



**DEELNOTA:**  
**Bereikbaarheid en**  
**Parkeren**

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020

Gemeente Venlo , 30 mei 2007



---

# VENLO: LEEFBAAR EN MOBIEL

## GVVP Deelnota Bereikbaarheid en Parkeren 2007-2020

30 mei 2007

STADSBELEID

afdeling BLSO

steller Haskoning / XTNT / R. Bressers

datum mei 2007



---

## INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>1</b>
1.1	Probleemstelling .....	1
1.2	Centrale doelstelling .....	2
1.3	Context .....	2
1.4	Relatie met Hoofdnota 'GVVP Venlo: leefbaar en bereikbaar' .....	3
1.5	Leeswijzer .....	3
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>HUIDIGE SITUATIE</b> .....	<b>7</b>
3.1	Bereikbaarheid .....	7
3.2	Parkeren .....	9
3.3	Leefbaarheid .....	14
<b>4</b>	<b>ONTWIKKELINGEN</b> .....	<b>15</b>
4.1	Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen .....	15
4.2	Infrastructurele ontwikkelingen .....	17
4.3	Trends .....	17
<b>5</b>	<b>OPGAVE</b> .....	<b>21</b>
5.1	Bereikbaarheid .....	21
5.2	Parkeren .....	21
<b>6</b>	<b>BELEIDSSTRATEGIE</b> .....	<b>23</b>
6.1	Bereikbaarheid .....	23
6.2	Parkeren .....	23
<b>7</b>	<b>UITWERKING BEREIKBAARHEID</b> .....	<b>25</b>
7.1	Hoofdwegennet .....	25
7.2	Stedelijk hoofdwegennet .....	27
7.3	Verkeersmanagement .....	28
7.4	Categorisering wegennet .....	30
7.5	Hoofdstructuur binnenstad Venlo .....	32
7.6	Hoofdstructuur Blerick(-centrum) .....	34
7.7	Hoofdstructuur Tegelen .....	35
7.8	Goederenvervoer .....	36
<b>8</b>	<b>UITWERKING PARKEREN</b> .....	<b>39</b>
8.1	Parkeernormen .....	39
8.2	Parkeerbalans .....	40
8.3	Parkeerstructuur .....	43
8.4	Betaald parkeren .....	46
8.5	Parkeren belanghebbenden .....	48
8.6	Bewegwijzering .....	49
8.7	Brede aanpak .....	50
<b>9</b>	<b>MONITORING</b> .....	<b>51</b>
<b>10</b>	<b>BESLISPUNTEN</b> .....	<b>53</b>



---

## 1. INLEIDING

Venlo wordt net als alle andere gemeenten in Nederland geconfronteerd met het almaar toenemende autoverkeer. Een van de belangrijke (negatieve) consequenties is filevorming en daardoor onbereikbare (binnen)steden. Dit kost de maatschappij veel geld, en wordt maatschappelijk als veel te hoog ervaren.

Het huidige beleidsplan Verkeer en Vervoer is in 1993 vastgesteld. Dit plan is het afgelopen decennium de leidraad geweest voor het gevoerde verkeersbeleid. De meeste onderdelen hiervan zijn gedateerd, omdat er afgelopen jaren veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in Venlo, zoals Venlo-Zuid, Zonneveld, Stalberg, TradePort West, Veiling ZON e.d. Daarnaast is de gemeente in 2001 bij de herindeling uitgebreid met Tegelen en Belfeld. Het vigerende beleidsplan gaat niet in op deze stadsdelen. Kortom: de bruikbaarheid van het vigerende beleidsplan Verkeer en Vervoer is fors gedaald en dringend aan herziening toe.

Een ander punt is de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Venlo. Door de komst van o.a. de A73-Zuid en de A74 neemt het verkeer de komende 10-15 jaar sterk toe. In combinatie met diverse grote stedelijke ontwikkelingen (Tradeport Noord, Veiling Zon, Floriade) en binnenstedelijke ontwikkelingen (Maasboulevard, Maaswaard, Q4, Centrumplannen Tegelen en Blerick) heeft dit grote gevolgen voor het verkeerssysteem. De bereikbaarheid van de stad neemt op afzienbare termijn af. Wil Venlo deze ontwikkeling het hoofd kunnen bieden dan is een adequaat en up-to-date bereikbaarheids- en parkeerbeleid nodig dat integraal deel uit maakt van het totale verkeers- en vervoersbeleid.

Bovenstaande ontwikkelingen binnen de gemeente Venlo vormen aanleiding voor de nieuwe deelnota bereikbaarheid en parkeren. Een plan dat alle aspecten van bereikbaarheid en parkeren integraal belicht en dat afgestemd is het totale verkeers- en vervoersbeleid (Hoofdnota GVVP) en de andere beleidsvelden binnen de gemeente, zoals ruimtelijke ordening, beheer en onderhoud en milieu.

### 1.1 Probleemstelling

Uit de huidige verkeerssituatie volgt onderstaande probleemstelling:

#### *probleemstelling bereikbaarheid en parkeren*

De bereikbaarheid van de gemeente Venlo neemt door de vele ruimtelijke ontwikkelingen in en om de stad op middellange termijn aanzienlijk af, met als gevolg dat de leefbaarheid en veiligheid van de stad verder onder druk komen te staan.

Om bovenstaand centraal probleem adequaat aan te pakken dient de deelnota bereikbaarheid en parkeren concreet de volgende vragen te beantwoorden:

- Wat zijn de gevolgen van de sterke mobiliteitsgroei in en om Venlo de komende 10-15 jaren.
- Op welke niveaus spelen de toekomstige bereikbaarheidsproblemen.
- Welke instrumenten zijn nodig om het verkeerssysteem te kunnen sturen en beheersen?
- De beoogde kwaliteit van het parkeerproduct in relatie tot reguliere drukke momenten en in relatie tot 'piekmomenten'.
- Welk parkeerconcept en -routing moet worden gekozen om, ondanks de diverse grote binnenstedelijke herontwikkelingen, de binnenstad goed bereikbaarheid en ook leefbaar te houden?

## 1.2 Centrale doelstelling

De hoofddoelstelling van de hoofdnota GVVP is: *“Een verkeers- en vervoerssysteem, dat de ruimtelijke en economische ambities optimaal ondersteunt en zorgt voor een leefbare, veilige en bereikbare stad.”*

De centrale doelstelling voor de deelnota bereikbaarheid en parkeren is hiervan afgeleid:

<i>doelstelling bereikbaarheid en parkeren</i>
<p>Het zorgdragen voor een goede autobereikbaarheid van (sub-)stedelijke functies en voorzieningen door middel van het aanbieden van een vlot en veilig verkeers- en vervoerssysteem en voldoende kwalitatief hoogwaardige parkeerfaciliteiten”. Concreet betekent dit dat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De Intensiteit/Capaciteit-verhouding in de spits op het regionaal hoofdwegennet maximaal 0,8 mag zijn;</li><li>• De Intensiteit/Capaciteit-verhouding in de spits op het stedelijk hoofdwegennet maximaal 0,9 mag zijn;</li><li>• De wettelijke normen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit niet overschreden worden.</li><li>• Voor parkeren:<ul style="list-style-type: none"><li>○ De parkeervraag voor werkdagen geheel gefaciliteerd wordt direct nabij het centrum.</li><li>○ Aan de parkeervraag voor de reguliere zaterdagpiek (10.00 tot 14.00 uur) geheel voldaan wordt tot op maximaal 10 minuten loopafstand van het centrum waarbij maximaal 10 % van de vraag in het ‘schilgebied’ rond de binnenstad opgevangen wordt.</li><li>○ Voor bijzondere piekmomenten zoals Duitse feestdagen stadsrandparkeren (het draaiboek duitse dagen) wordt ingezet om de piekvraag op te vangen.</li><li>○ Middels parkeerregulering het parkeren voor belanghebbenden wordt geregeld.</li></ul></li></ul>

Bij het thema bereikbaarheid gaat het met name om:

- een goed en logisch hoofdverkeerssysteem in de stad;
- de afwikkelingskwaliteit van het verkeer op het stedelijke en regionale hoofdwegennet;
- een logische routing in relatie tot (sub-)stedelijke functies en voorzieningen, zoals ziekenhuizen, scholenconcentraties, winkelcentra;
- het zo goed mogelijk onafhankelijk functioneren van verschillende verkeerssoorten (zowel modaliteiten als bestemmings- en doorgaand autoverkeer).

Bij het thema parkeren gaat het met name om:

- de ordening van het parkeren voor langparkeerders en kortparkeerders bij voorzieningen;
- de balans tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen per gebied;
- het ‘faciliteren’ van belanghebbenden;
- de geldende tarieven;
- de kwaliteit van de handhaving;
- de parkeerontsluiting;
- de geldende parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen;
- het omgaan met de zogenaamde ‘piekvraag’.

## 1.3 Context

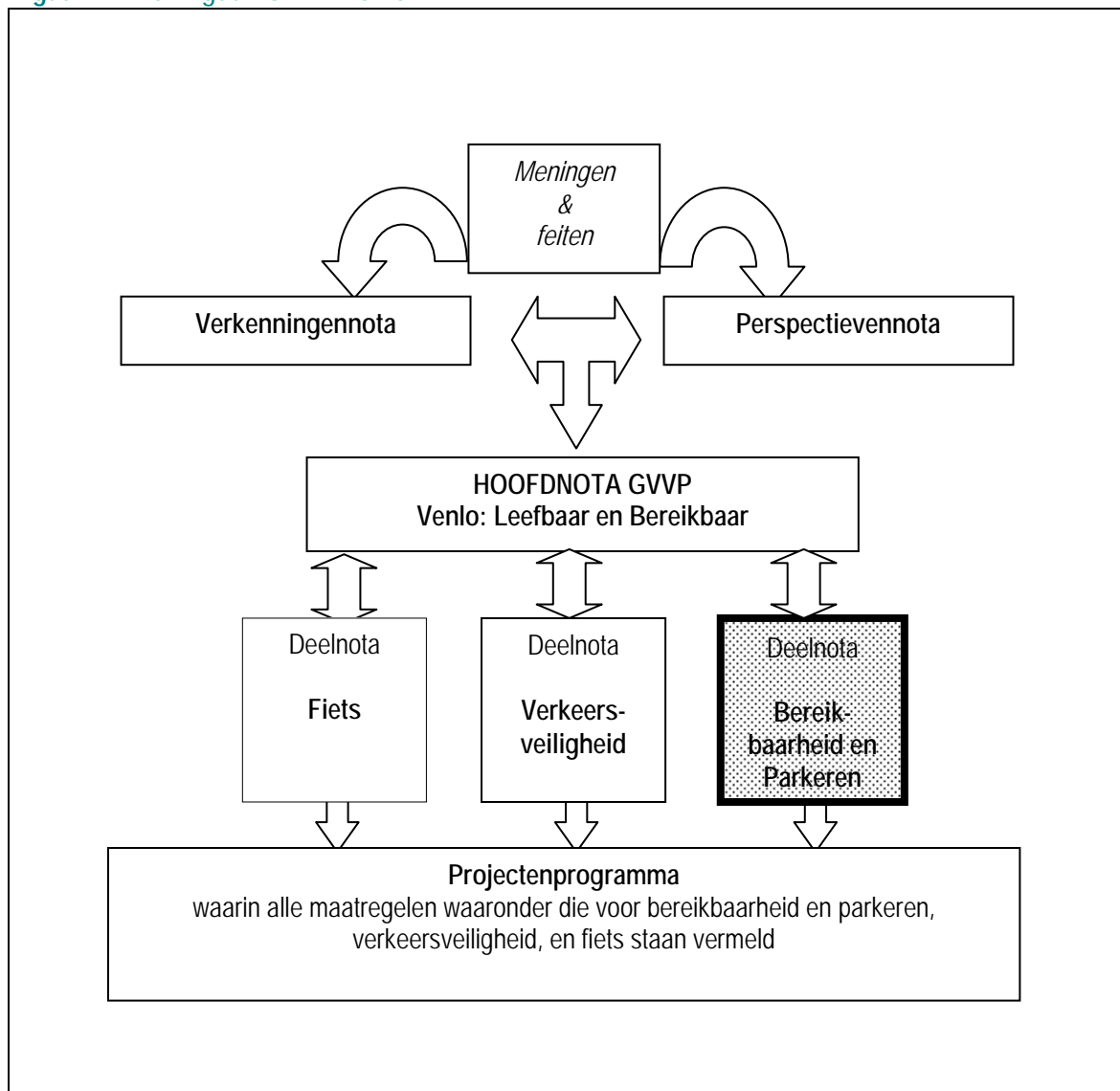
De context voor de deelnota bereikbaarheid en parkeren kan vanuit vier invalshoeken worden bekeken:

