

Op die fiets...



Rekenkamercommissie Gemeente Beesel
April 2023

1	Voorwoord.....	1
2	Inleiding	2
2.1	Fietsbeleid als gemeentelijke taak	2
2.2	Vraagstelling	3
2.3	Onderzoeksvraag.....	3
2.4	Afbakening.....	3
2.5	Uitvoering onderzoek.....	3
2.6	Normenkader	4
3	Beleid.....	5
3.1	Inleiding	5
3.2	Van opgaven naar concrete activiteiten	5
3.3	Ambities stimulering fietsengebruik	5
3.4	Doelen	6
3.5	Van Doelen naar beleid	7
3.5.1	Regionaal stimuleringsplan fietsen	7
3.5.2	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)	8
3.5.3	Focus, Lef en Draakkracht, duurzaamheidsvisie 2019-2022	9
3.5.4	Gemeentelijk Actieplan Duurzaamheidsvisie Beesel 2019 – 2022	9
3.5.5	Trendsportal (regio Noord-Limburg).....	10
3.5.6	Routebureau Noord- en Midden Limburg.....	11
3.5.7	Subjectieve verkeersveiligheid 2013-2014.....	11
3.5.8	Integraal veiligheidsplan (2015-2018).....	12
3.5.9	Een Mobiliteitsplan in voorbereiding.....	12
3.6	Maatregelen	13
4	Uitvoering van fietsbeleid	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Uitvoering.....	16
4.2.1	Capaciteit.....	16
4.2.2	Maatregelen	16
4.3	Bevindingen.....	18
4.4	Casus uitvoering: Snelfietsroute Venlo – Reuver – Roermond	19
4.5	Feiten en cijfers over fietsgebruik.....	19
4.5.1	Onderweg in Nederland (ODiN)	20
4.5.2	Fietsstad, fietsersbond	22
4.5.3	Fietsendiefstallen	24

4.5.4	Duurzaamheidsvisie.....	25
4.5.5	Verkeersveiligheid	25
4.5.6	Bevindingen	26
4.5.7	Aanvullende monitoring en informeren raad	26
5	Normenkader, conclusie en aanbevelingen	28
5.1.1	Normenkader	28
5.1.2	Aanbevelingen	31
	Bijlage 1 Geraadpleegde documenten	32
	Bijlage 2 Geïnterviewde personen	33
	Bijlage 3 Bestuurlijke reactie college van B&W	34
	Bijlage 4 Investerings fietspaden	36
	Bijlage 5 Objectieve en subjectieve factoren (Fietsstad, fietsersbond)	37

1 Voorwoord

“Geniet van het kleurrijke landschap, ontspan langs de Maas, maak kennis met intieme natuurgebieden en bezoek bijzondere bezienswaardigheden. Gemeente Beesel heeft veel te bieden”.

Zo begint de webpagina van de gemeente Beesel over wandelen en fietsen. Over het laatste, fietsen, gaat dit onderzoek. Beesel is vanwege haar prachtige omgeving uitermate geschikt om met de fiets te recreëren en daardoor een aantrekkelijke bestemming voor toeristen. Maar de fiets is meer dan recreatie. Volgens de Bovag en de RAI zijn er in Nederland 22,8 miljoen fietsen. Omgerekend voor de gemeente Beesel betekent dit ruim 17.000 fietsen! De fiets is daarmee een van de belangrijkste vervoersmiddelen van onze inwoners en deze wordt bovendien ook nog eens het hoog gewaardeerd¹.

De fiets is de laatste jaren in opkomst vanwege de komst van elektrische varianten waardoor het gebruiksgemak en de actieradius is toegenomen. Hierdoor is de fiets ook een goed alternatief geworden voor woon-werk verkeer over langere afstanden. Ook vanwege de toegenomen aandacht voor gezond leven is er steeds meer belangstelling voor de fiets. Tenslotte is de fiets een duurzaam alternatief vervoermiddel. Kortom alle redenen om het fietsgebruik te stimuleren.

De inwoners van Beesel gebruiken veel hun fiets veelvuldig, Maar dat is niet vanzelfsprekend. Een paar kilometer verderop, over de grens in de Duitse buurgemeente is het gebruik aanzienlijk lager. Dat heeft niet alleen met cultuur te maken, maar ook met voorzieningen. En dat is waar dit onderzoek over gaat. In hoeverre ondersteunt de gemeente het gebruik van de fiets en wat zijn daarvan de effecten.

Voor u ligt het resultaat van ons onderzoek naar het fietsbeleid in de gemeente Beesel. We hopen dat u na het lezen van het onderzoek kunt zeggen “Ah op die fiets”.

Wij wensen u veel leesplezier!



Namens de rekenkamercommissie,

Harry Smeets, voorzitter

¹ <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fiets-hoogst-gewaardeerde-vervoermiddel>

2 Inleiding

2.1 Fietsbeleid als gemeentelijke taak

Op het gebied van mobiliteit hebben gemeenten een breed takenpakket. Het gaat daarbij niet alleen om het beheer en onderhoud van lokale wegen, maar ook om het reguleren van verkeer, parkeren en het zorgen voor het vervoer van leerlingen en gehandicapten. Gemeenten hebben ook een verantwoordelijkheid om locaties binnen de gemeente goed bereikbaar te houden en daarmee het leefklimaat en de verkeersveiligheid te optimaliseren. Mobiliteit gaat over de verplaatsingsmogelijkheden van mensen. Dat kan per auto, openbaar vervoer, fiets of te voet.

De rekenkamercommissie heeft binnen het thema mobiliteit gekozen voor een onderzoek naar het fietsbeleid. De gemeente heeft een zelfstandige rol en een grote invloed op het beleid dat wordt binnen dit thema gevoerd.

Het fietsbeleid heeft op verschillende vlakken een aantal positieve effecten:

- **Verkeersveiligheid:** Door fietspaden aan te leggen en fietsroutes te verbeteren, kunnen gemeenten bijdragen aan de verkeersveiligheid voor fietsers. Dit kan door fiets- en autoverkeer te scheiden, of door fietsvoorzieningen aan te leggen zoals fietstunnels of fietsbruggen;
- **Duurzaamheid:** Fietsen is een duurzame manier van vervoer, omdat het geen uitstoot veroorzaakt. Door het fietsgebruik te stimuleren kan een gemeente bijdragen aan het terugdringen van de luchtverontreiniging;
- **Gezondheid:** Fietsen is een goede manier van bewegen, hetgeen kan bijdragen aan een gezonde leefstijl en het verminderen van gezondheidsproblemen zoals overgewicht en hart- en vaatziekten;
- **Verkeersdruk:** Door het fietsgebruik te stimuleren kan een gemeente bijdragen aan het terugdringen van het aantal auto's op de weg, hetgeen kan leiden tot minder verkeer en kortere reistijden;
- **Economie:** Fietsbeleid kan bijdragen aan economische groei door de bereikbaarheid van werkgelegenheid, winkelcentra en andere voorzieningen te verbeteren. Ook kan het leiden tot versterking van het toeristisch recreatief profiel, door een grotere aantrekkelijkheid van een gemeente voor toeristen. Het raakt daarmee ook een belangrijke economische pijler van Beesel. De toeristische sector is een aanzienlijke sector en beslaat ongeveer 20% van de totale werkgelegenheid in de gemeente².

Landelijk, provinciaal en regionaal hebben overheden afgesproken om het fietsgebruik te stimuleren. In de Nationale Fiets Agenda 'Tour de Force' hebben Rijk, provincies en gemeenten zich aan deze ambities gecommitteerd.

Dit onderzoek geeft inzicht in de wijze waarop de gemeente Beesel invulling geeft aan de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren. Het onderzoek gaat in op de beleidskeuzes die zijn gemaakt, de investeringen die zijn gedaan en de resultaten die het beleid heeft opgeleverd. Het onderzoek richt zich voornamelijk op de periode 2014-2022.

De onderzoeksaanpak is deels gebaseerd op de opzet van het rekenkameronderzoek van de gemeente Soest³.

² Visie Recreatie & Toerisme 'In het spoor van de draak', 2019 (cijfers 2017)

³ Soest op de fiets, Onderzoek rekenkamercommissie Soest naar het fietsstimuleringsbeleid, 2021

2.2 Vraagstelling

De onderzoeksvraag die in dit onderzoek centraal staat is:

In hoeverre zijn alle maatregelen, die in de periode 2014 tot 2022 zijn genomen, gericht op het stimuleren van het gebruik van fietsen, doeltreffend en doelmatig?

Dit onderzoek geeft inzicht in de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren, welke investeringen worden gedaan en welke resultaten het beleid tot nu toe heeft opgeleverd.

Het onderzoek beoogt:

1. Na te gaan welke keuzes gemaakt zijn op het gebied van het stimuleren van fietsgebruik en in hoeverre deze doelen zijn bereikt;
2. Te beoordelen in hoeverre het gevoerde beleid doeltreffend en doelmatig is.

2.3 Onderzoeksvraag

De vraag die in het onderzoek centraal staat is: in hoeverre zijn de maatregelen die in de periode 2014 tot 2022 zijn genomen om het gebruik van de fiets te stimuleren doelmatig en doeltreffend?

De onderzoeksvraag is opgedeeld in de volgende deelvragen:

1. Hoe ziet het beleid van de gemeente er uit gericht op het stimuleren van de fiets?
2. Welke doelen beoogt de gemeente te bereiken en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?
3. Welke maatregelen worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente gebruikt om het fietsgebruik te bevorderen?
4. In hoeverre is het gebruik van de fiets in de gemeente Beesel toegenomen en in hoeverre is dit gerelateerd aan de maatregelen? Kortom wat is het effect (geweest)?
5. Hoeveel middelen heeft de gemeente Beesel ingezet en is hoe is dit in verhouding tot de resultaten?
6. Op welke wijze is het beleid meetbaar gemaakt en is de gemeenteraad in staat gesteld om de voortgang te volgen?

2.4 Afbakening

In het onderzoek zijn de maatregelen die in de periode 2014 tot en met 2022 zijn genomen als uitgangspunt genomen. Het heeft betrekking op het beleid dat in deze periode is opgesteld en uitgevoerd. De coronacrisis die in 2020 uitbrak en de daarbij behorende mobiliteitsbeperkende maatregelen hebben effect gehad op de mobiliteit van mensen.

Met het stimuleren van het fietsgebruik worden bedoeld maatregelen op het gebied van infrastructuur en ruimtelijke ordening, maar bijvoorbeeld ook op het gebied van het beïnvloeden van gedrag van inwoners.

2.5 Uitvoering onderzoek

Voor het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Documentanalyse. Hierbij zijn documenten met informatie over beleidsvorming, besluitvorming en de uitvoering van het beleid bestudeert. Bijlage 1 betreft een overzicht van deze documenten.
2. Interviews. De betrokken medewerkers van de gemeente zijn geïnterviewd. Bijlage 2 geeft een overzicht weer van de personen die zijn geïnterviewd.
3. Ambtelijk en bestuurlijk hoor en wederhoor. Zoals gebruikelijk in onze werkwijze worden medewerkers van de gemeente in de gelegenheid gesteld om de feiten in het conceptrapport te

controleren. Het college van burgemeester en wethouders heeft de mogelijkheid om via een bestuurlijke reactie te reageren op de conclusies en aanbevelingen.

2.6 Normenkader

Er is een normenkader opgesteld dat is gebaseerd op de verschillende deelvragen. Uiteindelijk worden de onderzoeksresultaten hieraan getoetst. Op basis van deze toetsing worden vervolgens conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Deelvraag	Norm
Hoe ziet het beleid van de gemeente eruit gericht op het stimuleren van de fiets?	Er is beleid. Het beleid voor de stimulering van het fietsgebruik is gebaseerd op een visie op de samenleving en de rol van mobiliteit daarbij.
	Aan het beleid voor het stimuleren van het fietsgebruik fietsstimulering is als basis een (probleem)analyse gebruikt.
	Het beleid is tot stand gekomen in overleg met belanghebbenden.
	Het beleid bouwt verder op eerder vastgesteld beleid en resultaten.
Welke doelen beoogt de gemeente te bereiken en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?	De gemeente heeft heldere beleidsdoelstellingen geformuleerd op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik.
	De geformuleerde doelen zijn te realiseren.
	De geformuleerde doelen zijn concreet en meetbaar geformuleerd.
Welke maatregelen worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente gebruikt om het fietsgebruik te bevorderen?	De doelen zijn begrijpelijk vertaald naar rollen, middelen en randvoorwaarden.
	Het beleid is vertaald in een samenhangend set van maatregelen.
	Maatregelen volgen logisch uit de gestelde doelen en zijn helder en voldoende onderbouwd.
	De voorgestelde maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van een afweging tussen te maken kosten en verwachte resultaten.
	De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties die worden uitgevoerd in het kader van het beleid.
	De maatregelen die zijn uitgevoerd volgen uit het beleid.
	De maatregelen volgen uit een uit een begrijpelijke en beargumenteerde prioritering.
In hoeverre is het gebruik van de fiets in de gemeente Beesel toegenomen en in hoeverre is dit gerelateerd aan de maatregelen?	Er is inzicht op de resultaten en de gemaakte kosten.
	De voorgestelde maatregelen dragen op een navolgbare wijze bij aan het bereiken van de doelen.
	Er is sprake van een gesloten plan, do, check, act, cyclus. Er vindt een evaluatie plaats, vervolgens indien nodig bijstelling wat betreft maatregelen en de uitvoering.
	Op basis van de huidige koers de gestelde doelen bereikt.
	Effecten en het bereiken van de beoogde doelen worden gemonitord.
	De gemeenteraad wordt structureel, op tijd en voldoende geïnformeerd over de uitvoering van het beleid.

