, die wel veilig en comfortabel in een parkeergarage achtergelaten kan worden. De aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige fietsstallingvoorzieningen is dan ook essentieel.

Door middel van het realiseren of verbeteren van adequate fietsenstallingen kan het aantal fietsdiefstallen teruggedrongen worden. Bovendien kan een inbandige fietsenstalling een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de binnenstad; de rondslingerende fietsen verdwijnen uit het straatbeeld.

#### 7.1.1 Eisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de volgende voorwaarden:

- dicht bij de bestemming liggen;
- aan de aanvoerroute liggen;
- als zodanig herkenbaar zijn;
- aan de functie-eisen voldoen.

Concreet betekent dit dat fietsparkeervoorzieningen gelegen dienen te zijn langs de ruggengraat of primaire fietsroutes. Voor de herkenbaarheid is het wenselijk dat Venlo een 'lijn' van fietsenstallingen toepast, met eenzelfde uitstraling. Bovendien moeten fietsparkeervoorzieningen voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. Omdat in het verleden de kwaliteit van fietsparkeersystemen niet altijd voldoende was, is het keurmerk Fietsparkeur ontwikkeld. Om door dit keurmerk gecertificeerd te worden moeten de fietsparkeersystemen aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen, zoals 'gemak bij het vastzetten van de fiets' en 'kraakbestendigheid'.

#### 7.1.2 Openbare fietsparkeervoorzieningen

##### Bewaakte stallingen

Om functioneel te zijn moeten fietsparkeervoorzieningen op korte afstand van de bestemmingen aanwezig zijn. Op plaatsen waar fietsers in grote aantallen hun fiets wensen te stallen, waar men voor langere tijd een fiets wenst te stallen (tenminste 45 minuten) en waar de diefstalgevoeligheid groot is, is het wenselijk om bewaakte fietsenstallingen te realiseren. Het stedelijk centrum van Venlo en de stationsomgeving van het NS-station Venlo zijn voor de handliggende locaties voor bewaakte fietsenstallingen. Bij het NS-station Venlo en op het Vleesplein is reeds een bewaakte stalling aanwezig. Aantrekkelijke locaties voor aanvullende bewaakte fietsenstallingen zijn:

- Omgeving St. Joriskerk;
- Maasboulevard;
- Mgr. Nolensplein.

Realisatie c.q. uitbreiding van de bewaakte fietsenstallingen NS-Station Venlo, omgeving St. Joriskerk en Maasboulevard zijn vanwege hun ligging noodzakelijk. Er dient nader onderzoek plaats te vinden naar het aantal benodigde stallingplaatsen en de ruimtelijke inpassing.

Figuur 16. Wensbeeld locaties bewaakte fietsenstallingen



Een bewaakte fietsenstalling dient economisch rendabel te zijn. De omvang van de stalling is daarbij een belangrijke factor. Deze omvang kan niet onbepaald groot zijn, omdat fietsers maximaal 100 tot 200 m willen lopen tussen de bewaakte stalling en de bestemming.

Bewaakte stallingen blijken in de praktijk vaak niet rendabel. Door subsidiemogelijkheden van bijvoorbeeld gemeenten kunnen de stallingen vaak toch bestaan. Tevens kan geprobeerd worden de kosten te verlagen door bijvoorbeeld een parkeergarage voor autoverkeer en fietsverkeer te combineren. Overwogen kan worden om het bewaakte stallingen van fietsen gratis te maken om het gebruik ervan maximaal te stimuleren. Het fietsparkeren kan dan bekostigd worden uit de parkeeropbrengsten van het autoverkeer.

### Onbewaakte stallingen

Op andere belangrijke fietsbestemmingen is de realisatie van onbewaakte fietsenstallingen essentieel. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden naar overdekte stallingen en stallingen in de 'open lucht'. Het overkappen van een fietsenstalling zorgt er voor dat fietsen droog en uit de wind staan, wat het kwaliteitsniveau verhoogt. Aantrekkelijke locaties voor het plaatsen van fietsenstallingen zijn:



---

Overdekt:

- NS-stations Tegelen en Blerick (met fietskluisen);
- Centra Tegelen en Blerick;
- Wijkcentra;
- Sportaccommodaties (zwembad, stadion, sporthallen).