- beleidsmatig: o.a. de Visie Venlo 2030, Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, de Hoofdnota GVVP 2005-2015, de economische ambities van de stad en het landelijke en provinciale beleid op het gebied van ruimte, mobiliteit, economie en milieu;
- planologisch: diverse binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen, die nadelige gevolgen hebben voor bereikbaarheid en parkeren;
- maatschappelijk: het dilemma van het individuele streven naar keuzevrijheid en de collectieve noodzaak tot sturing en beheersing van mobiliteitsstromen;
- politieke: de mate waarin bovenstaand dilemma leidt tot heldere keuzen, dan wel het ontbreken hiervan (‘laissez-faire’).

## 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 wordt verder uitgewerkt in drie deelnota's. Onderhavige nota is de uitvoering voor bereikbaarheid en parkeren. In volgende figuur is weergegeven op welke wijze de verschillende nota's met elkaar samenhangen

Figuur 1 Planfiguur GVVP Venlo



## 1.5 Leeswijzer

Het inhoudelijke doel van de deelnota is om de thema's bereikbaarheid en parkeren uit te werken, specifiek met betrekking tot het autoverkeer. De overige verkeerssoorten zijn al uitgewerkt in het 'GVVP; Hoofdnota' en de 'Deelnota fiets'.

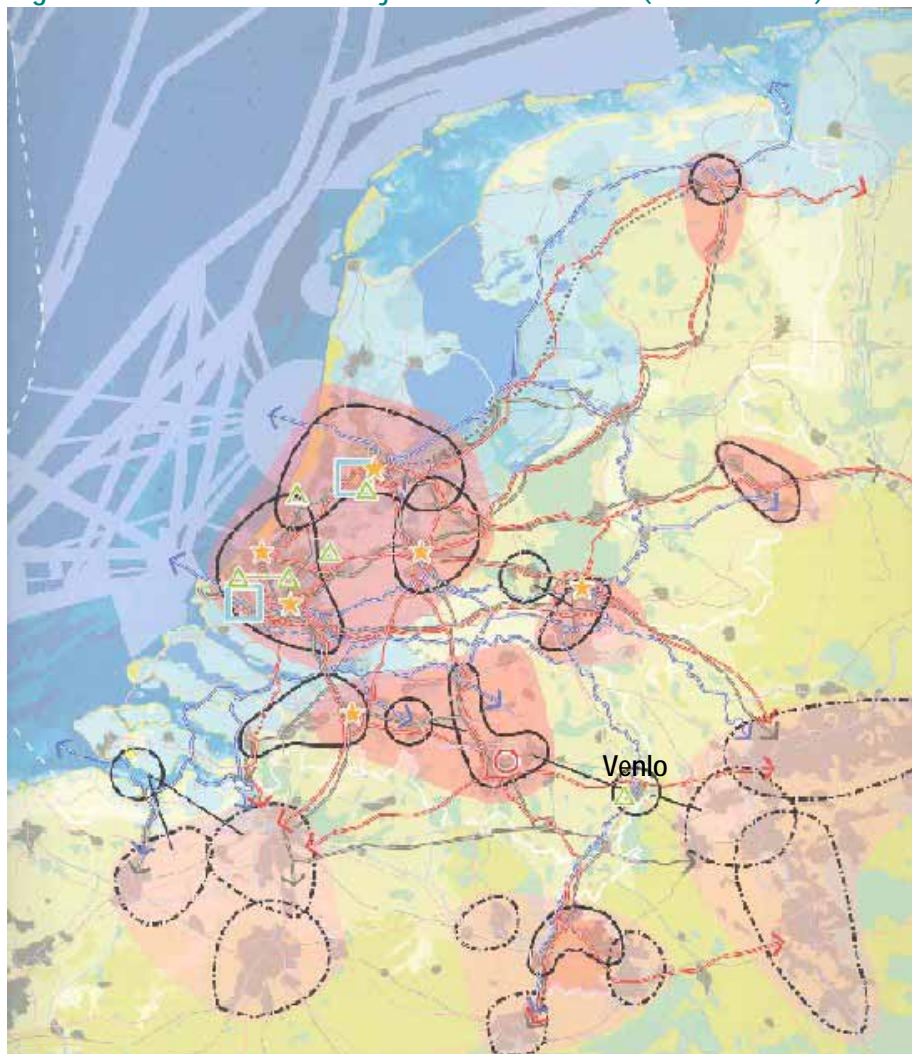
Hoofdstuk 2 beschrijft allereerst het beleidskader. In hoofdstuk 3 en 4 komen de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen aan bod, waarna in hoofdstuk 5 de opgave is gedefinieerd. Hoofdstuk 6 beschrijft de beleidsstrategie. Deze is nader uitgewerkt in hoofdstuk 7 (bereikbaarheid) en 8 (parkeren). Daarna gaat hoofdstuk 9 in op monitoring. Tenslotte zijn in hoofdstuk 10 de beslispunten opgenomen.



## 2 BELEIDSKADER

In beleidsmatig opzicht is het van belang om de positionering van Venlo en de landelijke hoofdwegenstructuur in ogenschouw te nemen. In de 'Nota Ruimte' wordt Venlo gezien als een economisch kerngebied, dat geen onderdeel uitmaakt van een stedelijk netwerk, maar nauwe relaties heeft met Brabantstad en het Duitse Rijn / Roergebied. Venlo wordt hierin gezien als belangrijk goederenknoppunt. Ook is Venlo aangewezen als 'Greenport'. Figuur 2 geeft de nationale ruimtelijke hoofdstructuur weer: economie, infrastructuur en verstedelijking, alsmede de positie van Venlo hierin.

**Figuur 2. Nationale ruimtelijke hoofdstructuur (Nota Ruimte)**



Het nationale mobiliteitsbeleid is verwoord in de 'Nota Mobiliteit'. Belangrijke zaken uit deze nota in relatie tot de deelnota 'Bereikbaarheid en parkeren' zijn:

- De A67 wordt gezien als hoofdverbinding, de A73 en A74 worden gezien als overige hoofdwegen;
- Het Rijk wil de functie van Greenport op de lange termijn behouden en versterken d.m.v. een goede wisselwerking tussen logistieke en ruimtelijke keuzen;
- Proceseisen t.a.v. stedelijke distributie;
- Bouwen is voor het rijk een optie als benutten ook op langere termijn onvoldoende oplossing biedt en het economisch wenselijk is.

---

Uit figuur 3 blijkt de status van de A67 als hoofdverbindingssas. De overige autosnelwegen zijn aangewezen als overige hoofdweg.

**Figuur 3.** Overzicht hoofdverbindingssassen weg (Nota Mobiliteit)



Ten slotte is het beleid en de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit relevant. Dit beleid – dat nog volop in ontwikkeling is – zal een bepalende rol gaan spelen in het verkeers- en vervoerbeleid.

---

## 3 HUIDIGE SITUATIE

Dit hoofdstuk gaat in op de beschrijving en analyse van de huidige situatie.

### 3.1 Bereikbaarheid

De ruimtelijke structuur van Venlo wordt gekenmerkt door de Maas. Dit element is ook zeer structurerend in het hoofdwegennet van de gemeente Venlo. De stadsdelen Venlo en Blerick worden door drie bruggen met elkaar verbonden, te weten: Noorderbrug, Stadsbrug en de Zuiderbrug. Zowel Noorderbrug als de Zuiderbrug maken deel uit van het landelijk en internationale hoofdwegennet. De A67 is een belangrijke verbinding van de Randstad naar het Ruhrgebied. De Zuiderbrug maakt deel uit van de A73 die momenteel gerealiseerd wordt, en de toekomstige A74 die de verbinding vormt tussen de Randstad en Midden-Europa. Zolang de A73 en A74 nog ontbreken vertoont het hoofdwegennet lacunes en wordt het wegennet in Tegelen en Venlo-Oost overspoeld met doorgaand (vracht)verkeer. Vooral de Streekweg-Verbindingsweg Noord en de Klagenfurtlaan-Weselseweg zijn routes die momenteel als vervangende rijkswegen functioneren.

#### 3.1.1 Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet rondom Venlo kenmerkt zich dus door incompleteiteit. Zo gaan in de huidige situatie zowel de A73-noord als de BAB61 over op het Venlose hoofdwegennet. Daarmee vervullen de Venlose wegen N273, Streekweg een functie voor het landelijke hoofdwegennet en verwerken de Klagenfurtlaan en Weselseweg zelfs veel internationaal vrachtverkeer. Het ontbreken van deze schakels in het landelijk c.q. internationaal hoofdwegennet levert een aantal problemen op voor Venlo, te weten:

- Veel verkeer over Venlose wegen die hierop niet gedimensioneerd zijn;
- Veel klachten over de leefbaarheid langs bovenvermelde wegen;
- Enkele black spots op deze vervangende autosnelwegen, te weten: Keulseplein, Europaplein, N273-Eindhovenseweg.

Met de realisatie van de A73 en A74 behoren bovenstaande problemen grotendeels tot het verleden.

#### 3.1.2 Venlo

De op de stadsbrug aansluitende Roermondsepoort, Koninginnesingel en het Koninginneplein vormen de 'verkeersslagader' van de stad. Beide grote verkeerspleinen zijn essentieel voor de doorstroming en bereikbaarheid van de stad. Met name het Koninginneplein vormt daarbij een belangrijk knelpunt op het gebied van veiligheid en doorstroming. Het is de grootste black spot in de Provincie Limburg waar jaarlijks veel slachtoffers vallen.