3 Beleid

3.1 Inleiding

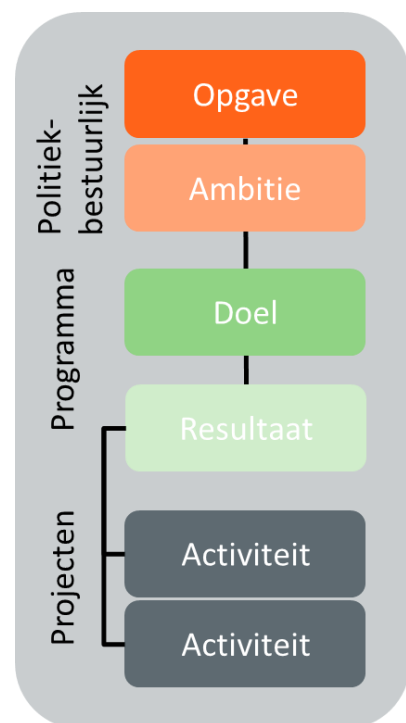
Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze er invulling is gegeven aan het fietsbeleid in de gemeente Beesel. Daarbij wordt beschreven wat de ambitie is, hoe het beleid tot stand is gekomen, welke doelstellingen er zijn gesteld en welke maatregelen zijn uitgevoerd om het gebruik van de fiets te stimuleren.

De volgende deelvragen uit het normenkader worden in dit hoofdstuk beantwoord:

1. Hoe ziet het beleid van de gemeente eruit, gericht op het stimuleren van de fiets?
2. Welke doelen beoogt de gemeente te bereiken en zijn deze doelen concreet en meetbaar geformuleerd?
3. Welke maatregelen worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente gebruikt om het fietsgebruik te bevorderen?

3.2 Van opgaven naar concrete activiteiten

In een politiek bestuurlijk context zijn vanuit opgaven of uitdagingen politieke ambities geformuleerd. Deze ambities worden vertaald in doelen die het bestuur zich stelt. Deze doelen maken vaak onderdeel uit van een (beleids)programma met te behalen resultaten. De te behalen resultaten worden vertaald in concrete activiteiten. In het figuur hiernaast is weergegeven hoe ambities zich uiteindelijk laten vertalen in concrete activiteiten.



Afbeelding 1: Hoe opgaven doorwerken naar activiteiten

3.3 Ambities stimuleren fietsengebruik

Er is gekeken welke politiek bestuurlijke ambities er zijn opgenomen in coalitieakkoorden van de periode 2010-2014, 2014-2018 en 2018-2022.

In het coalitieakkoord 2010-2014 is opgenomen dat bij alle verkeersmaatregelen bijzondere aandacht wordt gegeven aan de kwetsbare verkeersdeelnemers: schoolgaande kinderen, voetgangers, mensen met een fysieke beperking, fietsers en ouderen.

In het coalitieakkoord 2014-2018 zijn geen expliciete uitspraken gedaan over het stimuleren van het fietsgebruik of het veiliger maken van het fietsen.

In het coalitieakkoord van 2018-2022 wordt het volgende aangegeven:

We zien bij recreatie en toerisme ruimte voor uitbreiding en vernieuwing. “We zoeken daarbij de

verbinding met cultuur, gezondheid en natuurbeleving. Daarbij zien we kansen in bijvoorbeeld: benutten gebied langs de Maas, fiets- en wandelroutes...". Er wordt aangegeven dat er wordt ingezet op een goede, veilige en innovatieve verkeersinfrastructuur, met ondersteunende voorzieningen (bijvoorbeeld laadpunten) en voldoende vervoersvoorzieningen.⁴

Er zijn geen andere documenten aangereikt waarin de opgave of politieke ambities worden uitgesproken wat betreft fietsen. De politieke ambities zijn daarbij wat betreft het stimuleren van fietsen relatief beperkt.

3.4 Doelen

In de gemeente Beesel zijn over het stimuleren van het fietsgebruik de volgende strategische doelen gesteld.

1. In 2010 is in het 'Regionaal stimuleringsplan Fietsen Midden Limburg' het doel gesteld om een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg te realiseren tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde. Op basis van landelijke cijfers over het fietsgebruik per regio betekent dit concreet een toename van het gebruik van de fiets van minimaal 5%.
2. In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) uit 2010-2015 is het volgende aan doelen geformuleerd. Een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg bewerkstelligen tot ten minste het niveau van het landelijke gemiddelde, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de leefbaarheid, CO2-reductie en aan verbetering van de volksgezondheid. Concreet wordt een verhoging van het aandeel 'fiets' in de modal split⁵ van 5% à 10% nagestreefd.
3. In 'Focus, Lef en Draakkracht, de Duurzaamheidsvisie 2019-2022' zijn de volgende doelstellingen voor 2030 opgenomen: Veranderen van mobiliteit: in 2030 zijn de fiets, lichte elektrische voertuigen en OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto; we streven er naar dat op ritafstanden tot 5 km 80% van alle verplaatsingen per fiets of te voet zal plaatsvinden.
4. Het Routebureau Noord-Limburg, de organisatie die zich bezighoudt met het ontwikkelen en beheren van recreatieve fietsroutes namens de gemeenten in Noord- en Midden-Limburg, heeft als doel gesteld om uit te groeien tot een vijf-sterren fietsregio.
5. In het Integraal veiligheidsplan gemeente Beesel (2015-2018) is de doelstelling van het verminderen van het aantal fietsendiefstallen met 52 in 2013 naar 47 in 2017 genoemd.

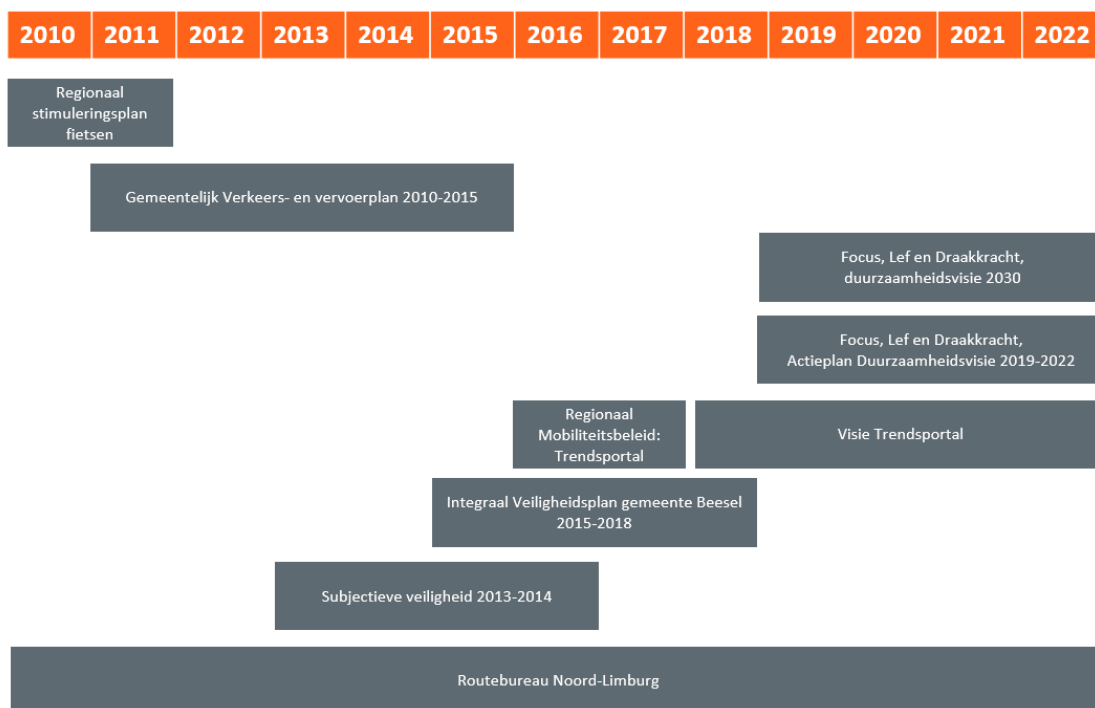
Hierna worden de diverse beleidsstukken nader toegelicht en concretere doelen en resultaten verder beschreven.

⁴ <http://www.documentcloud.org/documents/2684913-029-Beesel-Coalitieakkoord-2014-2018-Definitief.html>
<https://vlpbeesel.nl/wp-content/uploads/2018/07/coalitieakkoord20182022.pdf>

⁵ De modal split is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen.

3.5 Van Doelen naar beleid

De genoemde doelen zijn vertaald en afkomstig van verschillende beleidsdocumenten. In het beleid zijn de acties geformuleerd die nodig zijn om de doelen te bereiken. In het onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de aangereikte beleidsdocumenten gerelateerd aan het stimuleren van het gebruik van de fiets. Het figuur geeft ook aan in welke periode het is opgesteld en de looptijd van het beleid. In de volgende paragrafen worden beleidsstukken beschreven.



Afbeelding 2: Overzicht beleidsdocumenten gerelateerd aan het stimuleren van het fietsgebruik

3.5.1 Regionaal stimuleringsplan fietsen

In 2010 is het Regionaal stimuleringsplan fietsen Midden Limburg opgesteld. De gemeente Beesel heeft hierin ook geparticipeerd. Zoals aangegeven is het geformuleerde doel in 'Regionaal stimuleringsplan Fietsen Midden Limburg' het realiseren van een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde en concreet een toename van het gebruik van de fiets van minimaal 5%.

Het regionaal stimuleringsplan fietsen bevat een gedegen analyse van de knelpunten en kansen. Dit plan bevat een maatregelenpakket om het fietsen in Midden-Limburg te stimuleren. Het regionaal stimuleringsplan Fietsen in Midden-Limburg moet antwoord geven op de vraag waar in de regio welke maatregelen noodzakelijk zijn om de positie van de fiets in breedste zin van het woord te verbeteren en waar prioriteit aan moet worden toegekend.

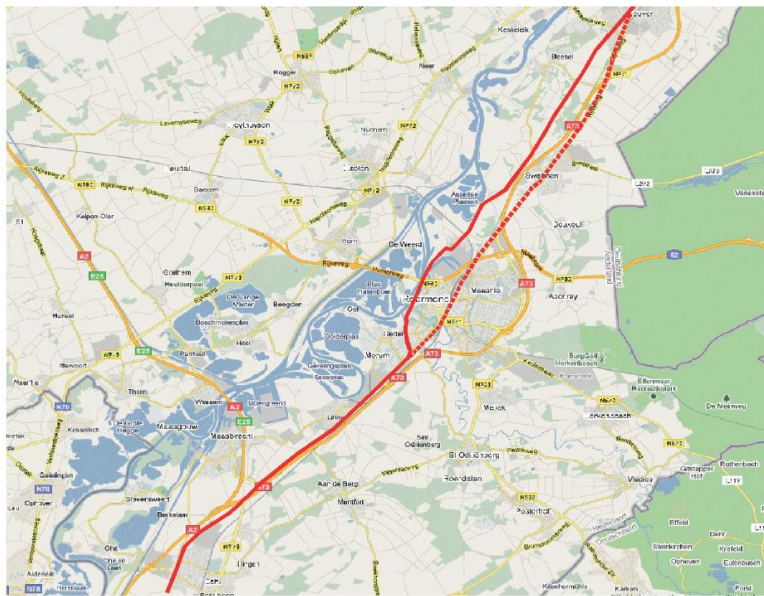
In het plan wordt geconstateerd dat er tussen de kernen binnen de gemeente geen ontbrekende schakels zijn in het kader van het fietsroutenetwerk. De directheid van zogenaamde utilitaire fietsrelaties⁶ (zgn. omrijfactor) bedraagt 1,22. Dat is relatief laag. Er wordt vanuit Reuver een zogenaamde wenslijn aangegeven voor een fietsverbinding naar Venlo.

⁶ Utilitaire fietstochtjes worden namelijk veelal ondernomen voor korte afstanden voor dagelijkse zaken: boodschappen, bezoek vrienden, familie of kennissen (NBTC-NIPO Research / Vrijetijdshuis Brabant, 2014).

In het plan wordt aangegeven dat fietsroutes een enorme potentie hebben om functies aan zich te binden. Hierbij wordt het rapport 'Fiets filevrij' aangehaald uit 2010 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Eén van de acties hierin is om 16 fietssnelwegen te realiseren. In Noord-Limburg is de gerealiseerde fietssnelweg tussen Venlo en Sevenum (via het Floriadeterrein) in dat in dat kader ook door het Rijk is gesubsidieerd.