Open lucht:

- Bushaltes;
- Buurtwinkelcentra;
- Sportvelden;
- Musea;
- Overige openbare voorzieningen.

Richtlijnen van het CROW geven aan hoeveel fietsparkeerplaatsen per voorziening voor bezoekers benodigd zijn, te weten:

- |                        |         |  |
|------------------------|---------|--|
| • Buurtwinkelcentrum   | 6 – 8   | fietsparkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo            |
| • Kinderdagverblijf    | 1 – 3   | fietsparkeerplaatsen per 10 kinderen                       |
| • Basisschool          | 30 – 40 | fietsparkeerplaatsen per 100 leerlingen                    |
| • Sporthal             | 35 – 45 | fietsparkeerplaatsen per 100 bezoekerscapaciteit           |
| • Zwembad              | 15 – 20 | fietsparkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> wateroppervlak |
| • Museum               | 1 – 3   | fietsparkeerplaatsen per 100 bezoekers op een topdag       |
| • Regionaal ziekenhuis | 15 – 30 | fietsparkeerplaatsen per 100 bedden                        |

Naast permanente stallingen zijn er ook mobiele stallingen. Dit zijn verplaatsbare bewaakte fietsenstallingen in de openbare ruimte. Een mobiele stalling wordt gebruikt bij evenementen, manifestaties en markten. Een mobiele stalling kan een tijdelijk tekort aan openbare stallingplaatsen opvangen. In Venlo kan een mobiele stalling bijvoorbeeld gebruikt worden tijdens het Zomerparkeest.

## 7.2 Fietsbewegwijzering

Algemene bewegwijzering leidt voor fietsers vaak tot omrijden. Fietsbewegwijzering kan, mits uniform en continu uitgevoerd, een bijdrage leveren aan de stimulering van het gebruik van de fiets. Fietsbewegwijzering is een noodzakelijk aspect om te komen tot 'Venlo Fietsstad'.

De hoofdfietsroutes dienen bewegwijzerd te worden. Dit zijn de ruggengraat en primaire fietsroutes. De fietsbewegwijzering dient te verwijzen naar andere kernen. Daarnaast dient verwezen te worden naar de centra van Venlo, Blerick en Tegelen en naar de echte stedelijke voorzieningen zoals NS-stations, het ziekenhuis en bewaakte fietsenstallingen.

Langs secundaire fietsroutes is geen fietsbewegwijzering nodig.

Recreatieve fietsroutes op zich behoeven geen bewegwijzering. Wel dienen speciaal aangewezen routes bewegwijzerd te worden, zoals het knooppuntsysteem en de Noordvaardroute. De gemeente Venlo dient er voor te waken dat er geen wildgroei van bewegwijzerde recreatieve fietsroutes ontstaat.

**Figuur 17: Voorbeeld informatiebord en bewegwijzeringsbord knooppuntsysteem**



### 7.3 Concurrentiepositie ten opzichte van auto

Door de positie van de fiets te verbeteren ten opzichte van de positie van de auto, kan dit voor automobilisten de doorslag geven om voor de fiets te kiezen. In de Fietsbalans (2001) is de concurrentiepositie van het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer bekeken. Hieruit bleek dat deze concurrentiepositie voor het fietsverkeer in Venlo slecht is. De concurrentiepositie voor het fietsverkeer kan verbeterd worden, door:

- Onderzoek naar noodzaak en afstelling verkeerslichten  
Uit de Fietsbalans blijkt dat fietsers in Venlo relatief veel oponthoud ondervinden van kruispunten met verkeerslichten. Voor het fietsverkeer is het wenselijk zo min mogelijk verkeerslichten toe te passen. Verkeerslichten die niet (wezenlijk) bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid of veiligheid dienen te worden verwijderd. Indien echter toch verkeerslichten nodig zijn, dienen de regelingen geoptimaliseerd te worden, zodat het tijdsverlies voor het fietsverkeer minimaal is. Beperking van dit tijdsverlies kan door maatregelen als twee keer groen per cyclus. De maatregel 'rechts af door rood' wordt in Venlo niet toegepast omdat dit vaak onduidelijkheid en onveilige situaties oproept.
- 'Parkeren op afstand'  
Bij de keuze voor de locatie van parkeervoorzieningen (auto en fiets) is het beperken van de loopafstand naar bestemming voor de fiets veel belangrijker dan voor de auto. Om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te verbeteren is voor de fietser een stallingvoorziening op korte loopafstand van de bestemming belangrijk. De parkeervoorziening voor de auto mag op een grotere afstand gelegen zijn.
- Reistijdverhouding  
Bij de Fietsbalans scoort Venlo voor de reistijdverhouding fiets/auto matig. De fiets is namelijk 14% langzamer dan de auto. Deze verhouding kan verbeterd worden door enerzijds voor fietsers korte routes met minimale vertraging mogelijk te maken en anderzijds voor het autoverkeer te accepteren dat omrijden en vertragingen door de aanwezigheid van bijvoorbeeld verkeersregelinstallaties of 30 km/h-zones voorkomen. Voorbeelden zijn het realiseren van fietsdoorsteken en het realiseren van twee keer groen per cyclus.

### 7.4 Andere beleidssectoren

Ook andere beleidsvelden kunnen een bijdrage leveren aan het stimuleren van het fietsverkeer. Bij voorbeeld:

- Ruimtelijke ordening:
  - normen stallingvoorzieningen opnemen in bestemmingsplan
  - situeren publiekstrekkende voorzieningen (< 7,5 km van woongebieden) en 'autogebonden' voorzieningen (> 7,5 km);
  - wijkvoorzieningen op een veilige en goed bereikbare locatie voor fietsers.
- Wegbeheer:
  - goed onderhoud (incl. inspectieprogramma opstellen)
  - prioriteit hoofd fietsroutes bij gladheidsbestrijding.
- Stadstoezicht
  - uitdelen bestuurlijke boetes voor het foutief stallen van fietsen.

## 8 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. Zeker met het oog op de stimulering op korte termijn. De realisatie van het fietsroutenetwerk kost immers veel tijd. Om de gewenste gedragsverandering te stimuleren wordt een pakket van activiteiten ontwikkeld en georganiseerd. In dit hoofdstuk komen achtereenvolgend promotie, voorlichting en educatie en handhaving aan de orde.

### 8.1 Organisatie

De veelheid aan mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren, zowel qua methode, qua onderwerp als qua actoren, noopt tot een goede *organisatie*. Afstemming van de acties van de diverse actoren en afstemming op de actualiteit zijn daarbij belangrijke taken. Acties kunnen elkaar immers enorm versterken. Bij goed op elkaar afgestemde acties is het effect van het totaal vele male groter dan het effect van de onafhankelijke acties.

Naast de afstemming van acties en programma's van de verschillende actoren is het signaleren van ontwikkelingen in de (Venlose) samenleving belangrijk. In het algemeen geldt dat activiteiten op maat gesneden moeten worden voor de doelgroep, aanhakend bij de actualiteit. Naast de gemeente zijn belangrijke spelers: politie, scholen, winkeliersverenigingen, bewoners-, buurt- of wijkverenigingen, organisatoren van evenementen, exploitanten of beheerders van bewaakte fietsenstallingen, belangenorganisaties als de Fietzersbond en VVV.

### 8.2 Promotie

De Venlose bevolking moet worden verleid om te gaan fietsen. Promotie is hierbij een kernbegrip. Met behulp van acties moet de bevolking gestimuleerd worden om te gaan fietsen. De openstelling van delen van het fietsroutenetwerk wordt onder andere aangegrepen voor de promotie van het fietsen. "Een goed product wordt beter door promotie". Niet echt, maar wel 'in mans mind'. Als het product niet goed genoeg is kan promotie averechts werken. Dus het Venlose fietsroutenetwerk moet goed zijn (en steeds beter worden) om promotie succesvol in te kunnen zetten als middel om het fietsgebruik te stimuleren. De ruggengraat moet daarom daadwerkelijk de kwaliteit krijgen die gesuggereerd wordt. Vervolgens hoeft de promotie zich niet alleen te richten op het product fietsroutes zelf. Het te verkopen product is namelijk breder; we verkopen fietsgebruik. Daar hoort ook bij het vervoermiddel met zijn accessoires, de mogelijkheden om de fiets te stallen of te parkeren, beveiliging tegen diefstal en vandalisme, financiële voordelen en stimulansen.