Vanuit deze centrumas loopt een radiale hoofdwegenstructuur naar alle wijken, te weten:

- Roermondsestraat/Prof. Gelissensingel-Tegelseweg naar Venlo-Zuid, Tegelen en Belfeld;
- Kaldenkerkerweg naar Venlo-Oost ;
- Burg van Rijnsingel-Krefeldseweg-Nijmeegseweg/Weselseweg naar Venlo-noord-oost.
- De Eindhovenseweg naar Venlo-West

De laatstgenoemde 2 radiale routes kenmerken zich door 'gedateerde' brede 2x2 wegen en grootschalige kruispunten, met relatief veel verkeersveiligheidsproblemen.

Naast deze radiale structuur kent stadsdeel Venlo een tangentiële structuur bestaande uit de route Laaghuis-singel-Groenveldsingel-Vierpaardjes-Guliksebaan-Hagerhofweg. Deze route verbindt de wijken Venlo-Noord – Oost en –Zuid met elkaar. De gelijkvloerse spoor kruising ter hoogte van Vierpaardjes vormt hierbij een knelpunt . De spoorwegovergang is vaak lang gesloten als gevolg van rangeren waardoor het verkeer op de hoofdwegenstructuur stagneert.

---

De hoofdstructuur rond de binnenstad Venlo kenmerkt zich door de 'U-structuur'. Om de binnenstad met de Maas te verbinden, is begin jaren 90 bewust gekozen om aan de westzijde van de binnenstad geen ontsluitingsweg te situeren. Door deze U-structuur zijn de overige verkeersaders langs het stedelijke centrum belangrijk voor de ontsluiting van de binnenstad en de parkeergarages. Op zaterdagen en Duitse dagen treedt op de route Puteanusstraat-Goltziusstraat vaak congestie op. Het vele (Duitse) parkeerverkeer van en naar de Nolenspleingarage zorgt voor verkeersopontheid op de noordelijke ontsluitingsroute van de binnenstad.

### **3.1.3 Blerick**

De hoofdverkeerstructuur voor Blerick bestaat uit een radiale route (maasbrug-Eindhovenseweg-Sevenumseweg) en een tangentiële route (Mulkenhofweg-Shakespearelaan-H.R.Holstlaan-Groot Bollerweg). Deze wegen behoren tot de primaire stedelijke hoofdontsluitingswegen. Op stadsdeelniveau en in relatie tot Blerick-centrum hebben verder de Pastoor Stassenstraat, Helmusweg, Baarlosestraat-Pontanusstraat-Antoniusslaan en de Burgemeester Gommansstraat een belangrijke ontsluitende verkeersfunctie.

De Alberickstraat en de Diependijkstraat vormen de buurtverzamelwegen in Vastenavondkamp en Smeliënkamp. Voor Klingerberg en de Vossener verzorgen de Klingerbergsingel respectievelijk de Vossenerlaan-Dickenslaan deze verzamelfunctie. De inprickers zorgen voor de aantakkingen richting de primaire hoofdontsluiting.

De bereikbaarheidsknelpunten op de Blerickse hoofdwegenstructuur zijn als volgt samen te vatten:

- (vracht)verkeer van de industrieterreinen Groot-Boller en Trade Port dat naar het Zuiden wil rijden deels via de H.R.Holstlaan en Shakespearelaan. Dit sluipverkeer zorgt nu nog voor leefbaarheids- en veiligheidsproblemen op deze route door Blerick, na gereedkomen van de A-73 zal dit probleem grotendeels tot het verleden behoren;
- De kruispunten van de Eindhovenseweg met de N273 en Groot-Bollerweg zijn twee grote black spots in Limburg;
- Hoge snelheden op de radialen Eindhovenseweg-Sevenumseweg en Baarlosestraat-Pontanusstraat-Antoniusslaan.

### **3.1.4 Tegelen**

De huidige verkeersstructuur in Tegelen wordt in hoofdzaak bepaald door drie hoofdontsluitingswegen:

- De noord-zuidroute dwars door Tegelen: Venloseweg, Grotestraat en Roermondseweg;
- Verbindingsweg-Noord en Streekweg en Boxhoverweg (Verbindingsweg Zuid) als een rondweg om Tegelen;
- Kaldenkerkerweg vanuit Tegelen richting Duitsland.

De eerstgenoemde route is zeer belangrijk voor Tegelen en het centrumgebied, omdat deze noord-zuid georiënteerd is. Door de barrièrewerking van de Maas en de Duitse grens rijdt het merendeel van het verkeer in Tegelen in noordelijke of zuidelijke richting. De Venloseweg is het belangrijkste aansluitpunt op de Zuiderbrug en Streekweg. Door deze verzamelfunctie voor geheel Tegelen is de intensiteit op deze route hoog: 20.000 mvt/etmaal direct ten zuiden van de aansluiting op de Zuiderbrug-Streekweg. Verder naar het zuiden neemt het verkeer op de streng Venloseweg-Grotestraat-Roermondseweg sterk af in omvang. Circa eenderde van het verkeer op de streng (4.500 mvt/etmaal) is doorgaand. Het overige verkeer heeft haar herkomst of bestemming in Tegelen dan wel Steijl.

De Kaldenkerkerweg is de enige belangrijke verbinding naar Duitsland. Daardoor vervult deze weg een regionale functie.

De lokale wegenstructuur van Tegelen wordt gevormd door de Muntstraat, Broeklaan, Kerkhoflaan, Raadhuislaan, De Drink, Industriestraat en de Kruisstraat. Deze structuur van ontsluitingswegen in en rondom het centrum van Tegelen is erg onlogisch en indirect.

---

Ten westen van de streng Venloseweg-Grotestraat-Roermondseweg is sprake van een diffuus wegenpatroon. De Erkenkamp en Boskampstraat vormen de inprickers naar het Maasveld. De Maasstraat en Waterloostraat verzamelen het verkeer van en naar Steyl.

De knelpunten in de Tegelse wegenstructuur zijn:

- Veel verkeer op de streng Venloseweg-Grotestraat-Roermondseweg met congestievorming voor de aansluiting op de Zuiderbrug-Streekweg;
- De route Venloseweg-Tegelseweg is de enige verbinding tussen Venlo en Tegelen, waardoor de wegenstructuur tussen beide stadsdelen erg kwetsbaar is;
- Onlogische en indirecte wegenstructuur ten oosten van de route Venloseweg-Grotestraat;
- Diffuus wegenpatroon in Maasveld met beperkt aantal aansluitingen op hoofdwegenet.

### **3.1.5 Belfeld**

De verkeersstructuur in Belfeld is eenvoudig en duidelijk. De Streekweg en N271 vormen de wegen voor het doorgaande verkeer. De driehoek van Wilhelminastraat-Pr. Hendrikstraat-Schoolstraat vormt de interne ontsluitingsstructuur van Belfeld die via de Boxhoverweg, Broekstraat en Markt aantakt op de hoofdwegenstructuur. De bereikbaarheid in Belfeld voldoet aan de gestelde eisen.

### **3.1.6 Resumé**

De situatie op het gebied van bereikbaarheid kenmerkt zich door:

- een incompleet regionaal hoofdwegenet;
- regelmatige congestievorming op het belangrijkste onderdeel van de stedelijke hoofdontsluiting, te weten de route Koninginnesingel / Koninginneplein;
- algehele congestievorming op 'piekmomenten' in relatie tot de binnenstad van Venlo, vooral op Duitse dagen en andere hele drukke (zater)dagen;
- een functionerend verkeersmanagementsysteem op stedelijk niveau ontbreekt. Venlo ontbeert een visie over verkeersmanagement alsmede de benodigde menskracht, organisatie en middelen. Daardoor wordt het verkeer 'gebrekkig gestuurd door de stad'.
- Relatief veel onveilige locaties op het hoofdwegenet.

Bovenstaande analyse van de huidige situatie leidt tot de volgende opgaven:

- completeren regionaal hoofdwegenet in relatie tot de gemeente Venlo;
- interactie tussen regionaal hoofdwegenet en stedelijk hoofdwegenet – ter plaatse van autosnelwegaansluitingen – onder de loep nemen, om ter plaatse de verkeersafwikkeling te waarborgen;
- uitwerken en implementeren systeem van verkeersmanagement om de verkeersstromen in de stad te beheersen en te sturen.

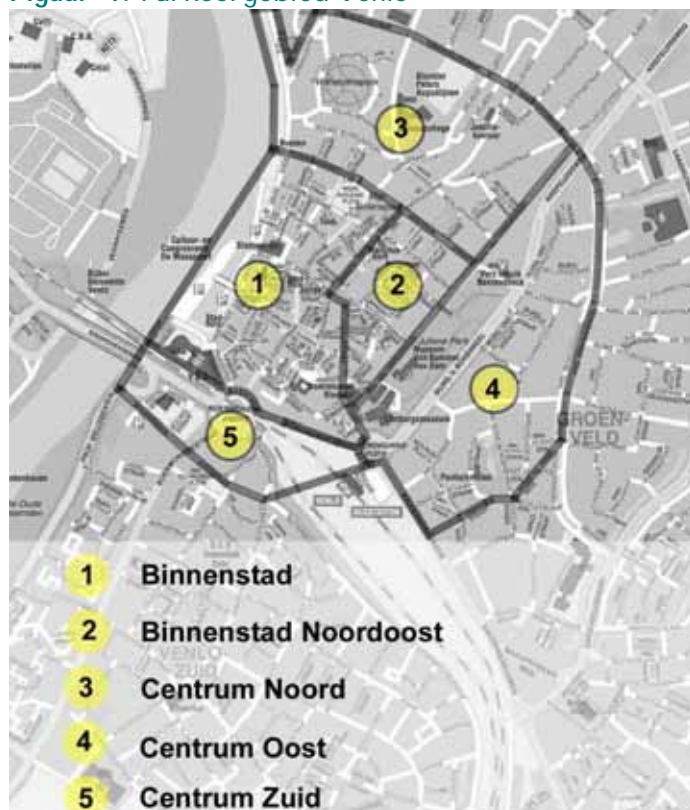
## **3.2 Parkeren**

### **3.2.1 Venlo centrum**

Het relevante parkeergebied voor de binnenstad van Venlo (weergegeven in figuur 4.) wordt globaal begrensd door de Maas, Molensingel, Zuidsingel, spoorlijn, Hertog Reinoudsingel, Molenstraat, Bisschop Schrijnenstraat en Dr. Blumenkampstraat. Zie figuur 4.

In totaliteit zijn er in het gehele gebied ruim 8.000 parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners, werkers en binnenstadbezoekers in dit gebied. Dit bestaat grotendeels uit 'betaald parkeren' 3.500 parkeerplaatsen (parkeergarages, parkeerterreinen, straatparkeren). Daarnaast zijn er circa 1.750 'vrije' parkeerplaatsen en circa 2.750 niet openbare (privé) parkeerplaatsen.