Een snelfietsroute is meer dan een fietspad tussen twee kernen. Bij voorkeur heeft de snelfietsroute een relatie met het landschap/de omgeving en wordt aangesloten op zoveel mogelijk dwarsrelaties zodat ook tussenliggende gebieden maximaal worden bediend en ontsloten.

Ook in Midden-Limburg zijn er kansen voor een snelfietsroute, volgens het fietsstimuleringsplan. Als kansrijk schakel wordt de relatie Venlo-Roermond – Echt genoemd als fietscorridor dwars door de regio.



Afbeelding 3: Voorstel tracé snelfietsroute Echt-Roermond-Reuver (effen rood) uit Regionaal stimuleringsplan fietsen

3.5.2 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

Het GVVP is in algemene zin bedoeld als concreet beleidskader voor het optreden van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Concrete verzoeken van inwoners en herinrichtingsplannen van de gemeente worden normaliter getoetst aan dit beleid, maar het bepaalt ook het gemeentelijk standpunt bij regionale ontwikkelingen en projecten. Het GVVP geeft prioriteiten aan voor investeringen van de gemeente in verkeer en vervoer. Er is duidelijkheid en transparantie over de projecten, zowel voor de financiering als de planning. Het GVVP brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoerbeleid en tussen dit beleid en andere beleidsterreinen (o.a. toerisme natuur en landschap, milieu, ruimtelijke ontwikkeling, werk en economie). Het GVVP beschrijft ook concrete ruimtelijk fysieke maatregelen die worden ondernomen om de doelen te bereiken.

Wat betreft het fietsen is opgenomen dat het fietsen en te voet gaan aantrekkelijker moet worden gemaakt om een bijdrage te laten leveren aan de bereikbaarheid. Met name om aan deze doelstelling meer kracht te geven heeft de gemeente Beesel binnen het Regionaal Mobiliteits Overleg (RMO) een bijdrage geleverd aan het "Stimuleringsplan fietsen in Midden – Limburg".

Het strategische doel is zoals eerder aangegeven een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg te realiseren tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde, waardoor een

bijdrage wordt geleverd aan de leefbaarheid, CO2-reductie en aan verbetering van de volksgezondheid. Concreet wordt een verhoging van het aandeel 'fiets' in de modal-split van 5% à 10% nagestreefd.

Het valt op dat de doelstelling hier specifiek is benoemd, namelijk tussen 5% en 10% in plaats van minimaal 5%. Dit verschil is mogelijk te verklaren dat het hier specifiek de gemeente Beesel betreft in plaats van een regionale doelstelling.

Het GVVP 2010-2015 is in 2011 behandeld in de gemeenteraad. Het GVVP beschrijft dat gemeenteraad tijdens de werkvergadering heeft aangegeven dat het fietsverkeer in de gemeente beter gefaciliteerd moet worden. Zoals de wens om alle fietssuggestiestroken uit te voeren in een rode markering en daar waar mogelijk verbreed worden.

Het desbetreffende raadsvoorstel is niet aangetroffen bij de ontvangen stukken. Hierdoor is het onduidelijk welke overwegingen hebben gespeeld bij de vaststelling van het beleidskader. In de aangereikte documenten is geen evaluatie van een voorafgaand beleidsdocument aangetroffen. Het GVVP 2010-2015 is opgevolgd door een nieuw GVVP na het aflopen van de beleidsperiode van het plan. Verondersteld wordt dat dit niet is geactualiseerd. Hiermee ontbreekt het aan in die zin aan een specifiek Beesels strategisch en tactisch beleidskader voor verkeer. De uitvoering van projecten loopt echter nog jaren door.

3.5.3 Focus, Lef en Draakkracht, duurzaamheidsvisie 2019-2022

Het stimuleren van het fietsgebruik heeft uiteraard ook raakvlakken met duurzaamheid. Fietsen is vaak een duurzaam alternatief voor verplaatsing op korte afstanden. In de duurzaamheidsvisie 2019-2022 zijn de volgende doelstellingen voor 2030 opgenomen:

- Veranderen van mobiliteit: in 2030 zijn de fiets, lichte elektrische voertuigen en OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto; we streven er naar dat op ritafstanden tot 5 km 80% van alle verplaatsingen per fiets of te voet zal plaatsvinden.
- Verduurzamen van mobiliteit: in 2030 is circa 75% van alle personenvervoer verplaatsingen in Beesel zonder emissie. Voor verplaatsingen onder de 15 km streven we ernaar dat deze met (elektrische) fiets, te voet of zero emissie voertuig plaatsvinden.
- Veranderen van mobiliteit wordt onderzocht door een analyse van regionale vervoersbewegingen en het definiëren van kansen voor OV en fietsinfrastructuur. Verandering wordt gestimuleerd door lokale initiatieven als programma fietsmaatjes op te zetten of te faciliteren. Er wordt een werkgeversaanpak duurzaam mobiliteitsbeleid in de gemeente gestimuleerd.
- Veranderen: Een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk is gerealiseerd. Alle bedrijvenlocaties zijn goed en snel per fiets bereikbaar.

3.5.4 Gemeentelijk Actieplan Duurzaamheidsvisie Beesel 2019 – 2022

Het Actieplan Duurzaamheidsvisie is een werkdocument dat gericht is op de uitvoering van de duurzaamheidsopgaven. Het actieplan is thematisch opgebouwd en volgt de thema's van de duurzaamheidsvisie en de thematische verdieping. Aangegeven wordt dat van de maatregelen de voortgang wordt gemeten en vergeleken worden met andere gemeenten/regio's.

Acties, stappen en doelen van 2023 t/m 2026

- Veranderen: Het fietsnetwerk, fietsstallingen en snelfietsroutes in Noord-Limburg zijn gerealiseerd en worden gebruikt door inwoners en bezoekers. Daarnaast wordt dit netwerk ook verbeterd.

Acties, stappen en doelen van 2027 t/m 2030

- Veranderen: Een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk is gerealiseerd. Alle bedrijvenlocaties zijn goed en snel per fiets bereikbaar.

Enkele concrete acties die zijn benoemd zijn:

- Kansen definiëren voor OV en fietsinfrastructuur (zoals fietssnelwegen), zoals een fietsverbinding tussen Belfeld en Reuver;
- Programma fietsmaatjes opzetten of stimuleren, waarmee gezamenlijk fietsen wordt georganiseerd;
- Werkgeversaanpak duurzaam mobiliteitsbeleid stimuleren in de gemeente door met bedrijven in gesprek te gaan;
- Inzet van elektrische golfkarretjes als alternatief OV korte afstanden en recreatief vervoer;
- Stimuleren van te voet en te fiets vergaderen.

3.5.5 Trendsportal (regio Noord-Limburg)

Op 4 februari 2016 hebben de wethouders van de acht gemeenten van het RMO Noord-Limburg opdracht gegeven om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan voor de regio Noord-Limburg. Aansluitend is het Plan van Aanpak aan de colleges van B&W ter vaststelling aangeboden en is het in de meeste gemeenteraden ter informatie aangeboden

In de evaluatie van het destijds lopende RMO Noord-Limburg is opgenomen, dat de samenwerkende gemeenten stappen willen maken in strategische beleidsvorming. Dat heeft zich vertaald in een ambitie om gezamenlijk een nieuw Mobiliteitsplan te ontwikkelen voor regio en de gemeenten. Deze samenwerking heeft verder vorm gekregen onder de naam Trendsportal.

In de bestuurlijke notitie RMO Noord-Limburg – Trendsportal Mobiliteitsplan Noord-Limburg (2017) is aangegeven dat voorheen regionaal vrijwel alle Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen de netwerken voor auto, fiets et cetera door de gemeenteraden werden vastgelegd. Nu is ervoor gekozen deze netwerken hooguit door de colleges van B&W te laten vastleggen. Trendsportal vormt in die zin zowel het regionale beleid als het lokale beleid en de projectenprogramma's. Er is dus geen lokaal GVVP meer.

De doelen binnen Trendsportal waarbij een relatie wordt gelegd met het stimuleren van de fiets als gebruik zijn:

- Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Robuust, attractief en betrouwbaar;
- Het ondersteunen van de milieu- en energietransitie, door over te schakelen op schone en stille mobiliteit;
- Het verbeteren van de ruimtelijk-economische bereikbaarheid, voor de toeristische-, agro-, maak- en logistieke sector in Noord-Limburg.

In 2018 heeft de gemeenteraad de Trendsportal visie vastgesteld. Er wordt in het raadsvoorstel geen relatie gelegd met het GVVP en ook niet hoe opgaven en doelen doorwerken in lokaal beleid. De visie bestaat uit een website www.trendsportal.nl met een interactieve film waarin ook specifiek de

gemeente Beesel aan de orde komt. Onder de ambitie om een aantrekkelijk mobiliteitssysteem, wordt een hoogwaardig en compleet fietsnetwerk genoemd. Overigens is de website aangepast waardoor onderdelen van de uitwerking (tools) niet meer zijn te raadplegen.

Op de website werd aangegeven dat er vanuit Trendsportal via drie hoofddoelen het lopen en fietsen in onze regio wordt gestimuleerd: zowel vanuit het oogpunt van CO2 reductie (klimaat en energietransitie), Bereikbaarheid (aantrekkelijk mobiliteitssysteem) als vanuit vitaliteit en gezondheid (kwaliteit van leven). Daarbij wordt vermeld dat een eerste verkenning met collega's vanuit andere domeinen (sport / gezondheid / toerisme) leert dat er ook vanuit hun doelstellingen sterke behoefte is om actieve mobiliteit te stimuleren. De regiogemeenten hebben volgens de uitgangspunten een nadrukkelijke rol als initiator. Het project Mobi heeft als doel het stimuleren van duurzame mobiliteit, waaronder fiets.

3.5.6 Routebureau Noord- en Midden Limburg

Recreatieve fietsroutes zijn belangrijk voor gemeenten omdat ze bijdragen het toeristisch recreatief profiel en aan de gezondheid en welzijn van de inwoners. Het beheer van het routenetwerk in de gemeente Beesel is ondergebracht bij het Routebureau Noord- en Midden-Limburg (RNML). Het Routebureau werkt samen met regiogemeenten, landschapsbeheerders en andere relevante partijen om mooie en uitdagende routes te creëren die aansluiten bij de specifieke kenmerken van de regio. Sinds 2010 voert Stichting Routebureau Noord- en Midden-Limburg (RNML) de 'Coördinatie Recreatieve Routes' uit in opdracht van de 13 gemeenten in Noord- en Midden-Limburg.

Onder het beheer valt onder andere het onderhoud en actualiseren van de (digitale) gegevens van het fietsknooppuntennetwerk. Het onderhoud van het recreatieve routestructuren in Beesel is ondergebracht bij het routebureau. In het jaarverslag legt zij verantwoording af over de activiteiten, prestaties en financiële resultaten.

Sinds 2012 wordt de kwaliteitsmonitor fietsregio's opgesteld. Dit is een benchmark die als doel heeft regio's te prikkelen om het recreatieve fietsen in Nederland op een hoog niveau te houden en/of naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. Hiervoor wordt een landelijk vergelijkend onderzoek naar de kwaliteit van fietsregio's uitgevoerd. Dit is een effectief instrument gebleken voor het stimuleren van kwaliteitsbehoud en -verbetering.

In de gemeentelijke begroting van 2017 en 2018 is aangegeven dat het doel van het routebureau is om de vier sterren voor de regio in de Landelijke Kwaliteitsmonitor Fietsplatform te behouden. Daarbij is de ambitie uitgesproken om uit te groeien tot een vijf-sterren fietsregio.

Door de gemeente is aangegeven dat er diverse activiteiten plaatsvinden voor fietsers in Beesel:

- Er wordt ingezet op meer beleving langs de Maasfietsroute. Hier zijn blow-ups geplaatst;
- De aansluiting met Duits fietsnetwerk vormt een van de aandachtspunten;
- Ieder jaar wordt een familiefietstocht georganiseerd, samen met Leudal en Brüggen;
- Er is een groep vrijwilligers in Beesel die 2x per jaar de knooppunten controleren. Vervolgens worden eventuele mankementen doorgegeven en gerepareerd.

3.5.7 Subjectieve verkeersveiligheid 2013-2014

Bij de prioritering van de verkeersprojecten voortvloeiende uit het GVVP 2010 -2015 heeft de raad prioriteit gegeven aan de aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid op de doorgaande wegen in de kern van Beesel. Hiertoe is ook besloten bij vaststelling van de begroting voor 2013.

De aangedragen oplossingen/wensen van de bewoners zijn aanleiding geweest voor de gemeente om in april 2014 GlobalVision te vragen de oplossingen/wensen verkeerskundig te beoordelen. Bij de

beoordeling moest rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Hierbij is ook opdracht gegeven dat er aandacht wordt geschonken aan de kwetsbare verkeersdeelnemers schoolgaande kinderen, voetgangers, mensen met een fysieke beperking, (brom)fietzers en ouderen.

Er worden naar aanleiding van het onderzoek enkele maatregelen voorgesteld die ook deels fietsgerelateerd zijn. De plekken waar dit op betrekking heeft zijn:

- St. Jorisstraat
- Eiermarkt
- MGR Theelenstraat
- Hoogstraat
- Bussereindseweg- Nieuwstraat

Het is niet duidelijk of deze maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Een uitvoeringsplanning of document waaruit de oplevering blijkt ontbreekt bij de ontvangen stukken.