Onderstaand zijn voorbeelden aangegeven op welke wijzen het fietsen gepromoot kan worden:

- Acties: 'Met Belgerinkel naar de Winkel', Fietsgraveren, uitreiken fietsverlichtingssets;
- Arrangementen: Fiets+ boottocht over de Maas, Toegang Klein Zwitserland, Kasteeltuinen (incl. fietsuur);
- Kortingsacties: gratis fietsstallen voor bij voorbeeld schouwburgbezoekers
- Instellen servicepunten langs ruggengraat en primaire fietsroutes (fietspomp, reparatieset, EHBO);

#### Pilotproject Korte Ritten

De gemeente Venlo is één van de twee uitverkorene gemeenten waar door het ministerie van Verkeer en Waterstaat een proef wordt uitgevoerd om het rendement van promotionele acties te onderzoeken. Het onderzoek in Venlo 'Met Belgerinkel naar de Winkel' wordt toegespitst op bezoekers van het Stedelijk Centrum. In het voorjaar van 2007 wordt een promotiecampagne gehouden ter stimulering van het fietsgebruik. Het onderzoek zal vergezeld gaan met voor- en nametingen om het effect van de campagne te kunnen vaststellen.

---

### 8.3 Voorlichting en educatie

Voorlichting en educatie vormen een continu proces van aandacht voor fietsen via lokale media en gerichte publiciteitsacties (voorlichting) en via scholen (educatie). Aanhaken op de ontwikkeling van de ruggengraat en het primaire fietsroutenetwerk versterkt echter het effect van de maatregelen zelf en de promotie daaromheen. Een route wordt beter gebruikt naarmate het bekender is dat de route er is en hoe de route functioneert.

Onderwerpen die in aanmerking komen voor voorlichting:

- Het beleidsplan fiets, fietsroutenetwerk en uitvoeringsplanning;
- Stallingen (locaties, openingstijden, kosten, voorzieningen);
- Diefstalpreventie (over fietsslots en veilige stallingen);
- Recreatieve fietsroutes en –tochten.

Geschikte kanalen voor voorlichting zijn: Huis-aan-huis bladen, internetsites, omroep Venlo, TV-krant, folders.

Bij educatie wordt primair gedacht aan verkeersonderwijs. Op de meeste basisscholen wordt verkeersonderwijs gegeven, echter de gehanteerde methoden zijn divers en de intensiteit varieert. In overleg met de leiding van de scholen en de betrokken verkeersouders kan hierin meer eenheid gebracht worden, bijvoorbeeld door te kiezen voor dezelfde methode en door het verkeersexamen gezamenlijk te organiseren. Op middelbare scholen is verkeersonderwijs minder gemeengoed. Ook hierin is, in overleg met schoolleiding en ouderafvaardiging, meer eenheid te brengen.

Voorbeelden van acties die op scholen kunnen worden gecoördineerd zijn:

- Fietscontroles;
- Bezichtigen cabine vrachtwagen, ervaren dode hoek-probleem;
- Fietsbehendigheidsparcour;
- Voorbereiding bromfietscertificaat, bromfietspraktijkcursus.

### 8.4 Handhaving

Een belangrijk stimulerend middel bij fietsgebruik is aandacht voor en daadkrachtig optreden tegen fietsendiefstal. De angst voor fietsendiefstal weerhoudt veel mensen ervan de fiets te gebruiken. Naast preventieve maatregelen zoals het aanbieden van goede (bewaakte) fietsenstallingen en promotie van en voorlichting over diefstalpreventie (fietsslots, buurtstallingen, fietsgraveren), is handhaving op dit punt van groot belang.