**Figuur 4. Parkeergebied Venlo**



#### Parkeerbalans

In het voorjaar van 2000 is op een 'reguliere zaterdag' onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van het aantal parkeerplaatsen in de Venlose binnenstad. De vraag is bepaald op basis van een uitgebreide parkeertelling. Voor het aanbod zijn alle openbare en niet openbare parkeerplaatsen geteld. In onderstaande tabel zijn de cijfers van deze zogenaamde parkeerbalans weergegeven.

**Tabel 1. Actuele parkeerbalans Venlo**

Deelgebied	Vraag	Aanbod	Parkeerbalans
1. Binnenstad	3.900	3.200	- 700
2. Binnenstad Noordoost	250	650	+ 400
3. Centrum Noord	1.600	1.900	+ 300
4. Centrum Oost	1.100	1.900	+ 800
5. Centrum Zuid	400	400	-
<b>Totaal</b>	<b>7.250</b>	<b>8.050</b>	<b>+ 800</b>

Uit bovenstaande parkeerbalans blijkt dat:

- voor de gehele binnenstad sprake is van een relatief 'ruim aanbod' op een 'reguliere zaterdag';
- voor 'hartje binnenstad' sprake is van een 'krap aanbod' tijdens een 'reguliere zaterdag'. Parkeerders kijken dan uit naar de directe omgeving, zoals binnenstad-noordoost, centrum-noord, en centrum-oost, waar dan nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Bovenstaand beeld is heel gebruikelijk in binnensteden. Een dergelijke balans leidt ertoe dat op 'drukke uren' een deel van het bezoekersparkeren wordt geacommodeerd in de 'omgeving' (binnen 300-600 meter loopafstand van het winkelgebied).

De 'parkeervraag' op een doordeweekse dag bedraagt 60% tot 80% van de parkeervraag op zaterdag.

---

Uit het gebruik van de binnenstedelijke parkeervoorzieningen blijkt dat de bezettingen op de overige dagen 50% tot maximaal 65% (= koopavond) zijn. De gemiddelde bezetting gedurende de gehele week is dus 'matig'. Deze situatie, en het feit dat momenteel twee binnenstedelijke parkeergarages in ontwikkeling zijn (Maasboulevard en Q4), leidt ertoe dat er momenteel voor de normale werkdag geen aanvullende parkeergarages nodig zijn.

### **Actualisering Parkeerbalans**

Parkeerbalans 2004 binnenstad zuid / Maasboulevard:

Voor dit deel van de binnenstad is vooral ten behoeve van het project Maasboulevard een parkeerbalans opgesteld (medio 2004). De conclusie is dat met de bouw van de parkeergarage onder de Maasboulevard de balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod in evenwicht is. Voorwaarde hierbij is dat voor piekmomenten (koopavond en zaterdag) op termijn ca. 300 extra parkeerplaatsen gevonden worden in directe nabijheid van Maasboulevard, dat wil zeggen binnen een loopafstand van 5 à 10 minuten. Bij de bouw van het nieuwe stadskantoor kan deze piekvraag gefaciliteerd worden omdat de gemeentelijke garage leeg is op momenten dat er piekvraag als gevolg van Maasboulevard is. Bij het programma van eisen voor het nieuwe stadskantoor is hiermee rekening gehouden. Voor een eventuele interperiode tussen oplevering van het project Maasboulevard en het gereedkomen van het stadskantoor kan de piekvraag opgevangen worden in de parkeergarage Roermondsepoort die op dit moment nog behoorlijk wat restcapaciteit kent.

Parkeerbalans binnenstad midden en noord:

De parkeerbalans voor dit deel van de Venlose binnenstad is in 2006 geactualiseerd. Directe aanleiding was een aantal ontwikkelingen in Q4 en de complexiteit en impact op het parkeren daarvan. Bureau BRO heeft dit parkeeronderzoek (parkeerbalans centrum-noord 17 oktober 2006) uitgevoerd en een parkeerbalans opgesteld. Het gaat grofweg om 2/3 deel van de binnenstad met uitzondering van het zuidwestelijk deel waar de Maasboulevard in valt.

Bepaald is de toekomstige vraag naar parkeerplaatsen waarbij rekening is gehouden met alle toekomstige ontwikkelingen in dit gebied: te bouwen woningen, Holland Casino, te verwijderen functies, op te heffen en te bouwen parkeervoorzieningen, de huidige restcapaciteit etc.

De conclusie is heel vergelijkbaar met die van het hiervoor genoemde parkeeronderzoek uit 2000. In de eindsituatie is er op werkdagen een groot overschot aan parkeerruimte. Op zaterdag is er gedurende een periode van ca. 4 uur een tekort van ruim 300 parkeerplaatsen. Met dit tekort kan op verschillende wijzen omgegaan worden:

- met stadsrandparkeren en het elke zaterdag laten rijden van bussen tussen stadsrand en centrum.
- Door het bouwen van extra parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad (particulier initiatief parkeergarage Julianapark)
- Omdat het bij dit tekort aan parkeerruimte om minder dan 10 % van de totale parkeervraag gaat kan het tekort ook opgevangen worden in het gebied ten noorden van de binnenstad grofweg tot aan de Craneveldstraat.
- Een mix van deze mogelijkheden is ook nog mogelijk.

Afweging hoe om te gaan met deze piekbehoefte cq. dit tekort:

Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht van de bouw van een parkeergarage in het Julianapark. Voor de te kiezen strategie en afweging is de uitkomst van deze studie cruciaal. Bij de afweging is verder van belang dat aan het structureel uitvoeren van een systeem met stadsrandparkeren veel praktische en financiële bezwaren kleven. Ook moet het bezoekersparkeren ten noorden van de binnenstad zo beperkt mogelijk blijven.

### Duitse dagen

Op Duitse dagen is de verkeerssituatie significant anders dan op een 'normale' dag. Dan is het tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad veel groter en zijn er ook veel problemen met de doorstroming. Op deze dagen geldt het 'Draaiboek Duitse Dagen'. Diverse verkeersregulerende maatregelen op diverse invalswegen zorgen ervoor dat parkeerverkeer vanaf het oosten 'gestuurd' wordt naar parkeerterrein 'De Koel'. Vervolgens vervoeren pendelbussen de mensen naar en vanaf de binnenstad. De ervaring leert dat het zonder dwang moeilijk is de Duitse kooptourist te verleiden om dit te doen. Desalniettemin voorziet dit systeem voor deze dagen in een duidelijke behoefte.

### Parkeerstructuur

De parkeerstructuur in de binnenstad van Venlo kent een 'U-structuur'. Deze bestaat uit de Puteanusstraat – Goltziusstraat – Burgemeester van Rijnsingel – Koninginneplein – Koninginnesingel – Roermondsepoort – Prinsessesingel. Begin jaren '90 is bewust voor deze 'U-structuur' gekozen omdat Venlo 'de stad weer met de Maas wil verbinden'. Een drukke verkeersverbinding zou dit bemoeilijken; dit zou leiden tot een barrière tussen de stad en de rivier.

Aan de 'U-structuur' zijn de belangrijkste parkeerlocaties van het centrum gelegen, te weten:

- parkeerterrein Maaskade laag;
- parkeergarage Mgr. Nolensplein;
- parkeerterrein NS Station (P+R);
- parkeergarage Arsenaal;
- parkeergarage Roermondsepoort;
- parkeerterrein Kop van de Weerd.

### 3.2.2 Blerick

#### Parkeerbalans

In Blerick-centrum zijn momenteel ruim 900 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 500 betaald parkeren en 400 vrij parkeren. Dit aantal is (ruim) voldoende in de huidige situatie.

Als gevolg van de planontwikkeling in Blerick-centrum treden de volgende wijzigingen op:

- door gebiedsontwikkeling in de omgeving van het Laurentiusplein en Carleysplaats vervallen circa 130 plaatsen;
- in de te bouwen publieke parkeergarage op het Laurentiusplein zijn 250 parkeerplaatsen voorzien;
- Een nieuwe private parkeergarage naast de publieke garage voorziet in 100 à 150 parkeerplaatsen.

Met deze ontwikkelingen wordt aan de parkeervraag na afronding van het centrumplan voldaan.

Het flankerend parkeerbeleid is onderdeel van de afspraken in het kader van het centrumplan Blerick.

#### Parkeerstructuur

In Blerick-centrum liggen drie grote parkeerlocaties. Het Antoniusplein aan de oostzijde van het centrum is bereikbaar via de Pontanusstraat en Antoniuslaan. Het Schepenen- en Laurentiusplein aan de westzijde van het centrum zijn bereikbaar via de Scholtis Coopmansstraat – Ruijsstraat – Witherenstraat. Onderling zijn de parkeerterreinen aan elkaar gekoppeld door twee circuits van eenrichtingsstraten bestaande uit Laurentiusstraat- Averbodestraat in westelijke richting en de Steegstraat-Maasbreesestraat in oostelijke richting.

### 3.2.3 Tegelen

In het centrumgebied dat begrensd wordt door de Hoogstraat-Muntstraat-(station)-Industriestraat-Spoorstraat-Engerstraat liggen ruim 1500 parkeerplaatsen. In het najaar van 2000 is een parkeeronderzoek gehouden. De belangrijkste uitkomsten van het onderzoek zijn:

- De parkeerdruk is het hoogst op zaterdagmiddag; tussen 15.00 en 16.00 uur is 87% van de parkeerplaatsen bezet. Dit komt onder meer door het vervallen van ruim 100 parkeerplaatsen op het Wilhelminaplein in verband met de weekmarkt.

---

Een dergelijke bezettingsgraad betekent in de praktijk dat er nauwelijks vrije parkeerplaatsen zijn, en dat veel auto's rondrijden op zoek naar een vrije plek (zoekverkeer).

- Op werkdagen en koopavond zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen. Op het drukste uur van een werkdag (11.00 en 17.00 uur) is 67% van de parkeerplaatsen bezet. Op een koopavond bedraagt de bezettingsgraad maximaal 56%.
- De parkeerdruk is onevenwichtig verdeeld over de diverse parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen in het centrum (Wilhelminaplein, In de Beeten, Raadhuisplein, De Bongerd) zijn vrijwel volledig bezet. Het parkeerterrein nabij het NS-station heeft altijd voldoende restcapaciteit. De bezettingsgraad is daar maximaal 35%.
- Veel parkeerplaatsen worden 'oneigenlijk' gebruikt. Op de grote parkeerterreinen bij de winkels parkeren vooral werkers. Door dit zogenaamde langparkeren worden de winkelbezoekers 'verdreven' naar de omliggende woongebieden, met als gevolg dat de bewoners op zoek moeten naar parkeergelegenheid elders.

Kortom: Op werkdagen zijn er meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Doordat de weekmarkt op het Wilhelminaplein staat is er op zaterdag geen restcapaciteit meer; de parkeerplaatsen zijn dan in de praktijk allemaal vol. Daarnaast wordt het parkeerareaal onevenwichtig gebruikt, waarbij het rondom het Wilhelminaplein altijd druk is, en bij het NS-station meestal wel een plaats vrij is.