3.5.8 Integraal veiligheidsplan (2015-2018)

In de concept veiligheidsnota 2015-2018 worden de kaders geschetst voor beleidsmaatregelen op het gebied van veiligheid in de gemeente Beesel. Hierbij wordt een integrale benadering gevolgd waarbij alles wat met veiligheid te maken heeft en de gemeente raakt bijeen te brengen in een beleidsdocument. Dit is het Integraal veiligheidsplan.

Een van de genoemde doelen is het verminderen van objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid. Hierbij wordt ook een relatie gelegd met eerder opgestelde GVVP. De projecten in het GVVP die de verkeersveiligheid raken worden hierbij genoemd.

Specifiek aandacht is er voor het zogenaamde veiligheidsarrangement Maaslijn. Hieronder vallen maatregelen om de sociale veiligheid te verbeteren en stationsgebieden veiliger te maken langs de Maaslijn. Hiervoor hebben enkele maatregelen plaatsgevonden zoals het schouwen, het geven van voorlichting, het graveren van fietsen en het ruimen van zogenaamde 'weesfietsen'.

Daarnaast wordt bij het veiligheidsveld 1 : veiligheid woon- en leefomgeving, als doel benoemd het verminderen van het aantal fietsendiefstallen met 52 in 2013 naar 47 in 2017.⁷

3.5.9 Een Mobiliteitsplan in voorbereiding

Er is een nieuw mobiliteitsplan in voorbereiding. In de begroting 2023 is aangegeven dat dit mobiliteitsplan moet bijdragen aan de aanpak van verkeersknelpunten. Hiervoor wordt €80.000 vrijgemaakt uit het ambitiebudget. Het mobiliteitsplan wordt vertaald in een uitvoeringsplan voor de komende jaren. Aanvullend wordt €60.000 vrij gemaakt uit het ambitiebudget voor meer personele capaciteit voor verkeer.

⁷ Bij deze cijfers is uitgegaan van de gegevens van de politie uit de gebiedsscan.

3.6 Maatregelen

De onderstaande fietsstimulerende maatregelen/projecten zijn in de eerder genoemde beleidsdocumenten genoemd. Daarbij is de eerste vermelding opgenomen, in welke jaren dit terugkomt in andere documenten (zoals o.a. begroting) en het betreffende beleidsdocument waarin deze maatregel is opgenomen.

Projecten	Eerste vermelding	Jaren	Beleid
Realiseren van een recreatieve fietsroute vanaf Reuver langs de Maas richting Venlo	2010	2010	GVVP/ IVP
Verbeteren en beheer van toeristische routewerk	2010	2022	Routebureau
Opwaardering fietsverbinding Veerpont – Drakenrijk via de Hovergelei	2012	2013 2014 2015	GVVP / IVP
Fietsstraat Keulseweg buiten de bebouwde kom	2014	2015 2016	GVVP/ IVP
Kesselseweg buiten de bebouwde kom enkelzijdig 2-richtingen fietspad	2014	2015	GVVP/ IVP
Planaanpak snelfietsroute Sittard – Roermond – Venlo	2012	2013 2014 2015	GVVP/ IVP
Verkeerseducatie VEVO, VEBO en ouderen) (Structureel inbedden	2013-2015	2013 2014 2015	IVP
Fietsverbinding tussen Belfeld en Reuver	2019		Duurzaamheid
Snelfietsroute Belfeld- Reuver	2020	2021	Duurzaamheid/ Trendsportal
Optimaliseren fietsnetwerk en fietsparkeren (eventueel in combinatie met hubs voor de fiets)	2020	2021	Duurzaamheid
Collegevoorstel subjectieve verkeersveiligheid en enkele projecten i.r.t. stimulering fietsbeleid	2015	2015	Uitwerking GVVP
Gemeenschappelijk duurzaam deelvervoer. Het streven is om autokilometers te verschuiven naar fiets- en ov-kilometers	2019	2019	Trendsportal
Onderhoud fietspad Beesel-Reuver en mogelijk extra voetpad	2021	2021	Begroting
Schouwen, het geven van voorlichting, het graven van fietsen en het ruimen van zogenaamde 'weesfietsen' bij het station	2015	2018	Integraal veiligheidsplan
Verkeersveiligheidsmaatregelen • St. Jorisstraat • Eiermarkt • MGR Theelenstraat • Hoogstraat • Bussereindseweg- Nieuwstraat	2012	2014	Subjectieve verkeersveiligheid

Bevindingen

Hier volgen de bevindingen wat betreft de analyse van de beleidsdocumenten en de doelen en de maatregelen die op basis hiervan zijn geformuleerd.

- De politieke ambities zijn wat betreft het stimuleren van fietsen in het collegeprogramma 2010-2014 aanwezig. Dit is terug te zien in de deelname aan het regionale stimuleringsplan fietsen. In de daaropvolgende collegeprogramma's komt geen nadrukkelijke ambitie op het gebied van het stimuleren van fietsen naar voren. Dit is opvallend omdat landelijk de aandacht voor de rol van de fiets en het fietsbeleid toeneemt.
- De gemeente Beesel heeft in 2010 al in regionaal verband een start gemaakt met het stimuleren van het gebruik van de fiets. Het regionaal stimuleringsplan fietsen bevat een gedegen analyse van de knelpunten en kansen. Wellicht zou in de huidige tijd dit meer in samenspraak met de gemeenschap, i.c. inwoners en doelgroepen, worden opgepakt.
- In het GVVP is een nadrukkelijke beleidsdoelstelling opgenomen. Dit doel is concreet geformuleerd. Het ontbreekt echter aan een duidelijke indicator en een nulmeting. Onduidelijk is of dit beleidskader is geëvalueerd nadat de looptijd is verlopen. De maatregelen die voortvloeien uit het GVVP hebben vooral een fysiek karakter. De gemeente ziet een grote rol voor verbetering van de fietsinfrastructuur.
- Er wordt niet specifiek omschreven op welke wijze de aangedragen oplossingen precies moeten leiden tot meer gebruik van de fiets. Naast het realiseren van infrastructuur wordt het fietsgedrag ook vaak gestimuleerd door in te zetten op gedragsverandering of educatie. Activiteiten op deze terreinen komen echter niet of weinig terug in de stukken.
- Het GVVP is opgevolgd door Trendsportal met een visie en een regionaal uitvoeringsprogramma. Het lijkt dat de gemeenteraad deze uitvoeringsprogramma's niet meer vaststelt, waar ze dat eerder bij het GVVP wel deed. Waarom dit niet meer plaatsvindt is niet te herleiden uit de documenten. Onduidelijk is in hoeverre de gemeenteraad daardoor nog actief stuurt op de kaders en hoe ze daarbij in positie wordt gebracht.
- In het kader van de aanpak subjectieve verkeersveiligheid is contact gezocht met inwoners om de verkeerssituaties te beoordelen en samen te kijken naar verbeteringen. Dit past bij de Beeselse aanpak (Blij in Beesel), ook al was de visie toen nog niet opgesteld. Hierop werd dus al vooruit gelopen.
- In het kader van duurzaamheidsvisie en het bijbehorende actieprogramma worden ook concrete doelen gesteld. Echter is onduidelijk in hoeverre deze ook worden gemonitord en in hoeverre een nulmeting is uitgevoerd. Een deel van deze maatregelen worden volgens het actieprogramma uitgevoerd in de periode 2023-2030.

- Het routebureau neemt het werk voor de gemeente uit handen wat betreft het beheer en uitbouwen van de recreatieve routes. Dit wordt op regionaal niveau opgepakt gedaan. De uitvoering is daarmee buiten de gemeente belegd.
- Er is ook aandacht voor de fietsveiligheid en de subjectieve verkeersveiligheid. Hiervoor zijn diverse maatregelen uitgevoerd.

4 Uitvoering van fietsbeleid

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitvoering van het fietsbeleid. Ingegaan wordt op de maatregelen die worden genomen en in hoeverre het gebruik van de fiets is toegenomen,

- Welke maatregelen worden in het beleid genoemd? Welke maatregelen heeft de gemeente gebruikt om het fietsgebruik te bevorderen?
- In hoeverre is het gebruik van de fiets in de gemeente Beesel toegenomen en in hoeverre is dit gerelateerd aan de maatregelen?

4.2 Uitvoering

Onder uitvoering wordt de capaciteit binnen de organisatie beschreven en projecten die zijn opgepakt.

4.2.1 Capaciteit

De beleidsmatige activiteiten rondom de fiets zijn binnen de gemeentelijke organisatie belegd bij het team Verkeer van de Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling. Het cluster bestaat momenteel uit bijna 2 fte. Het betreft een beleidsmedewerker verkeer (1 fte) en een medewerker verkeer (1 fte, capaciteitsuitbreiding via de begroting 2023, op dit moment nog een vacature). Daarnaast zijn op projectbasis of voor specifieke activiteiten ook andere medewerkers betrokken, zoals een projectleider of de onderhoudsdienst.

In de periode 2014-2022 was de capaciteit bestond circa 1 fte beleidsmatige capaciteit. Er was ook gerelateerde capaciteit aanwezig bij ABORG (civieltechnisch projectleider) voor de aanleg van fietspaden.

Aangegeven is dat er beperkte capaciteit beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen en het maken van nieuw mobiliteitsbeleid. Daarnaast is er sprake van krapte op de arbeidsmarkt. Met name op het gebied van mobiliteitsdeskundigen/ adviseurs mobiliteit.

4.2.2 Maatregelen

Onderstaande tabel geeft een beeld van de maatregelen die zijn genomen zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven. Daarbij is de eerste vermelding opgenomen en in welke jaren dit terugkomt in andere documenten (zoals o.a. begroting) en het betreffende beleidsdocument. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de investeringen in fietspaden.

Projecten	Beleid	Waar draagt het aan bij	Status
Realiseren van een recreatieve fietsroute vanaf Reuver langs de Maas richting Venlo	GVVP/ IVP	Fietsnetwerk	Niet doorgegaan, bij Belfeld gestopt.
Opwaardering fietsverbinding Veerpont – Drakenrijk via de Hovergalei	GVVP / IVP	Fietsnetwerk Veiligheid Toerisme recreatie	Deel is gerealiseerd (Hovergalei)
Fietsstraat Keulseweg buiten de bebouwde kom (vermindering hinder gemotoriseerd verkeer)	GVVP/ IVP	Fietsnetwerk Veiligheid	Groene looper nog niet gerealiseerd (behalve fase 1 alternatieve route vrachtverkeer)
Kesselseweg buiten de bebouwde kom enkelzijdig 2-richtingen fietspad	GVVP/ IVP	Fietsnetwerk	Is gerealiseerd.
Planaanpak snelfietsroute Sittard – Roermond – Venlo	GVVP/ IVP	Fietsnetwerk Fietssnelweg	Fietsen aan de Maas. Nog niet uitgevoerd. Grondverwerving heeft tijd gekost. Uitvoering gepland (2 ^e kwartaal) ⁸ Provinciale subsidie toegekend.
Verkeerseducatie VEVO, VEBO en ouderen (Structureel inbedden)	IVP	Verkeersveiligheid	Veilig Verkeer Nederland educatie ingekocht. Basisschool via provincie en regio fietsstimulering en ouderen. Herkenbaarheid 30 km/h wegen Veilig op weg.
Optimaliseren fietsnetwerk en fietsparkeren (eventueel in combinatie met hubs voor de fiets)	Duurzaamheid	Fietsnetwerk	TOP toeristisch overstappunt
Collegevoorstel subjectieve verkeersveiligheid en enkele	Uitwerking GVVP	Verkeersveiligheid Fietsenstalling	Niet bekend

⁸ <https://nu.venlo.nl/nieuws/snelfietsroute-tussen-belfeld-en-reuver>

projecten i.r.t. stimulering fietsbeleid			
Gemeenschappelijk duurzaam deelfervoer. Het streven is om autokilometers te verschuiven naar fiets- en ov-kilometers	Trendsportal	Duurzaamheid Fietsbeleid	Uitgevoerd, bij gemeente
Schouwen, het geven van voorlichting, het graveren van fietsen en het ruimen van zogenaamde 'weesfietsen' bij het station	Integraal veiligheidsplan	Veiligheid	Uitgevoerd
Verbetering en beheer van de routenetwerken via Routebureau Noord- en Midden Limburg	Programma recreatie en toerisme	Fietsnetwerk	lopend proces
Verbetering fietspad Burgemeester Janssenstraat		Verkeersveiligheid	2021
Vernieuwen fietsenstalling sportcentrum de Schans		Verkeersveiligheid	2022
Uitbreiding fietsvoorzieningen, verruiming van de overdekte parkeercapaciteit bij het station van 256 stallingen tot 549 stalling.	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid Modal split	Uitgevoerd

4.3 Bevindingen

Hier volgen de belangrijkste bevindingen ten aanzien van de uitvoering van fietsgerelateerde maatregelen:

- Veel van de uitgevoerde maatregelen op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik komen voort uit het GVVP en zijn vervolgens in de begroting opgenomen. Na het aflopen van de uitvoeringsperiode van het GVVP komen deze projecten terug in het beleid op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en duurzaamheid. Deze projecten zijn soms ook te herleiden in de projecten die bij Trendsportal worden genoemd. Daarmee lijkt de uitvoeringstermijn opgerekt en ondergebracht bij andere beleidskaders.
- De maatregelen die worden genomen hebben vooral een fysiek karakter. Maatregelen die zijn gestart op het gebied van gedragsbeïnvloeding en educatie zijn beperkt.
- In het kader van subjectieve verkeersveiligheid is het gesprek gevoerd met inwoners, zijn prioriteiten gesteld en enkele projecten tot stand gekomen.