Daarnaast is uit oogpunt van veiligheid handhaving op fietsgedrag en de technische staat van de fiets (en bromfiets) gewenst. Dit is in beginsel niet direct stimulerend voor het fietsgebruik, zij het dat het imago van het fietsen bij het grote publiek wel verbetert naar mate er minder onjuist gedrag van fietsers wordt waargenomen. Deze op de fiets en fietser gerichte handhaving wordt in samenhang met voorlichting en educatie geprogrammeerd: Handhaving op onderwerpen vindt plaats, kort na voorlichting- en educatieve acties:

- Fietsverlichting;
- Roodlicht-discipline;
- Voorrangdiscipline;
- Algehele technische staat.

---

## 9 BESLISPUNTEN

1. Venlo kiest voor stimulering van het fietsgebruik. Dit omwille van de bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en ruimtegebruik.
2. Er wordt een kwalitatief hoogwaardig fietsrouten netwerk ontwikkeld, dat bestaat uit 4 niveaus, te weten:
  - Ruggengraat;
  - Primaire routes;
  - Secundaire routes;
  - Recreatieve routes.Dit systeem wordt ontwikkeld, conform figuur 5 "Fietsroutes 2020".
3. Het leidend principe bij de realisering van het fietsrouten netwerk is de ontvlechting van hoofdfietsroutes (Ruggengraat en Primaire Routes) en de hoofdonthoudingswegen met het oog op de realisatie van een veilig, aantrekkelijk en comfortabel fietsnetwerk.
4. Het fietsrouten netwerk voldoet aan de kwaliteitseisen zoals beschreven in hoofdstuk 6.
5. De bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden voor (brom)fietsers worden uitgebreid en sluiten meer aan bij de behoefte.
6. Door middel van promotie, voorlichting en handhaving wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
7. De ambitie is om de maatregelen van de 'Deelnota Fiets' in de periode 2007-2020 uit te voeren. Middels monitoring, prioritering en de jaarschijvenmethodiek wordt de voortgang van de uitvoering jaarlijks gevolgd en gerapporteerd.
8. De beleidseffecten ten aanzien van het fietsgebruik en veiligheid worden periodiek gemonitord.





---

## LITERATUURLIJST

- 1 Fietsparkeerwijzer, CROW, augustus 2001
- 2 Leidraad fietsparkeren, CROW, juni 2001
- 3 Tekenen voor de Fiets – Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur, CROW, augustus 1993
- 4 Verkeerscirculatieplan gemeente Belfeld, Bureau Goudappel Coffeng, oktober 1995
- 5 Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan gemeente Tegelen, Haskoning, maart 1996
- 6 Beleidsplan Fiets gemeente Venlo, DHV, oktober 1993
- 7 Concept discussienota Ruimtelijk structuurvisie gemeente Venlo, Gemeente Venlo, oktober 2003
- 8 Inventarisatie Fietspaden gemeente Venlo, XTNT, 2001
- 9 Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001 – 2020
- 10 Fiets-Wijzer – De uitvoering van fietsbeleid, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 11 Radverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Düsseldorf
- 12 Provinciaal Omgevingsplan (POL), Provincie Limburg, juni 2001
- 13 Fietsplan Stadsgewest Venlo c.a, Goudappel Coffeng, april 1996
- 14 Beleidswijzer Fietsverkeer, Fietsberaad, december 2005



---

## AFKORTINGENLIJST

BCO	BegeleidingsCentrum Onderwijs
BOR	Bromfiets Op de Rijbaan
CBS	Centraal Bureau voor Statistiek
DV	Duurzaam Veilig
DVV2	Decentralisatie Duurzaam Veilig Fase 2
GOP	Geregelde OversteekPlaats
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan
HWN	HoofdWegenNet
ICES	Interdepartementale Coördinatie Economische Structuurversterking
ICT	Informatie- en CommunicatieTechnologie
IPO	InterProvinciaal Overleg
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
NoMo	Nota Mobiliteit
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
OWN	Onderliggend WegenNet
POL	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PVE	Permanente VerkeersEducatie
RMO	Regionaal MobiliteitsOverleg
RO	Ruimtelijke Ordening
ROVL	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
SVV II	tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
V&W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat
VFVR	Voorrang Fietser Van Rechts
VHT	VerkeersHandhavings Team
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VRI	VerkeersRegelInstallatie