Als gevolg van het Centrumplan Tegelen treden de volgende wijzigingen op:

- Het Wilhelminaplein wordt autovrij, waardoor ruim 100 parkeerplaatsen komen te vervallen;
- Het parkeerareaal van het parkeerterrein in de Bongerdstraat wordt met circa 60 parkeerplaatsen vergroot;
- De Grotestraat wordt heringericht waarbij circa 25 langsparkerplaatsen worden gerealiseerd.

### **3.2.4 Resumé**

De situatie op het gebied van parkeren is als volgt:

- De binnenstad van Venlo beschikt over zo'n 5.000 betaalde parkeerplaatsen, die gedeeltelijk gebruikt worden door belanghebbenden (dubbelgebruik);
- op 'reguliere drukke momenten' doen zich in de binnenstad van Venlo incidentele lokale tekorten voor, die 'kwalitatief' van aard zijn (de beste parkeerplaatsen op korte (loop)afstand zijn bezet, terwijl op acceptabele loopafstand (< 500 meter) nog wel vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn);
- op 'piekmomenten' doen zich in relatie tot de binnenstad van Venlo (met name Duitse dagen en andere hele drukke (zater)dagen), kwantitatieve parkeertekorten voor;
- andere stadsdeelcentra (Blerick, Tegelen en Belfeld) kampen niet met (structurele) tekorten;
- aan de rand van de 'betaald parkeergebieden' is periodiek sprake van 'parkeerverlast'. Dit wordt veroorzaakt door centrumbezoekers of -werkers, die hun auto gratis parkeren in deze gebieden.

Bovenstaande analyse van de huidige situatie leidt tot de volgende algemene parkeeropgaven:

- omgaan met de 'piekvraag';
- evenwicht vinden tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen (parkeerbilans);
- het parkeerconcept verder uitbouwen;
- de 'overloop' van centrumparkeerders naar de omliggende woonbuurten beperken;
- uitbreiden van parkeerregulering voor belanghebbenden aan randen 'betaald parkeergebied';
- parkeerregulering in de overige (sub)centra (m.n. Blerick-centrum en Tegelen-centrum);
- toepassen van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- instellen van een parkeerbijdrageregeling in relatie tot het niet voldoen aan de parkeernormeringen bij nieuwe ontwikkelingen.

---

### 3.3 Leefbaarheid

Op het gebied van luchtkwaliteit verwijzen we naar de 'Rapportage luchtkwaliteit Gemeente Venlo' (oktober 2005). Hieruit blijkt dat 'normoverschrijding' in Venlo voorkomt op 12 à 39 kilometer weglengte, afhankelijk van de stof en plandrempel of grenswaarde. Op de volgende locaties heeft de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> de wettelijke plandrempel (52 µg/m<sup>3</sup>) overschreden:

- Klagenfurtlaan (Postweg-Europaplein en Leutherweg-Keulseplein);
- Keulse Barrière;
- Koninginnesingel;
- Nijmeegseweg (Europaplein-Straelseweg);
- A67 (Sevenum-Weselseweg)

De overschrijdingen doen zich dus vooral voor buiten de directe invloedssfeer van woonbestemmingen. Er wordt een 'Actieplan luchtkwaliteit' opgesteld, dat in nauwe samenhang met verkeer en vervoer moet worden opgesteld en afgestemd.

Voor leefbaarheid is de opgave om de verkeersveiligheid (zie deelnota verkeersveiligheid en deelnota fiets) en de milieukwaliteit conform de normen te verbeteren.

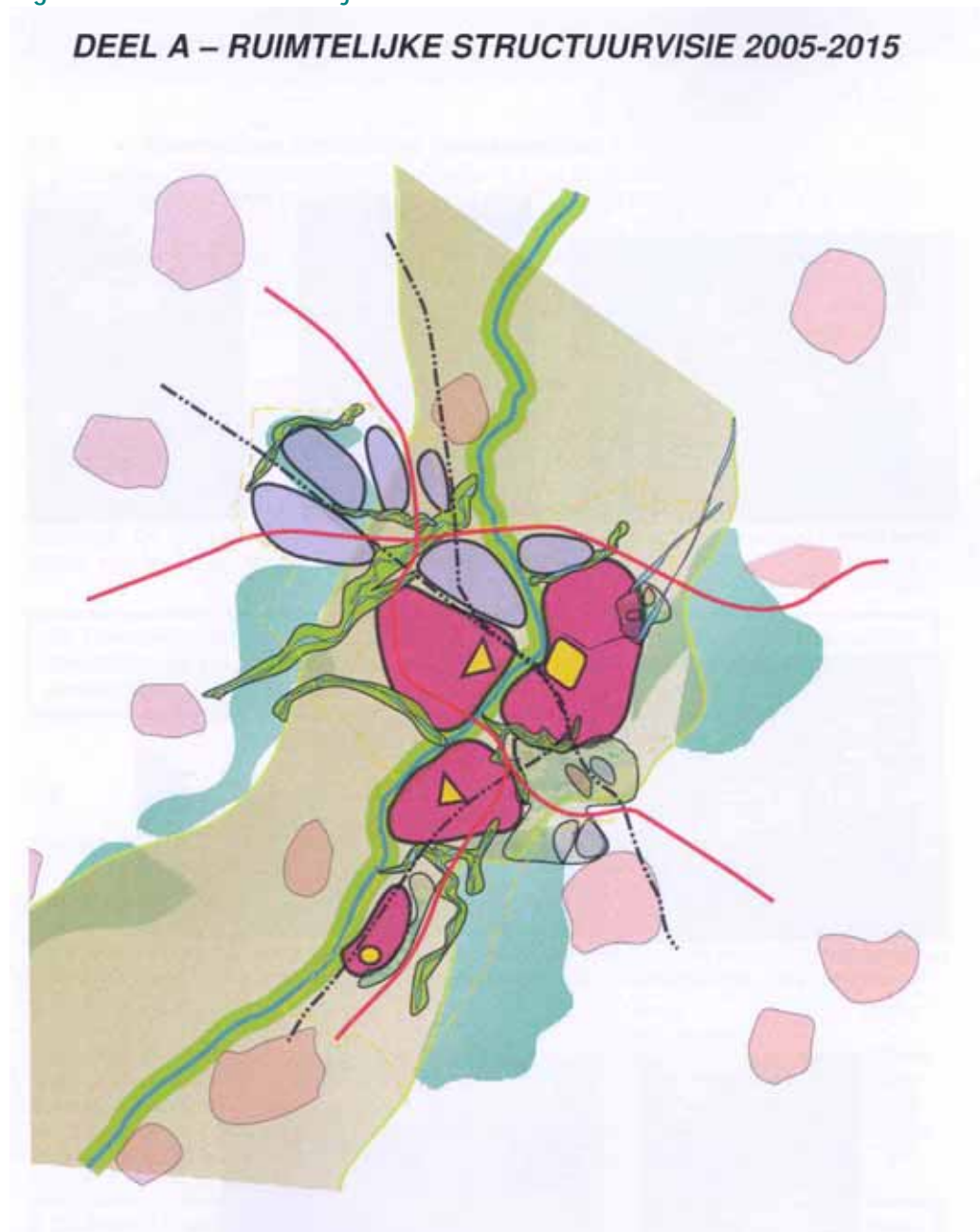
## 4 ONTWIKKELINGEN

Dit hoofdstuk gaat in op ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Venlo en een aantal relevante trends.

### 4.1 Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen.

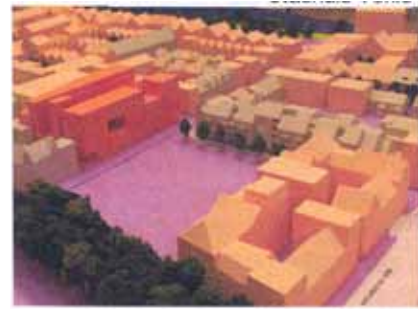
De toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Venlo zijn verwoord in de "Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015". Onderstaand figuur 5 is de plankaart van de ruimtelijke structuurvisie Venlo.

**Figuur 5** Plankaart ruimtelijke structuurvisie Venlo 2005 - 2015



Venlo kent een ambitieuze agenda en het aantal ruimtelijke ontwikkelingen en herontwikkelingen is dan ook talrijk. De belangrijkste zijn:

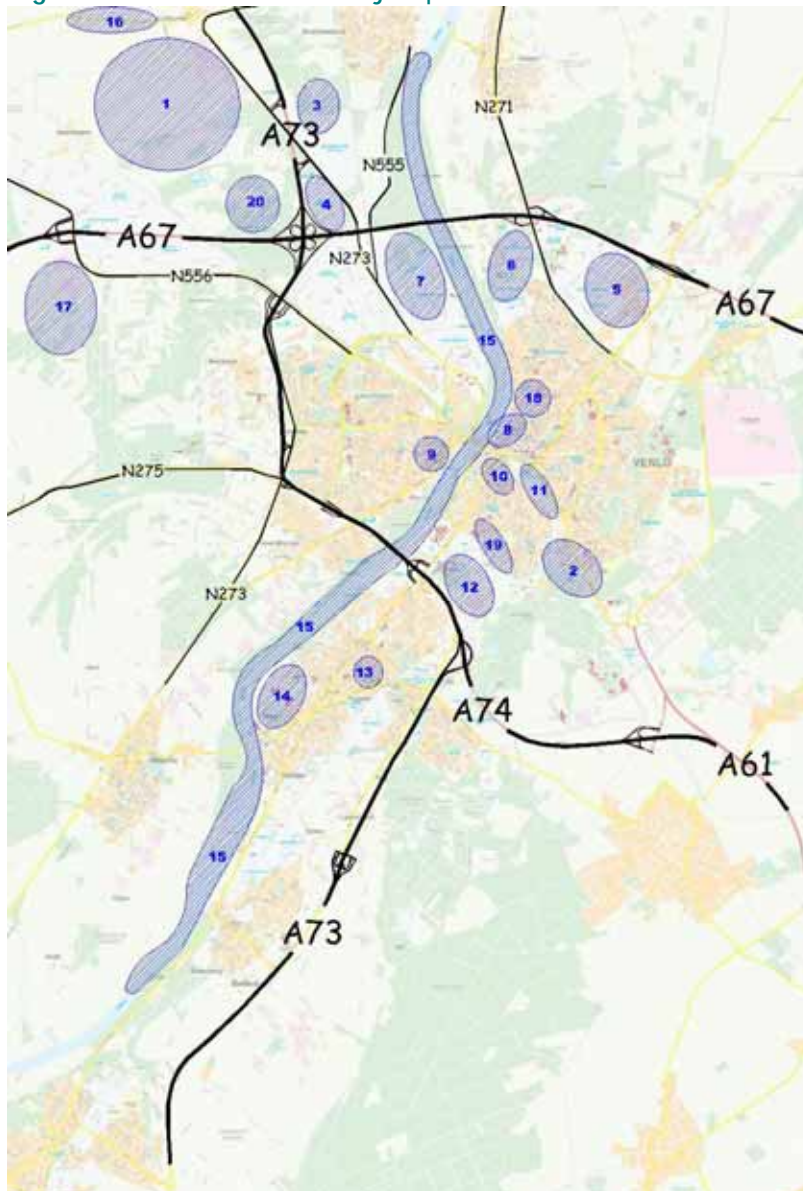
- Klavertje Vier (o.a. Tradeport Noord, Tradeport oost, Floriade);
- Kennispark Océ;
- revitalisering Veegtes;
- Herontwikkeling binnenstad Venlo (o.a. Q4, Maasboulevard, Maaswaard en spoorzone);
- Centrumplan Blerick;
- Centrumplan Tegelen;
- (Her)ontwikkeling Venlo-Zuid (o.a. onderwijsboulevard, leisurezone, middengebied etc.).