4.4 *Casus uitvoering: Snelfietsroute Venlo – Reuver – Roermond*

Om inzicht te krijgen in de realisatie van de snelfietsroute is hieronder een korte beschrijving opgenomen van de totstandkoming van de snelfietsroute Venlo-Reuver-Roermond.

Snelfietsroutes zijn een relatief nieuw fenomeen in het Nederlandse fietsbeleid: het zijn goede en snelle verbindingen tussen steden en tussen woon- en werklocaties. Deze snelfietsroutes deden vanaf 2006 hun intrede in het kader van de filebestrijding door de lokale overheden. De ambitie is om een netwerk van snelfietsroutes te creëren die woon- en werkkernen met elkaar verbinden, waarbij een fietsafstand van 15-20 kilometer reëel is.

In het Regionaal stimuleringsplan fietsen (2011) wordt al gesproken over de Snelfietsroute Venlo – Reuver – Roermond. In de begroting van 2014 zijn hiervoor middelen gereserveerd. In 2019 werd het deel van deze snelfietsroute tussen Reuver en Roermond gerealiseerd.

Vervolgens is door de gemeenteraad de vraag gesteld om ook het deel tussen Reuver en Belfeld te realiseren. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met de gemeente Venlo en de provincie Limburg. Op basis van dit plan wil de Provincie fors bijdragen aan de kosten.

Nadat dit project meerdere jaren door de Gemeente Venlo is uitgesteld, is in 2022 begonnen met de voorbereiding (grondverwerving en planologische procedure) en (mogelijke) realisatie voor een snelfietsroute tussen Belfeld en Reuver. Dit houdt in dat Venlo start met grondverwerving en planologische procedure. Verwacht wordt dat de realisatie op z'n vroegst in het 2023 is gerealiseerd.

Van plan tot realisatie van de fietssnelweg heeft daarmee in totaal 13 jaar in beslag genomen. Dat is een aanzienlijke tijd, voor relatief concrete doelen.

4.5 *Feiten en cijfers over fietsgebruik*

Vanuit de gemeente vindt er geen monitoring plaats van de voortgang op dit strategische doel. Er zijn geen bronnen aangereikt of beleidsevaluaties uitgevoerd die aangeven of de doelen op het gebied

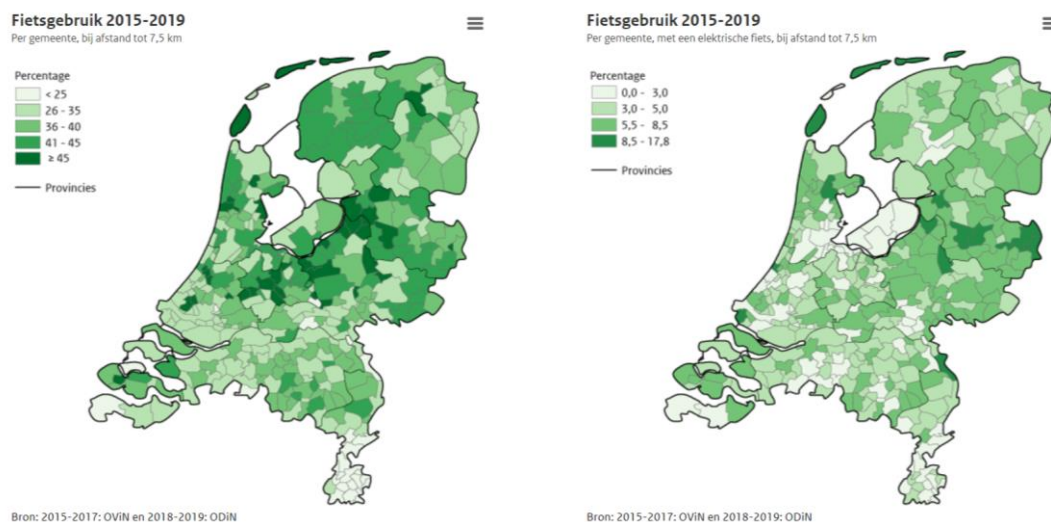
van het fiets stimuleren zijn bereikt. In het geheel heeft de gemeente geen cijfers die iets zeggen over het fietsgebruik in de gemeente.

Om in het kader van het onderzoek een beeld te krijgen van de ontwikkeling van het fietsgebruik in de gemeente Beesel in de afgelopen periode is een aangepaste analyse uitgevoerd op basis van openbaar beschikbare gegevens zoals van het ODIN, de fietsersbond en Landelijke Kwaliteitsmonitor Fietsplatform.

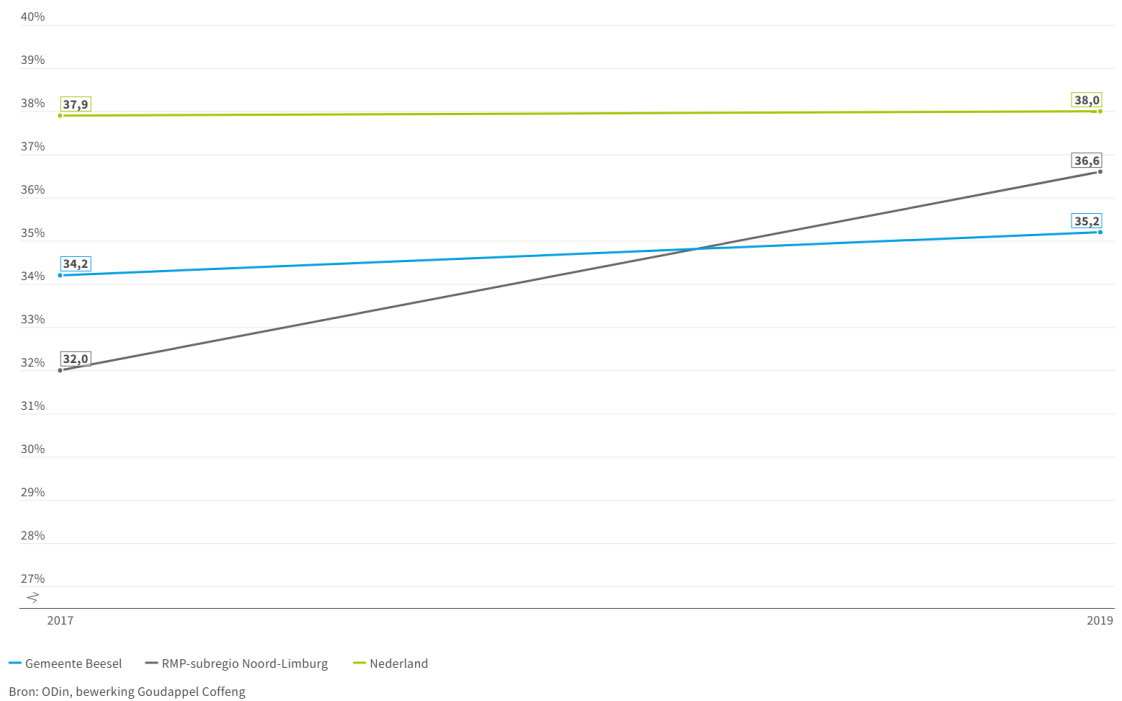
4.5.1 Onderweg in Nederland (ODiN)

Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODIN) is een doorlopend onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder. Aan de respondenten wordt gevraagd om voor één bepaalde dag van het jaar op te geven waar ze die dag naartoe gaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoe lang het duurt om er te komen. Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen door inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder op Nederlands grondgebied.

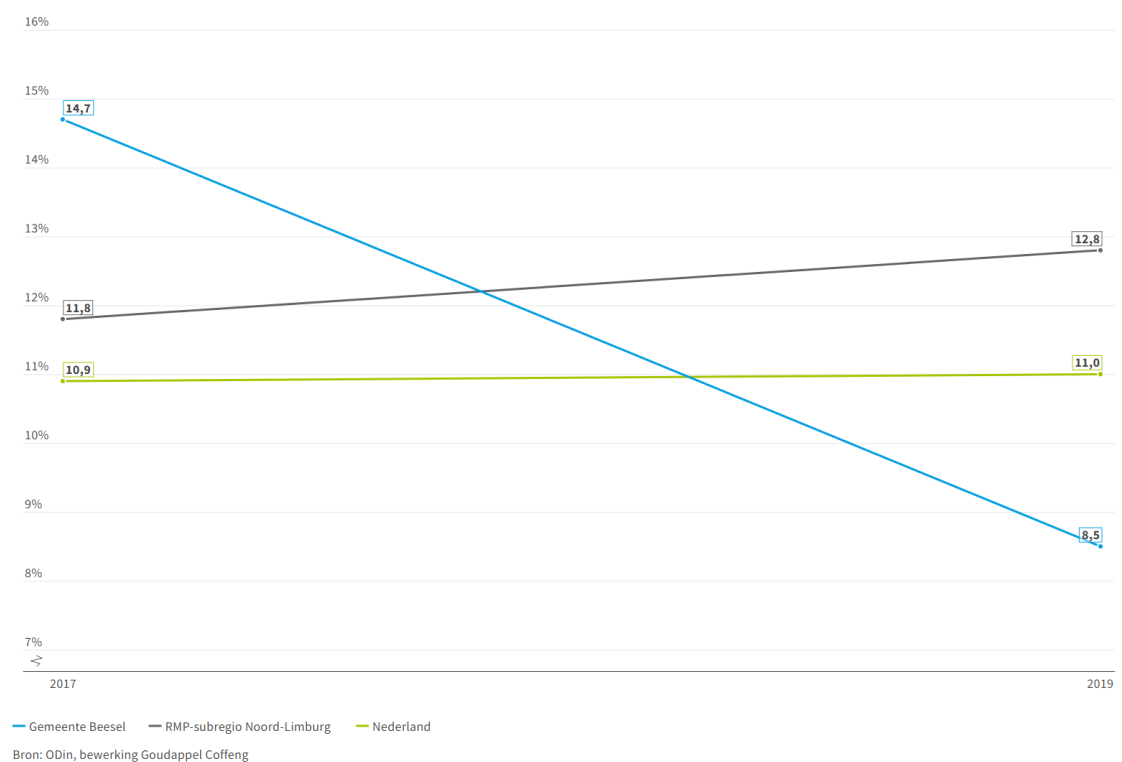
Het jaar 2020 was een bijzonder jaar vanwege de ziekte covid-19 een pandemie waarbij een groot deel van het jaar de richtlijnen golden omtrent o.a. thuiswerken en niet in groepen te verkeren. De mobiliteit is daardoor in 2020 zodanig gewijzigd ten opzichte van 2019 dat verondersteld kan worden dat de wijzigingen in het onderzoek in het niet vallen bij de trendbreuk veroorzaakt door covid-19.



Afbeelding 4: Fietsgebruik bij een afstand tot 7,5 km 2015-2019



Afbeelding 5: Fietsgebruik bij verplaatsing over afstand tot 7,5 km⁹



Afbeelding 6: Fietsgebruik bij verplaatsing over afstand vanaf 7,5 km¹⁰

⁹ www.duurzaamheidsscore.nl, Fietsersbond, SWOV, VVN ODin, bewerking Goudappel Coffeng

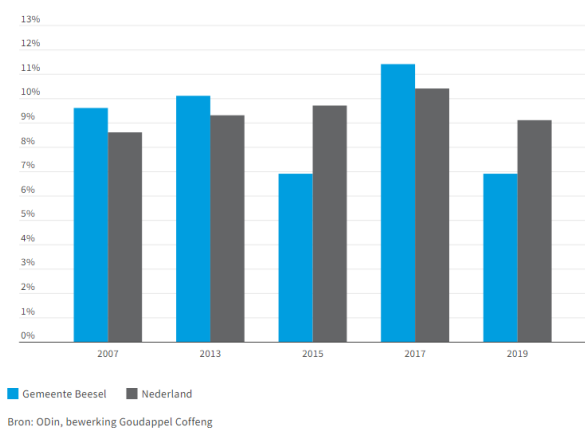
¹⁰ www.duurzaamheidsscore.nl, Fietsersbond, SWOV, VVN ODin, bewerking Goudappel Coffeng

ODiN geeft cijfers over het fietsgebruik in de gemeenten bij een afstand tot 7,5 km. Beesel scoort daar lager dan het landelijke gemiddelde. Zoals hiernaast aan de hand van de grafiek te zien is.¹¹

In het Regionaal stimuleringsplan fietsen Midden Limburg is in 2011 als doel geformuleerd het realiseren van een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde. Op basis van landelijke cijfers over het fietsgebruik per regio betekent dit een toename van het gebruik van de fiets van minimaal 5%. In het GVVP is deze beleidsdoelstelling ook opgenomen.