**Figuur 6** Maquette plan Q4

In figuur zijn alle ruimtelijke plannen van 2005-2020 in de gemeente Venlo weergegeven.

**Figuur 7.** Overzicht ruimtelijke plannen



**Overzicht projecten:**

- 1 Tradeport Noord
- 2 'leisurezone' (zoekgebied)
- 3 Veiling ZON en Flora Holland
- 4 Tradeport Oost
- 5 Revitalisering Veegtes
- 6 Kennispark Océ
- 7 Bargeterminal
- 8 Maasboulevard
- 9 Blerick-centrum
- 10 Maaswaard
- 11 Spoorzone
- 12 Middengebied
- 13 Centrumplan Tegelen
- 14 Kloosterdorp Steyl
- 15 Maascorridor
- 16 Californië
- 17 Siberië
- 18 Q4
- 19 Onderwijsboulevard

---

## 4.2 Infrastructurele ontwikkelingen.

De belangrijkste infrastructurele ontwikkeling de komende jaren is ongetwijfeld de ingebruikname van de A73-Zuid en de A74. Ook de ontsluiting van het gebied waar Tradeport-Noord, Greenport en de Floriade landen zal gewijzigd worden. Ook deze zogenoemde 'tangent' tussen de A73 en de A67 heeft veel impact op de verkeerssituatie in het noord-westen van Venlo.

Als gevolg van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen samen zal de mobiliteitsgroei 'in' en 'om' Venlo zeer fors zijn; prognoses indiceren een groei tussen de 40% en 300% in 2020 t.o.v. 2005! Een dergelijke groei heeft grote gevolgen voor de kwaliteit van de bereikbaarheid en leefbaarheid van Venlo en 'om' Venlo.

Daarnaast is ook sprake van diverse complexe opgaven op het gebied van het parkeren in relatie tot de herontwikkelingen in de diverse (sub-)centra. Gewezen wordt op de diverse centrumplannen en grote binnenstedelijke projecten in de binnenstad van Venlo (o.a. Maasboulevard en Q4).

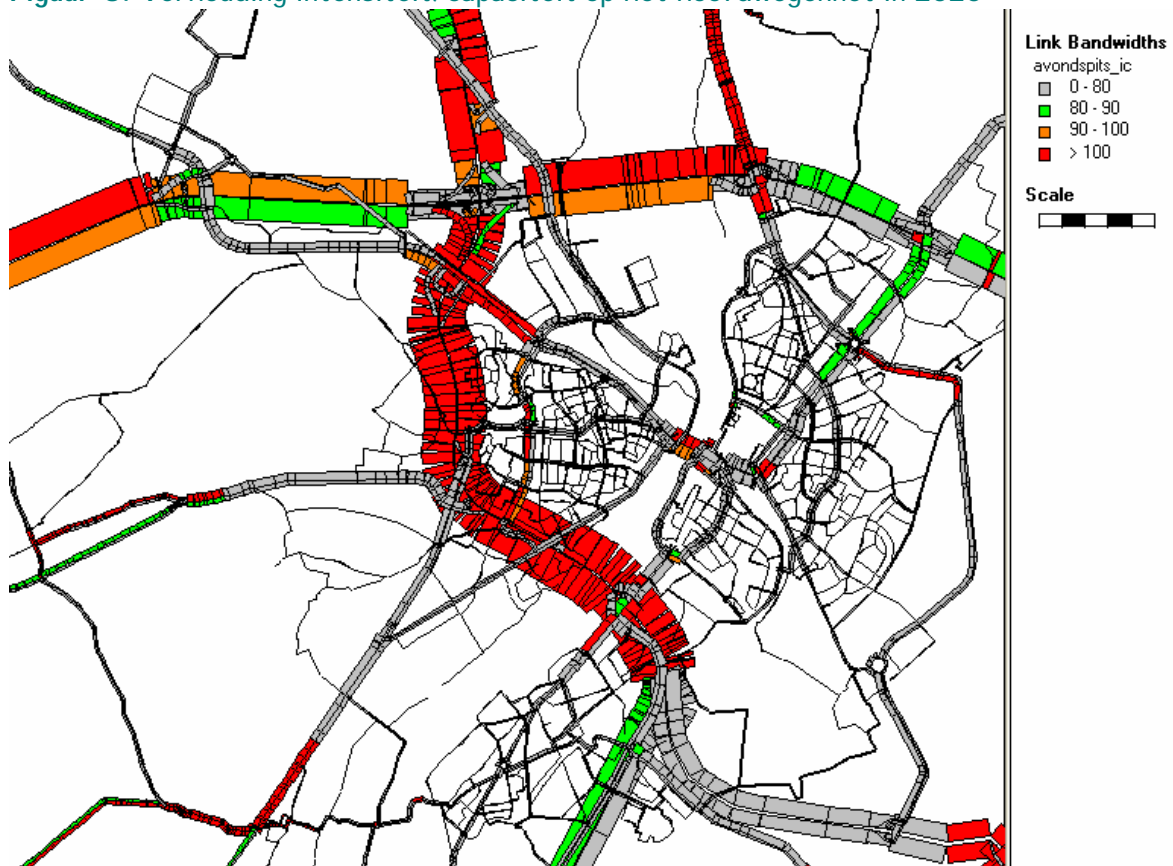
## 4.3 Trends

Naast specifieke 'ingrepen' in de ruimtelijke ordening en het verkeerssysteem, is ook nog sprake van diverse trends, die min of meer autonoom zijn. Deze zijn:

- Een meer dan gemiddelde mobiliteitsgroei in Venlo en omstreken;
- Een sterke toename van het goederenvervoer over weg, water en spoor. Het goederenvervoer voor Noord-Limburg zal jaarlijks groeien naar ruim 75 miljoen ton in 2020 (Masterplan Venlo en Herijking Economische Visie). In 1995 werd 37 miljoen ton vervoerd.
- De bevolkingssamenstelling van Venlo wijzigt: na 2010 zal sprake zijn van een sterk vergrijzende bevolking en het aantal eenpersoonshuishoudens zal als gevolg van de individualisering sterk toenemen.
- Een toename van het aantal funshoppers en sociaal-recreatief verkeer.
- Vervagende landsgrenzen leiden tot een intensivering van grensoverschrijdend verkeer.
- Een toename van ICT-oplossingen binnen beleidsveld mobiliteit.
- Een toename van de milieudruk in combinatie met de (nieuwe) actuele milieuregelgeving dwingen tot scherpe keuzen.

Door toedoen van bovenstaande ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructuurontwikkelingen en trends, is de verwachting dat de groei van het autoverkeer in deze regio sterk zal zijn. Zo sterk zelfs dat omstreeks 2020 sprake zal zijn van zeer zware belastingen van dit hoofdwegennet. Stagnatie en congestievorming zijn daarbij niet ondenkbeeldig. In figuur 8 is de intensiteit/capaciteit-verhouding van het hoofdwegennet in 2020 weergegeven. Op de wegvakken die rood zijn zal naar verwachting in 2020 de verkeersomvang de capaciteit van het wegennet overtreffen. Dit zal dus vooral aan de orde zijn op de A73 en A67, waarbij rondom de knooppunten Zaarderheiken en Egypte (A73/A74) knelpunten zijn te verwachten. Het is nog onzeker of, wanneer en in welke mate dit zal plaatsvinden

Figuur 8. Verhouding intensiteit/capaciteit op het hoofdwegennet in 2020



Tabel 2. Prognose verkeersontwikkeling regionale hoofdwegennet 2005-2020

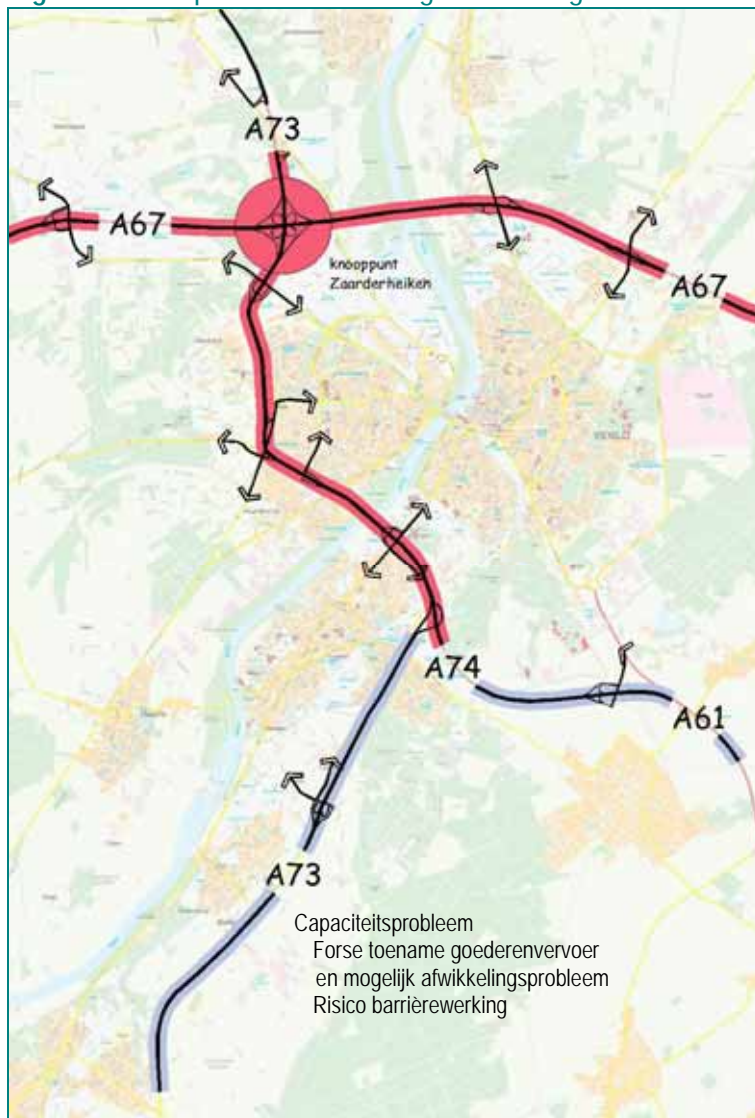
Rijksweg	Wegvak	Groei t.o.v. 2005
A67	afrit Sevenum – Zaarderheiken	+ 40%
	Zaarderheiken – afrit Velden	+ 40%
A73	Zaarderheiken – Grubbenvorst	+ 50%
	t.h.v. Blerick / Boekend	+ 220%
	Zuiderbrug	+ 220%
	A74 – afrit Belfeld	+ 180%
A74	(Vergeleken met Keulse Barriere)	+ 330%

De bovenstaande groeipercentages van het autoverkeer op het autosnelwegennet 'om Venlo' worden veroorzaakt door:

- de algehele mobiliteitsontwikkeling;
- de sterk verbeterde hoofdverkeersstructuur 'om Venlo' die (veel) nieuw verkeer aantrekt 'uit de stad' en 'van elders' (verplaatsing verkeer);
- de (sterke) ruimtelijke ontwikkeling in en om Venlo.

Door de hoge intensiteiten zal het verkeer op de middellange termijn vastlopen rondom Venlo. Figuur 9 geeft de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten weer.

**Figuur 9. Knelpunten toekomstige hoofdwegstructuur**



De knelpunten uit bovenstaand figuur zijn hieronder gekwantificeerd in voertuigverliesuren en de economische kosten van deze uren. Hieruit blijkt dat het verkeer op zowel de autosnelwegen als het stedelijke hoofdwegennet in de toekomst vertraging op gaat lopen en dat de kosten ervan zeer aanzienlijk zijn.

**Tabel 3. Voertuigverliesuren en economische kosten ervan op Venlose wegennet in 2020**

	Autosnelwegen	Stedelijke hoofdwegen
Verliesuren in 2-uurs avondspits (uren/dag)	13.500	10.000
economische kosten in 2-uurs avondspits (€'s/dag) :	€ 270.000,--	€ 200.000,--

Enige relativering past bij bovenstaand weergegeven verwachte groei van het autoverkeer. Ten eerste is het de vraag of de algehele mobiliteitsontwikkeling zo sterk is als voorspeld. Er is bijvoorbeeld (nog) geen rekening gehouden met de invoering van 'betaald rijden' in Nederland. Ten tweede is inderdaad veel verkeer verplaatst van andere routes naar de routes rondom Venlo en ten derde is het de vraag of alle ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. Het is dus van groot belang om de ontwikkelingen nauwlettend te blijven volgen (monitoring).



---

## 5 OPGAVE

In het voorgaande hoofdstuk is de uitgangssituatie beschreven en een beeld geschetst van toekomstige ontwikkelingen in relatie tot de problematiek op het gebied van bereikbaarheid en parkeren. In dit hoofdstuk wordt de opgave gedefinieerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de opgave in relatie tot bereikbaarheid en in relatie tot parkeren. Vanzelfsprekend moeten deze thema's worden gezien in relatie tot de kaders die leefbaarheid stelt (o.a veiligheid, milieunormering).

### 5.1 Bereikbaarheid

De opgave voor de bereikbaarheid is dat deze de *'ruimtelijke en economische ambities moet ondersteunen'* en dat het bij bereikbaarheid – in deze deelnota - gaat om de *'auto'* en *'(sub-)stedelijke functies en voorzieningen'*.

Bij 'ruimtelijke en economische ambities ondersteunen' gaat het er om dat de bereikbaarheid van en naar deze 'gebieden' optimaal moet zijn. 'Optimaal' moet per geval worden gedefinieerd en afgewogen.

Bij '(sub-)stedelijke functies en voorzieningen' gaat het om zaken die tenminste op stadsdeelniveau functioneren.

De opgave voor de bereikbaarheid wordt op basis van het voorgaande als volgt verwoord:

- compleet regionaal hoofdwegennet. De realisatie van de A73-Zuid en de A74 is cruciaal voor de 'afbouw' van de hoofdverkeersstructuur 'om' Venlo.
- De mobiliteit neemt de komende 10-15 jaar sterk toe. Dit heeft grote gevolgen voor het verkeerssysteem. Het is belangrijk dat een dynamisch verkeersbeheersingssysteem wordt opgezet om de verkeersstromen op en om het regionale hoofdverkeerssysteem te sturen en beheersen;
- De bereikbaarheidsproblematiek speelt op diverse niveaus en dient dus op diverse schaalniveaus te worden aangepakt ('om' / 'door' / 'in' de stad). Een logisch en samenhangend stedelijk verkeerssysteem is onontbeerlijk;
- dynamisch verkeersbeheersingssysteem (inclusief organisatie, middelen en financiën) om de verkeersstromen in en door de stad te sturen en beheersen;
- 'monitoringsysteem' om de vinger aan de pols te houden.

### 5.2 Parkeren

De opgave voor het parkeren is dat dit de *'ruimtelijke en economische ambities moet ondersteunen'* en dat het bij parkeren gaat om *'voldoende en kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen'*. In het kader van het bijdragen aan een *'leefbare stad'* is het voor parkeren van belang dat de omgeving van (stadsdeel)centra 'beschermd' wordt tegen een 'onevenwichtige overloop' van (centrum)parkeerders.

Concreet is voor het parkeren de opgave:

- tot stand brengen en in stand houden van een samenhangend parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeervoorzieningen;
- vaststellen van een parkeerbalans voor de binnenstad van Venlo en de (sub)centra Blerick en Tegelen;
- bepalen hoe we om moeten gaan met de reguliere piekvraag op de zaterdag in de binnenstad van Venlo;
- vaststellen van de parkeernormen in relatie tot ruimtelijke (her)ontwikkelingen;
- vaststellen van een parkeerconcept voor de binnenstad van Venlo en de (sub)centra Blerick en Tegelen;
- vaststellen van een concept voor belanghebbenden parkeren.
- diverse grote stedelijke herontwikkelingen dwingen tot belangrijke keuzen voor routing en parkeerconcepten op binnenstedelijk niveau. Dit vergt een integrale benadering



---

## 6 BELEIDSSTRATEGIE

In de vorige hoofdstukken zijn de uitgangssituatie en de ontwikkelingen beschreven en is de opgave gedefinieerd. In dit hoofdstuk is de beleidsstrategie uiteengezet. Als eerst wordt ingegaan op het thema bereikbaarheid en vervolgens op het thema parkeren.

Voordat wordt ingegaan op de beleidsstrategie inzake bereikbaarheid en parkeren, wordt als algemeen uitgangspunt gehanteerd dat vanuit verkeer en vervoer optimaal geïntegreerd wordt met aanpalende relevante beleidsterreinen, projecten en ontwikkelingen. Zo wordt onder andere gewezen op het op te stellen 'Actieplan luchtkwaliteit'.

### 6.1 Bereikbaarheid

De strategie voor de bereikbaarheid is als volgt:

- Er vindt geen sturing plaats van mobiliteit naar omvang, maar soms wel naar plaats en tijd.
- Door een uitgebalanceerde wegencategorisering faciliteren van de doorstroming, binnen de kaders van verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Door dynamisch verkeersmanagement sturen en beheersen van verkeersstromen op het regionale en stedelijke hoofdwegennet.
- Ruimtelijke initiatieven toetsen aan eisen van bereikbaarheid en parkeren (mobiliteitsprofielen);
- Een geïntegreerde aanpak, waarbij infrastructurele maatregelen hand in hand gaan met educatie, voorlichting, handhaving en samenwerking.

### 6.2 Parkeren

De strategie voor parkeren is als volgt:

- Er wordt gezorgd voor evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen in de (sub-)centra door middel van straat- en garageparkeervoorzieningen, door parkeerregulering en een juist parkeertarief ('Juist' in relatie tot de beleidsmatig gewenste sturing, economische concurrentiepositie ten opzichte van andere steden en in financieel-economisch opzicht (= kosten en opbrengsten parkeerexploitatie).
- Per (sub-)centrum een parkeerconcept uitstippelen, waarbij spreiding van parkeervoorzieningen en routing belangrijke aspecten zijn.
- Voor de reguliere zaterdag moet het parkeeraanbod worden afgestemd op de parkeervraag. Er zijn twee mogelijkheden; de parkeercapaciteit in het centrum verruimen dan wel aan de stadsrand een transfeerium realiseren en de binnenstadbezoekers met bussen naar het centrum brengen. Een haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen welke optie het beste is om de parkeercapaciteit te dimensioneren op de reguliere zaterdagpiek.
- Voor de echte piekmomenten zoals Duitse feestdagen moet een apart regime ontwikkeld worden met 'parkeren op afstand'. Hierbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van het draaiboek 'Duitse Dagen' (Park und Bus-system) en het parkeren op iets grotere (loop)afstand van de binnenstad.



---

## 7 UITWERKING BEREIKBAARHEID

In dit hoofdstuk is de voorgaande beleidsstrategie over bereikbaarheid uitgewerkt. Achtereenvolgens komen aan bod: hoofdwegennet, stedelijk hoofdwegennet, verkeersmanagement, stedelijke centra en subcentra, categorisering wegennet en goederenvervoer.

### 7.1 Hoofdwegennet

#### A73-A74

Voor het hoofdwegennet staat de verdere afbouw van de A73-Zuid en de A74 centraal. De afbouw van de A73 zal plaatsvinden in 2007, opdat deze autosnelweg in 2008 opengesteld kan worden voor het verkeer.

Conform de wens van de gemeente Venlo heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 13 februari 2007 het Ontwerp TracéBesluit (OTB) voor het Plateauvariant van de A74 ondertekend. Met een snelheid van 80 km/h voldoet de Plateauvariant aan het Besluit Luchtkwaliteit.

De gemeente Venlo blijft sterk aandringen op een snelle realisatie van de A74 via de Plateauvariant (tussen de A73/Zuiderbrug en de BAB61). Niet of veel te laat realiseren van de Plateauvariant leidt tot ingrijpende negatieve gevolgen voor Tegelen en Venlo. De gemeente Venlo verzet zich tot het uiterste tegen dit scenario.

Niet of te late realisatie tast de leefbaarheid in Tegelen en Venlo-oost en de bereikbaarheid van de oostzijde van de stad (en regio) ernstig aan. Verder is de tijdelijke situatie op de A73 ter hoogte van Egypte (wegvak C2) een situatie die niet lang gedoogd mag worden. Het tijdelijke 4-0 systeem (4 rijstroken op de westelijke rijbaan) voldoet niet aan de eisen van een duurzaam veilige autosnelweg.

#### Netwerkanalyse (NWA) Brabantstad

In samenwerking met Brabantstad (Eindhoven, Helmond, Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch) heeft Venlo medio 2006 een netwerkanalyse' uitgevoerd. Deze studie, die vooral bedoeld is om inzicht te krijgen in de 'toekomstvastheid' van het totale verkeerssysteem in relatie tot toegang tot toekomstige MIT-geldstromen en BDU-geldstromen, heeft de volgende resultaten opgeleverd:

- De afzonderlijke A67-projecten rondom Eindhoven-Helmond en Venlo zijn als één integraal project opgenomen. De A73/A74 zijn niet opgenomen; in de analyse zijn beide wegen wel belicht;
- Brabantstad streeft op lange termijn (na 2020) naar een goederenruit om Noord-Brabant heen, waarbij het doorgaande goederenvervoer per spoor vooral over de Betuwelijn afgewikkeld dient te worden;
- Het gebruik van de Betuweroute is gepromoot;
- Goederenpaden voor treinen naar Venlo blijven open met zelfs ruimte voor groei;
- Venlo zal bij opstellen van dienstregelingen en goederenpaden geconsulteerd worden.