Omdat er geen nulmeting is uitgevoerd en er geen specifieke indicator is genoemd. uitgevoerd is het niet mogelijk hierover een eenduidige conclusie te trekken.

Als we hier ongeacht hiernaar kijken dan zien we dat het fietsgebruik is gestegen bij een afstand tot 7,5 km maar niet op het landelijk gemiddelde ligt. Dit ligt ongeveer 3% lager



Afbeelding 7: Modal split fiets van alle verplaatsingen afstand

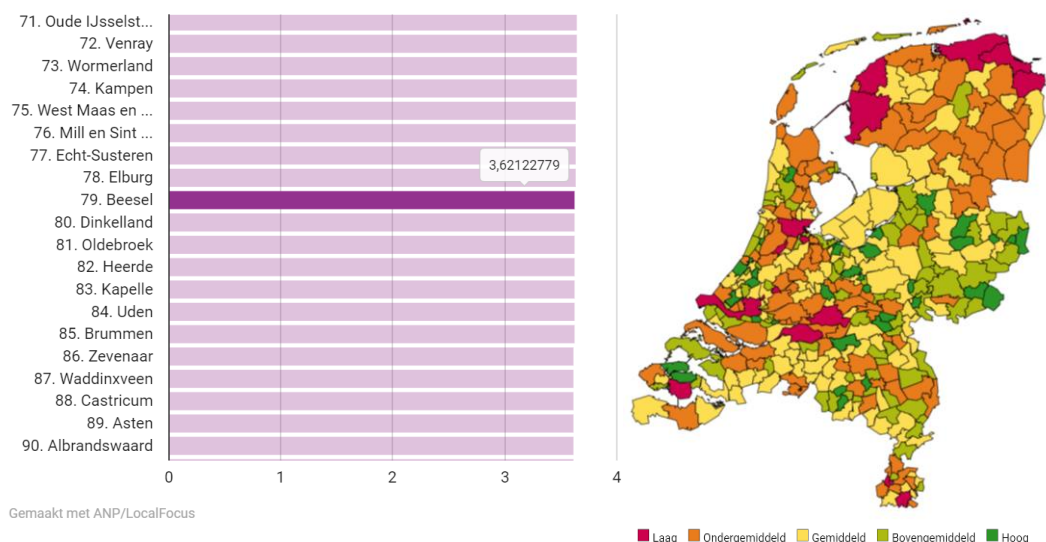
Een andere doelstelling is het verhogen van het aandeel fiets binnen het totaal aantal verplaatsingen. Concreet wordt een verhoging van het aandeel fiets in de modal split van 5% à 10% nagestreefd. De concretemodal-split in 2011 wordt niet aangegeven in het stimuleringsplan fietsen. Om hier een uitspraak over te kunnen doen gaan we er vanuit dat deze ligt tussen de data uit 2007 en 2013 (circa 9%). Ook deze doelstelling lijkt daarmee niet gehaald. Uit de cijfers is te verwachten dat de modal split op basis van de meest recente cijfers in 2019 voor Beesel 7% bedroeg. In die zin lager was dan in 2011 en in dat geval niet 5% tot 10% hoger.

4.5.2 Fietsstad, fietsersbond

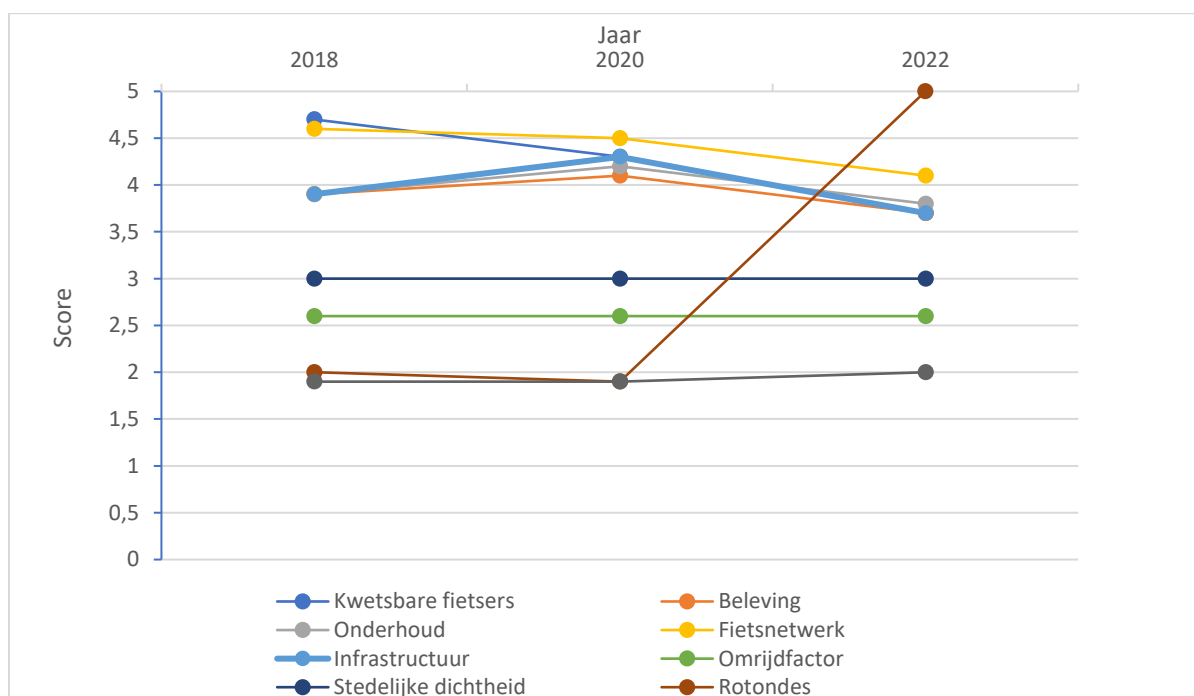
Een andere informatiebron is de verkiezing van fietsstad van Nederland. Elk jaar worden circa 48.000 enquêtes ingevuld verdeeld over 352 gemeenten. Deze informatie is bruikbaar voor het vergelijken van de waardering ten opzichte van andere gemeenten. In dit jaarlijkse onderzoek worden zowel objectieve als subjectieve factoren meegenomen. Deze worden in de bijlage 4 toegelicht.

In 2020 stond de gemeente Beesel in deze verkiezing op de 79^e plaats van alle gemeenten in Nederland. Wat opvalt is dat Beesel relatief hoog scoort qua waardering ten opzichte van andere gemeenten in Limburg. Gedurende de jaren blijven de scores relatief stabiel behalve voor de waardering van de rotondes, die maximaal scoort in 2022. Een neerwaartse trend is waar te nemen op de onderdelen infrastructuur, onderhoud en fietsnetwerk.

¹¹ 2015-2017: OViN en 2018-2019: ODiN



Afbeelding 8: Uitslag verkiezing Fietsstad¹²



Afbeelding 9: Uitslag verkiezing Fietsstad, Fietsersbond over de jaren

Landelijke Kwaliteitsmonitor Fietsplatform

Sinds 2012 wordt de kwaliteitsmonitor fietsregio's opgesteld. Dit is een benchmark die als doel heeft regio's/provincies te prikkelen om het recreatieve fietsen in Nederland op een hoog niveau te houden en/of naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. Hiervoor wordt een landelijk vergelijkend onderzoek naar de kwaliteit van fietsregio's uitgevoerd. Dit is een effectief instrument gebleken voor het stimuleren van kwaliteitsbehoud en -verbetering.

¹² <https://www.fietsersbond.nl/fietsgemeente-2022/fietsgemeente-2022-de-top-100/>

In de begroting van 2017 en 2018 is aangegeven dat het doel is om de vier sterren voor de regio in de Landelijke Kwaliteitsmonitor Fietsplatform te behouden. Daarbij is de ambitie uitgesproken om uit te groeien tot een vijf-sterren fietsregio.

Provincie	aantal sterren				
	2022	2019	2017	2015	2013
Groningen	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Friesland	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★
Drenthe	★★★★½	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★
(Overijssel)	-	-	★★★★★	★★★★	★★★★
(Gelderland)	-	★★★★½	★★★★★	★★★★	★★★★
Flevoland	★★★★½	★★★★½	-	-	★★★★
Utrecht	★★★★	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★★
Noord-Holland	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Zuid-Holland	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Zeeland	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★
Noord-Brabant	★★★★½	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★★
Limburg	★★★★	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★★

Afbeelding 10: Scores kwaliteitsmonitor fietsplatform ¹³

Aangegeven is dat de realisering van de Maasfietsroute het mogelijk maakt om deze ambitie een extra impuls te geven. In de meting van 2019 scoort Limburg 4½ sterren (exact: 4,45 In 2022 is de laatste meting uitgevoerd waar een score van 4 sterren is behaald.

Aangegeven wordt dat het onderhoud van de bewegwijzering prima is geregeld, meldingen worden snel en goed afgehandeld. Wat betreft consumentenwaardering scoort de provincie gemiddeld ten aanzien van de kwaliteit van de paden en wegen en de drukte op de fietspaden. Hoewel dit een relatieve waarde betreft en de waardering niet direct beïnvloedbaar is, is het wel een signaal dat uitnodigt om kritisch te kijken naar deze items.

Specifieke aanbevelingen zijn investeren in de onderliggende paden en wegen (knelpunten). Er is sprake van een 'overall' ondergemiddelde kwaliteit van het wegdek en bovengemiddelde verkeershinder.¹⁴ In hoeverre dit ook geldt voor de gemeente Beesel is niet duidelijk.

4.5.3 Fietsendiefstallen

Een andere doelstelling was het verminderen van het aantal fietsendiefstallen. Het CBS geeft aan dat het aantal geregistreerde diefstallen in de gemeente Beesel van 50 in 2013 is teruggelopen naar 40 in 2017 en 40 in 2021. Het eerder gestelde doel van 47 is daarmee gehaald. De tabel is hieronder weergegeven¹⁵.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*
Soort diefstal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal
Diefstal van fiets	95	100	100	50	70	55	35	40	25	40	40	40

¹³ <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/kwaliteitsmonitor>

¹⁴ <https://www.fietsplatform.nl/uploads/2019-rapport-kwaliteitsmonitor-fietsregios-web.pdf>

¹⁵ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83651NED/table?fromstatweb>

4.5.4 Duurzaamheidsvisie

In de duurzaamheidsvisie 2019-2022 zijn de volgende doelstellingen voor 2030 opgenomen:

- Veranderen van mobiliteit: in 2030 zijn de fiets, lichte elektrische voertuigen en OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto; we streven er naar dat op ritafstanden tot 5 km 80% van alle verplaatsingen per fiets of te voet zal plaatsvinden.

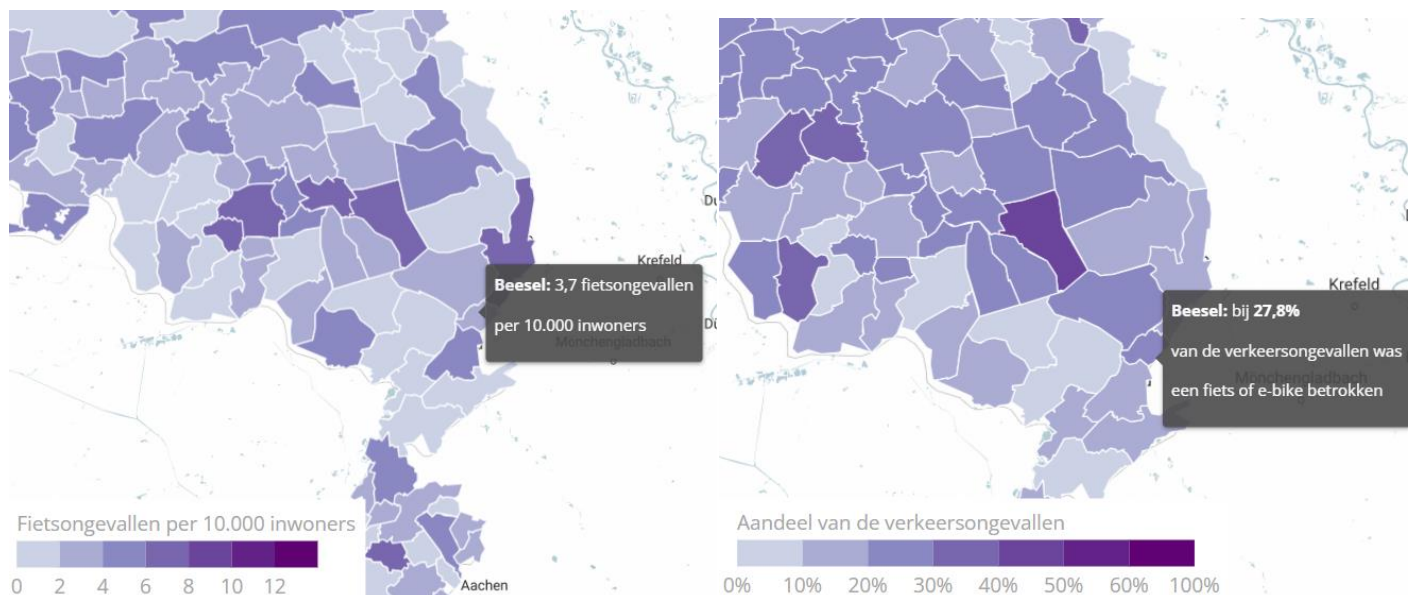
Deze doelstelling is ambitieus gelet op de situatie dat in 2019 bij verplaatsingen tot 7,5 km 35,2% de fiets wordt genomen. Dit betekent, weliswaar uitgaande van 7,5 km, meer dan een verdubbeling van het gebruik van de fiets noodzakelijk is.

4.5.5 Verkeersveiligheid

Er is geen specifieke doelstelling opgenomen wat betreft de verkeersveiligheid. Er zijn echter wel maatregelen genomen die moeten bijdragen aan de verkeersveiligheid van fietsers. Verzekeraar Independer biedt data aan van het aantal fietsongevallen per gemeente (per 10.000 inwoners) en het percentage verkeersongevallen waarbij een fiets betrokken was (per gemeente). Beesel heeft per 10.000 inwoners 3,7 verkeersongevallen waarbij een fiets en/of e-bike bij betrokken was in 2020. Dat is lager dan Venlo (6,2) en Roermond (6), maar hoger dan Leudal (0,8) en Horst aan de Maas (1,9) en Peel en Maas (2,7).

Het percentage verkeersongevallen waar een fiets of e-bike bij betrokken was in Beesel bedraagt 27,8%. Dat is het hoogste in de regio Noord-Limburg in 2020. Horst aan de Maas (17,8%) en Peel en Maas (23,1%) en Venlo (14,4%).

Dit is een momentopname, meer data over de verkeersveiligheid is niet verder meegenomen in dit onderzoek, maar is wellicht wel het onderzoeken waard.



Afbeelding 11: Fietsongevallen per gemeente ¹⁶

¹⁶ <https://www.independer.nl/autoverzekering/info/schade/onderzoek/fietsongevallen-scholen-weer-open>

4.5.6 Bevindingen

De belangrijkste bevindingen wat betreft het gebruik van de fiets zijn:

- Vanuit de gemeente vindt er geen monitoring plaats van de voortgang op de geformuleerde doelen. Er zijn geen bronnen aangereikt, nulmetingen of beleidsevaluaties uitgevoerd die aangeven of de doelen zijn bereikt. In het geheel heeft de gemeente geen cijfers die iets zeggen over het fietsgebruik in de gemeente. Het is daarmee niet mogelijk op basis van eigen bronnen na te gaan of het fietsgebruik is toegenomen.
- Op basis van de bronnen van Onderweg in Nederland (ODiN) is gekeken of de doelstellingen zijn gehaald en het gebruik van de fiets is toegenomen. In het Regionaal stimuleringsplan fietsen Midden-Limburg is in 2011 als doel geformuleerd het realiseren van een toename van het fietsgebruik in Midden-Limburg tot ten minste op het niveau van het landelijke gemiddelde. Wat betreft het fietsgebruik bij een afstand tot 7,5 km scoort Beesel daar lager dan het landelijke gemiddelde. 35,2% versus 38%. Daarmee lijkt de gestelde doelstelling niet gehaald.
- Een andere doelstelling is het verhogen van het aandeel fiets binnen de totaal aantal verplaatsingen. Concreet wordt een verhoging van het aandeel 'fiets' in de modal split van 5% à 10% nagestreefd. De exacte modal split in 2011 wordt niet aangegeven in het stimuleringsplan fietsen. Op basis van de cijfers kan worden aangenomen dat de verhoging van 5 a 10% niet gehaald is aangezien de modal split fietsers lager lag dan in 2011.
- In 2020 stond de gemeente Beesel op de 79^e plaats van alle gemeenten in Nederland in het 'waardering' fietsstad onderzoek. Wat opvalt is dat Beesel relatief hoog scoort ten opzichte van andere gemeenten in Limburg. Gedurende de jaren blijven de scores relatief stabiel, behalve voor de waardering van de rotondes, die maximaal scoort in 2022. Een neerwaartse trend is waar te nemen op de onderdelen infrastructuur, onderhoud en fietsnetwerk.
- De duurzaamheidsambities die zijn geformuleerd streven er naar dat bij ritafstanden tot 5 km 80% van alle verplaatsingen per fiets of te voet zullen plaatsvinden. De vraag is of dit een reële ambitie is gelet op de ontwikkeling van de afgelopen jaren.
- De doelstelling om de vier sterren in de kwaliteitsmonitor fietsregio's te behouden is behaald. In de meting van 2019 scoort Limburg 4½ sterren. In 2022 is de laatste meting uitgevoerd. De waardering is daarbij lager met een score van 4 sterren.
- Een andere doelstelling was het verminderen van het aantal geregistreerde fietsendiefstallen naar 47. Het CBS geeft aan dat het aantal geregistreerde diefstallen van 50 in 2013 is teruggelopen naar 40 in 2017 en 40 in 2021. Het eerder gestelde doel is daarmee gehaald.

4.5.7 Aanvullende monitoring en informeren raad

Er heeft geen monitoring of evaluatie van het beleid plaatsgevonden gericht op het stimuleren van het fietsgebruik en het behalen van ambities en doelen.

De gemeenteraad is in het kader van P&C via de begroting geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van de projecten. Weliswaar niet via een onderwerp toegespitste rapportage maar de informatie is uit de begroting te herleiden. In de begroting worden de belangrijkste fietsmaatregelen aan de raad gepresenteerd.

Tijdens het interview is aangegeven dat de gemeenteraad is geïnformeerd wanneer er knelpunten voordeden, zoals budgetoverschrijdingen, wijzigingen van de planning etc. Dit wordt in zijn algemeenheid gedeeld in de P&C-cyclus (Berap, jaarrekening).

Werkvergadering vinden over het algemeen plaats bij de voorbereiding van nieuw beleid of uitvoering, zoals de herinrichting van het centrum, de vrachtverkeeraanpak. Informatieverstrekking over Trendsportal vond plaats via verschillende sporen: via de P&C cyclus en via de Trendsportal organisatie.

Op basis van de aangereikte informatie kon niet worden vastgesteld of de gemeenteraad ook zelf vragen heeft gesteld over de voortgang en het bereiken van de ambities en doelstellingen.

5 Normenkader, conclusie en aanbevelingen

5.1.1 Normenkader

Er heeft geen monitoring van het fietsgebruik plaats gevonden. Eventuele effecten van maatregelen zijn niet gemeten. De gemeenteraad is in het kader van de P&C geïnformeerd over de voortgang van projecten.

Norm	Beoordeling Goed: + Voldoende: +/- Onvoldoende: - Geen oordeel: 0	Toelichting
Het beleid voor de stimulering van het fietsgebruik is gebaseerd op een visie op de samenleving en de rol van mobiliteit daarbij.	+/-	In beleidsstukken en coalitieprogramma's wordt aangegeven op welke wijze de rol van de fiets een bijdrage levert aan brede doelstellingen zoals de leefbaarheid, gezondheid en het welzijn van inwoners. Nadat er eerst een regionaal stimuleringsplan is opgesteld verdwijnt de aandacht voor dit onderwerp weliswaar naar de achtergrond.
Aan het beleid voor het stimuleren van het fietsgebruik fietsstimulering is als basis een (probleem)analyse gebruikt	+	Het Regionaal stimuleringsplan fietsen bestaat uit verschillende analyses van data die openbaar is te verkrijgen. Aan de hand hiervan zijn knelpunten en kansen in beeld gebracht
Het beleid is tot stand gekomen in overleg met belanghebbenden.	+	De regiogemeenten zijn betrokken bij de totstandkoming van het beleid. Ook is er overleg met de provincie over bijdragen. Bij de aanpak subjectieve verkeersveiligheid is contact gezocht met inwoners om de verkeerssituaties te beoordelen en samen te kijken naar verbeteringen
Het beleid bouwt verder op eerder vastgesteld beleid en resultaten	+/-	Er is sprake van doorwerking van beleid. Het Fietsstimuleringsplan is onder andere vertaald naar het GVVP en duurzaamheidsbeleid. De aandacht voor fietsen lijkt iets af te nemen. Het GVVP is vooral gericht op de vertaling naar fysieke projecten. De uitvoering van projecten was niet gereed bij het aflopen van de uitvoeringsperiode. Binnen Trendsportal wordt ook een project genoemd dat eerder is gestart.

De gemeente heeft heldere beleidsdoelstellingen geformuleerd op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik.	+	De doelstellingen op het gebied van het stimuleren van het fietsgebruik zijn helder geformuleerd.
De geformuleerde doelen zijn te realiseren.	+/-	Het benoemde doel van het aandeel fiets was ambitieus. Zeker gelet op de hoeveelheid maatregelen die zijn genomen om dit te realiseren. Wat betreft de ambities in het de duurzaamheidsvisie lijken die te ambitieus geformuleerd.
De geformuleerde doelen zijn concreet en meetbaar geformuleerd.	-	De doelen zijn concreet en meetbaar geformuleerd. Omdat er geen nulmeting is uitgevoerd of specifiek indicatoren zijn benoemd zijn deze moeilijk te volgen.
De doelen zijn begrijpelijk vertaald naar rollen, middelen en randvoorwaarden.	-	Slechts een deel van de doelen zijn ook vertaald naar concrete maatregelen. Er is beperkte capaciteit beschikbaar voor de uitvoering van maatregelen en het maken van nieuw beleid op dit vlak. De gemeente heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om bij diverse projecten subsidies te verwerven of daartoe een poging te ondernemen.
Het beleid is vertaald in een samenhangend set van maatregelen.	+/-	Slechts een deel van de doelen zijn ook vertaald naar concrete maatregelen. Er is vooral focus op infrastructurele maatregelen. Maatregelen om het gedrag te beïnvloeden worden beperkt ingezet. Er wordt ook gekeken naar verkeersveiligheid.
Maatregelen volgen logisch uit de gestelde doelen en zijn helder en voldoende onderbouwd.	+/-	Slechts een deel van de doelen zijn ook vertaald naar concrete maatregelen. Bij de uitvoering wordt geen expliciete koppeling gemaakt met het beleid om het stimuleren van fietsen te verbeteren.
De voorgestelde maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van een afweging tussen te maken kosten en verwachte resultaten.	-	Een afweging tussen de investeringen en de te verwachten resultaten is niet aangetroffen. De vertraging in de uitvoering van de infrastructurele maatregelen heeft mogelijk ook te maken het noodzakelijk moeten temporiseren van de uitvoering.
De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties die worden uitgevoerd in het kader van het beleid	-	In het kader van de planning en control cyclus wordt gerapporteerd over de voortgang van de uitvoering van maatregelen. Over de maatregelen wordt in de P&C cyclus gerapporteerd en tijdens werksessies.
De maatregelen die zijn uitgevoerd volgen uit het beleid.	+	De maatregelen vloeien voort uit het beleid. Na het aflopen van de

		beleidstermijn van het GVVP worden nog projecten uitgevoerd zonder nieuw lokaal beleid. Trendsportal, het regionale beleid is van een ander schaalniveau.
De maatregelen volgen uit een uit een begrijpelijke en beargumenteerde prioritering.	+/-	Een aantal maatregelen worden bewust besproken op basis van gesprekken. Bij de prioritering van de verkeersprojecten voortvloeiende uit het GVVP heeft de raad prioriteit gegeven aan de aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid op de doorgaande wegen in de kern van Beesel.
Er is inzicht op de resultaten en de gemaakte kosten.	+/-	Er zijn beperkt documenten aangetroffen die inzicht geven in de resultaten van de maatregelen en de gemaakte kosten, wat betreft het fietsbeleid. In het kader van de P&C zijn de fysieke maatregelen gerapporteerd.
De voorgestelde maatregelen dragen op een navolgbare wijze bij aan het bereiken van de doelen.	-	Er zijn geen documenten aangetroffen die inzicht geven in de samenhang tussen de maatregelen het behalen van de doelen.
Er is sprake van een gesloten plan, do, check, act, cyclus. Er vindt een evaluatie plaats, vervolgens indien nodig bijstelling wat betreft maatregelen en de uitvoering.	-	Vanuit de gemeente vindt er geen monitoring plaats van de voortgang op de geformuleerde doelen. Er zijn geen bronnen aangereikt of beleidsevaluaties uitgevoerd die aangeven of de doelen zijn bereikt.
Op basis van de huidige koers zijn de gestelde doelen bereikt.	-	Beesel scoort lager dan het landelijke gemiddelde. 35,2% versus 38%. Deze lijn lijkt licht te stijgen.
Effecten en het bereiken van de beoogde doelen worden gemonitord	-	Er wordt niet gemonitord op effecten of dat doelen worden bereikt.
De gemeenteraad wordt structureel, op tijd en voldoende geïnformeerd over de uitvoering van het beleid.	+/-	De gemeenteraad wordt geïnformeerd via de P&C cyclus en werksessies Vanuit ander beleid is de gemeenteraad niet geïnformeerd over de resultaten van het fietsstimuleringsbeleid.

5.1.2 Aanbevelingen

- Fietsen is al jaren in beweging van een voornamelijk lokale naar een regionale modaliteit. Met name de grote populariteit van de elektrische fiets vormt de aanleiding dat overheden routes en campagnes ontwikkelen voor haar inwoners. Wanneer er naar de mobiliteitscijfers worden gekeken dan blijkt dat de auto het belangrijkste vervoermiddel is. Dit geldt ook voor de relatief korte afstanden. Dit terwijl de elektrische fiets een geschikt alternatief is en bijdraagt aan diverse andere gemeentelijke ambities, zoals het stimuleren van duurzaamheid, gezondheid en toerisme. Deze constatering vraagt ook van de gemeente een consistent beleid op het stimuleren van de fiets.
De organisatie heeft aangegeven dat er een nieuw mobiliteitsplan wordt voorbereid en opgepakt in het tweede kwartaal. Hierin kan dit ook een plek krijgen. Daarbij wordt ook aandacht gevraagd voor het benoemen van indicatoren en de wijze waarop dit wordt gemonitord.
- De gemeente heeft de afgelopen jaren ervaring opgedaan met het regionaal samenwerken op het gebied van mobiliteit. Dit kan meer tot uiting komen in het sneller realiseren van deze projecten. Maar ook door bijvoorbeeld het voeren regionale campagnes om het fietsgebruik te stimuleren. Zet in de toekomst meer in het voortvarend oppakken van deze gezamenlijke ambities.
- Besteed als gemeente meer aandacht aan de vertaling van strategisch (regionaal) beleid naar tactisch en operationeel (lokaal beleid). Er zijn veel (beleids)plannen gemaakt, maar kijk daar ook realistisch naar wat de organisatie aan kan. Het GVVP heeft (beleidsmatig) jarenlang geen lokaal vervolg gekregen. Met het nieuwe mobiliteitsplan lijkt dit tactische 'gat' te worden opgevuld.
- Stel als gemeenteraad realistische ambities en doelen in beleidsplannen, die gebaseerd zijn op beschikbare capaciteit en middelen. Wees daarbij realistisch welke capaciteit je beschikbaar hebt voor de uitvoering. De beleidsperiode van het GVVP was al afgelopen, terwijl de uitvoering nog doorliep met projecten die nog niet waren afgerond.
- Laat in beeld te brengen op welke wijze en in welke mate de uit het beleid voortvloeiende activiteiten bijdragen aan door u vastgelegde doelstellingen. Vraag college de gemeenteraad te informeren zoals is afgesproken, separaat en periodiek;
- Zorg ervoor dat periodieke monitoring van beleid plaatsvindt. Daarbij horen indicatoren die over een langere periode kunnen worden gehanteerd, maar ook een nulmeting. Dit kunnen ook openbare bronnen zijn. Als dit een te grote opgave is kan er op dit vlak ook regionaal worden samengewerkt. Zorg er voor dat monitoring niet alleen op projectniveau plaatsvindt maar ook op beleidsgebieden.
- Evaluer beleid nadat de uitvoeringstermijn is afgelopen en voordat er nieuw wordt opgesteld. Hieruit kunnen lessen worden geleerd en een prioritering worden aangebracht in de opgaven die jaren er voor zijn gesteld.

Bijlage 1 Geraadpleegde documenten

Beleidsmatig:

- Fietsberaad, Nationale Fiets Agenda 'Tour de Force', 2019
- Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg Stimuleringsplan, Fietsen in Midden Limburg, 2011
- Gemeente Beesel, 'Activiteiten die de Gemeente Beesel uitvoert t.b.v. fietsen, 2022
- Gemeente Beesel, Begroting, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022
- Gemeente Beesel, Coalitieakkoorden, 2014-2018 en 2018-2022
- Gemeente Beesel, Collegevoorstel Aanpak subjectieve verkeersonveiligheid Beesel, 2015
- Gemeente Beesel, Duurzaamheidsvisie waarvan de: thematische verdieping (deel B) en actieplan (deel C)
- Gemeente Beesel, Gemeentelijk Actieplan Duurzaamheidsvisie Beesel 2019 - 2022
- Gemeente Beesel, Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, 2012 -2015
- Gemeente Beesel, Subjectieve verkeersveiligheid 2013-2014
- Gemeente Beesel, Uitgangspuntenvisie Integraal veiligheidsplan (concept), 2015 – 2018
- Fietzersbond, Een Toekomstagenda voor snelfietsroutes, 2013
- Ministerie van IenW, Fietsfeiten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2018
- Rekenkamer Soest, Rapport Soest op de Fiets 2021
- RMO Noord-Limburg , Trendsportal Mobiliteitsplan Noord-Limburg (2017)
- Routebureau Noord- en Midden Limburg. Jaarplannen, 2015 t/m 2022
- Trendsportal, Jaarplan Trendsportal, 2021
- Trendsportal, Notitie Visie Trendsportal 2017
- Trendsportal, Visie Trendsportal (filmpje op website)– Mobiliteitsvisie

Webpagina's:

- www.duurzaamheidsscore.nl
- www.waarstaatjegemeente.nl
- www.fietsplatform.nl
- www.fietzersbond.nl
- <https://opendata.cbs.nl/>

Bijlage 2 Geïnterviewde personen

Teammanager Ruimtelijke Ontwikkeling

Beleidsmedewerker verkeer

Bijlage 3 Bestuurlijke reactie college van B&W



Rekenkamercommissie gemeente Beesel

Reuver: 11 april 2023 verzenddatum:
uw kenmerk:
zaaknummer:
onderwerp: Bestuurlijke wederhoor rapport 'Op die fiets'

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

Op 17 maart 2023 ontvingen wij uw rapport "Op die fiets..." voor bestuurlijke wederhoor. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om onze bestuurlijke reactie op dit onderzoeksrapport te geven. We focussen daarbij op uw aanbevelingen.

U heeft binnen het thema mobiliteit gekozen voor een onderzoek naar het fietsbeleid. We waarderen uw aandacht voor dit onderwerp en we constateren dat we met ons voornemen om te komen tot nieuw mobiliteitsbeleid aansluiten bij uw aanbevelingen.

Hoewel u constateert dat uit uw onderzoek blijkt dat de politieke ambities wat betreft het stimuleren van fietsen relatief beperkt zijn, zien we het belang van het stimuleren van fietsgebruik wel degelijk in. Dat is ook terug te zien in de projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en waarbij onder andere de kwaliteit van fietspaden aanzienlijk is verbeterd. Ook werken we met nieuwe projecten, zoals de Groene Loper nog steeds aan stimulering van het fietsgebruik.

In uw aanbevelingen noemt u het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid, waarin het langzaam verkeer (waaronder de fiets) een belangrijke plek zal krijgen. We zien dit inderdaad als de plek om beleidsmatig invulling te geven aan de wijze waarop we fietsgebruik willen stimuleren. Mede in lijn met het gebruik van de doelenboom zullen we daarbij ook aandacht hebben voor het meten en benoemen van indicatoren, alsmede de wijze waarop dit wordt gemonitord en aan de gemeenteraad wordt teruggekoppeld. We delen uw aanbeveling dat het van belang is om realistische ambities en doelen te stellen, die gebaseerd zijn op beschikbare capaciteit en middelen. We nemen dit mee bij het voorbereiden van het beleid.

In lijn met uw aanbevelingen wordt ook in regionaal verband in het Uitvoeringsprogramma van Trendsportal invulling gegeven aan het stimuleren van fietsgebruik. Dit wordt breed opgepakt vanwege gezondheidsaspecten, maar ook vanwege verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. U geeft aan dat de regionale samenwerking meer tot uiting kan komen in het sneller realiseren van deze projecten. In regioverband dragen we met de samenwerking eraan bij dat we gezamenlijk werken aan onze doelen. We constateren hierbij dat ook in de regionale samenwerking de noodzaak aanwezig is om realistische doelstellingen te bepalen, die ook aansluiten bij de daarvoor beschikbare capaciteit. We hebben hiervoor aandacht bij het opstellen van

Kijk voor
actuele openingstijden
op onze website
www.beesel.nl

Raadhuisplein 1
5953 AL Reuver

Postbus 4750
5953 ZK Reuver

T 077 474 92 92
F 077 474 58 88

www.beesel.nl
info@beesel.nl

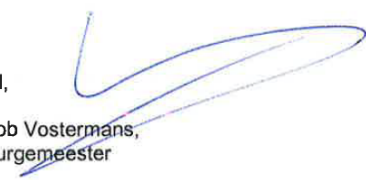
BNG 28.50.00.780
IAN: NL50BNGH0285000780
BIC: BNGHNL2G
KvK nummer: 14130743

het nieuwe Uitvoeringsprogramma, waarbij de snelheid van realisatie ook afhankelijk is van beschikbare capaciteit.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Beesel,


Rick Nillesen,
secretaris


Bob Vostermans,
Burgemeester

Bijlage 4 Investerings fietspaden

Fietspad	Jaar aanleg	Investering
Fietspad Reuver – veer Kessel	2016	€ 270.000
Fietsstroken op de St. Jorisstraat, verbinding Beesel – veer Kessel >> inschatting	2017	€ 100.000
Fietspad Reuver – Swalmen	2018	€ 769.000
Fietspad Reuver – Beesel, verharding fietspad	2020	€ 206.000
Fietspad Reuver – Beesel, openbare verlichting	2020	€ 19.000
Fietspad Beesel – Swalmen, verharding fietspad	2021	€ 131.000
Fietspad Beesel – Swalmen, openbare verlichting	2021	€ 26.000
	totaal	€ 1.521.000

Bijlage 5 Objectieve en subjectieve factoren (Fietsstad, fietsersbond)

Omrijdfactor

Om de omrijdfactor te bepalen plannen we vanuit een centraal punt in de gemeente een aantal fietsritten naar punten die hemelsbreed een kilometer verderop liggen. De hamvraag hierbij is: hoeveel kilometer moeten we nu werkelijk fietsen vanaf het centrale punt om bij die punten te komen? Hoe dichter deze afstand in de buurt ligt van die ene kilometer, hoe beter een gemeente scoort voor de omrijdfactor.

Stedelijke dichtheid

De stedelijke dichtheid gaat over de mate waarin er in een gemeente dicht op elkaar gebouwd is. Want hoe dichter een gemeente bebouwd is, hoe meer bestemmingen er op fietsafstand liggen. Voor de stedelijke dichtheid geldt dat we gemeentes met vergelijkbare omvang met elkaar vergelijken om tot een score te komen.

Rotondes

Voor de rotondes kijken we naar het ontwerp. Zijn de rotondes binnen de gemeente zo ontworpen dat fietsers op de rotonde voorrang hebben? Een score van 0 voor dit onderwerp is mogelijk. Dit gaat dan om gemeenten die geen rotondes hebben.

50 km/u

Hoge snelheidsverschillen zorgen voor gevaarlijke situaties. Het is daarom veiliger om langs wegen waar 50 km per uur wordt gereden, aparte fietspaden aan te leggen. De score voor 50 km/u geeft aan of gemeenten aparte fietspaden hebben aangelegd naast 50 km/u-wegen. Als de fietser de weg deelt met automobilisten en geen apart fietspad heeft, dan scoort een gemeente lager voor dit onderwerp.

Subjectieve veiligheid

8-80

Het onderwerp 8-80 vertelt hoe het is om in de gemeente te fietsen als kwetsbare fietser. Denk hierbij aan 8-jarigen of 80-jarigen. Voorbeelden van vragen bij dit onderwerp zijn:
In mijn gemeente voelen jonge fietsers en ouderen zich ... niet veilig – veilig
Kinderen kunnen veilig naar school fietsen ... niet mee eens – helemaal mee eens

Beleving

Beleving haakt in op hoe fietsers het ervaren om in de gemeente te fietsen. Voorbeelden van vragen bij dit onderwerp zijn:
In mijn gemeente is fietsen ... stressvol – ontspannend
In mijn gemeente wordt voor fietsers ... niets gedaan – veel gedaan

Onderhoud

Onderhoud gaat over het onderhoud aan de infrastructuur, zoals het verwijderen van blad, winteronderhoud, kuilen in de weg en afwatering. Voorbeelden van vragen bij dit onderwerp zijn:
In mijn gemeente worden in de winter de fietspaden ... niet gestrooid en vrijgehouden – zeer goed gestrooid en vrijgehouden
In mijn gemeente zijn fietspaden niet schoon – schoon

Netwerk

Het onderwerp netwerk gaat over het fietsnetwerk in de gemeente. Is dit logisch? Kan je je route vinden en/of moet je veel omrijden? Voorbeelden van vragen voor dit onderwerp zijn:

In mijn gemeente bereik ik mijn bestemming ... met veel omfietsen – zonder veel omfietsen

In mijn gemeente is snel doorfietsen ... niet te doen/lastig – goed te doen/gemakkelijk

Infrastructuur

Infrastructuur haakt onder andere in op hoe goed verkeersvoorzieningen geregeld zijn. Denk hierbij aan voldoende comfortabele verharding van wegen of voldoende parkeerplekken. Voorbeeldvragen hierbij zijn:

In mijn gemeente zijn verkeerslichten voor fietsers ... niet goed afgesteld – zeer goed afgesteld

In mijn gemeente zijn fietsroutes ... vol hobbels en oneffenheden – aangenaam glad