#### MIT-verkenning A67

In relatie tot de sterke groei van het transit goederenvervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen van Greenport Venlo zal het verkeer op de A67 de komende jaren fors toenemen. Om deze problematiek vroegtijdig te onderkennen en passende maatregelen te kunnen treffen zal RWS Limburg in samenwerking met de Provincie en (de regio) Venlo in de periode 2007-2011 een MIT-verkenningenstudie uitvoeren. De inzet van Venlo hierbij is om het onderzoeksgebied uit te breiden met de toekomstige A73 en A74 rondom Venlo.

#### Verkeersmanagement

Het is waarschijnlijk dat op de lange termijn het verkeer dat de autosnelweg verlaat (tijdens de ochtendspits) bij een aantal afritten stagneert, waardoor er files op de autosnelwegen kunnen ontstaan. Dit is onwenselijk. Daarom zal in de toekomst dynamisch verkeersmanagement als 'beheersingsinstrument' moeten worden ingezet om het verkeer 'om' en 'door' Venlo optimaal te sturen en te beheersen. ;

Dit zal samen met de wegbeheerder RWS Limburg en de provincie Limburg worden opgepakt. Afstemming met de Duitse overheden en wegbeheerders is hierbij ook wenselijk (onder meer vanwege de B221). Het ontwikkelen van een verkeersmanagementsysteem is hiervoor de belangrijkste maatregel.

---

Ook voor het stedelijke hoofdwegennet dient verkeersmanagement als 'beheersingsinstrument' te worden ontwikkeld; hierbij dient aandacht te worden gegeven aan visie, organisatie, menskracht en middelen.

Als gevolg van de completering van de hoofdwegenstructuur, de autonome sterke mobiliteitsontwikkeling en diverse ruimtelijke ontwikkelingen wordt een sterke vergroting van de verkeersdruk op knooppunt Zaarderheiken verwacht. Deze kan zodanig zijn dat de verkeersafwikkeling er sterk belemmerd wordt. Dit knooppunt, dat bij het RWS Limburg in beheer is, zou op relatief korte termijn (Voor 2015!) 'uitgebouwd' moeten worden.

**Figuur 10. Luchtfoto knooppunt Zaarderheiken en omgeving**



Ten slotte dient ook voortdurende monitoring plaats te vinden van het functioneren van het hoofdwegennet in de gemeente Venlo. Dit zal samen met RWS Limburg worden opgepakt.

#### **Doorkijk lange termijn (na 2020)**

Om de verwachte verkeersproblemen op de hoofdwegen rondom Venlo op de lange termijn het hoofd te kunnen bieden stellen wij voor om:

- de situatie goed te blijven monitoren;
- een verkeersmanagementsysteem te ontwikkelen om het verkeer optimaal te sturen en te beheersen;
- na te denken over de verdere uitbouw van het regionale en stedelijke hoofdverkeerssysteem.

Cruciaal is hierbij op welke wijze het stedelijke en regionale autoverkeer 'ontvlochten' kunnen worden, zodat beide systemen onafhankelijk van elkaar kunnen blijven functioneren.

Dit 'ontvlochten' zou kunnen plaatsvinden door het scheiden van stedelijk en (boven-)regionaal verkeer 'op de snelwegen', maar ook door de realisatie van bijvoorbeeld een meer robuust stedelijk hoofdverkeerssysteem dat ervoor zorgt dat 'stadsverkeer' de autosnelwegen (= (boven-)regionaal hoofdverkeerssysteem) mijdt. Hierbij kan gedacht worden aan de realisatie van een extra stadsbrug aan de noordzijde van de stad, die het Slingertracé verbindt met de Eindhovenseweg. Een andere mogelijkheid is om het verkeer 'op de autosnelwegen' te scheiden naar 'stadsgerelateerd verkeer' en 'doorgaand verkeer'.

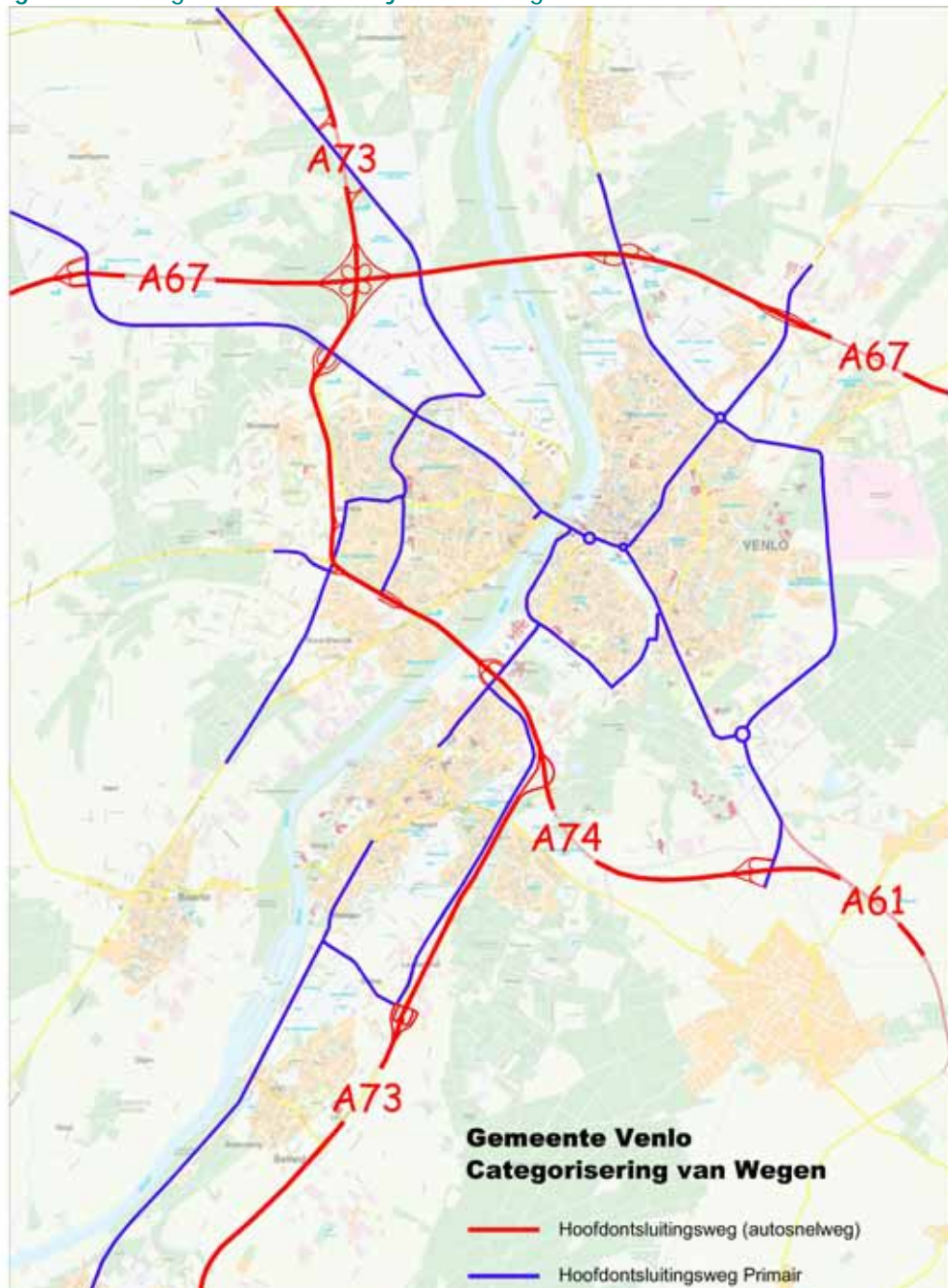
Evident is dat deze mogelijk toekomstige problematiek niet een zaak van de gemeente Venlo alleen is, maar dat dit samen met het Rijk en Provincie aangepakt moet worden en dat het een zaak is van lange adem.

Bovenstaande gedachten zijn geen concrete plannen, maar een aanzet voor verdere studie en visievorming.

## 7.2 Stedelijk hoofdwegennet.

Voor het stedelijke hoofdwegennet is het van belang om een uitgebalanceerde wegcategorysering te verkrijgen. Deze dient te voldoen aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Door de nieuwe hoofdverkeersstructuur 'om' de stad (A73 en A74) wijzigen de functies en het gebruik van radiale stedelijke hoofdverkeerswegen. Voor het stedelijke verkeerssysteem vervullen de volgende wegen (ook in de toekomst) een belangrijke rol. Zie figuur 11.

**Figuur 11.** Regionaal en stedelijk hoofdwegennet Venlo 2020



---

Zoals uit voorgaande figuur blijkt is in de planperiode tot 2020 geen aanleg van nieuwe stedelijke hoofdverkeersaders voorzien. Hierbij moeten twee kanttekeningen worden geplaatst:

- De uitbreidingen in het kader van Venlo Greenport zijn dermate omvangrijk dat tussen de A67 en A73 een provinciale ontsluitingsweg van dit gebied wordt geprojecteerd. Realisatie is voorzien vóór de komst van de Floriade in 2012;
- Guliksebaan. In samenwerking met de Provincie en ProRail is een haalbaarheidsstudie opgesteld. Uit deze studie blijkt dat de Guliksebaan een beperkt nut heeft binnen het totale verkeers- en vervoerssysteem van Venlo, omdat de verkeersaantrekkende werking beperkt is: maximaal 6.000 à 10.000 mvt/etmaal (2015) zeker in verhouding tot de enorme kosten. Ook de verkeersafname door het centrum van Tegelen is beperkt. Het nut zit vooral in het beperken van de kwetsbaarheid bij calamiteiten door het bieden van een alternatieve noord-zuidroute.  
Het rendement van de Guliksebaan is derhalve gering gelet op de relatief lage baten en de zeer hoge kosten. Vooral omdat de Guliksebaan verkeerskundig gezien onlosmakelijk verbonden is aan de onder-tunneling van de Vierpaardjes gaat het om een project van 50 à 70 miljoen Euro.  
Vorbereidingen worden derhalve nu opgestart met het oog op aanleg na 2015.

Waar nodig zullen netwerken voor de verschillende vervoersmodaliteiten moeten worden 'ontvlochten'. Op deze wijze kunnen de verschillende netwerken van auto en fiets 'onafhankelijk' van elkaar blijven functioneren. Een voorbeeld, waar alle vervoersmodaliteiten elkaar 'gevangen houden' in een wurgende houdgreep, het beste voorbeeld hiervan is het Koninginneplein.

Er dient een professioneel en robuust systeem te worden uitgewerkt voor de zogenaamde 'piekmomenten'. Dit heeft onder meer betrekking op binnenstedelijk parkeren, parkeren op afstand, parkeerrouting, afwikkeling nood-diensten en openbaar vervoer, selectieve toegang, bewegwijzering en verkeersregulering door politie. Hiervoor zal het vigerende "Draaiboek Duitse Dagen" het uitgangspunt zijn, waarbij een uitbouw en optimalisatie gewenst is. Vooralsnog zou dit op enkele jaarlijkse piekdagen ingezet moeten worden (circa 5 à 10 dagen per jaar). Dit kan geleidelijk worden uitgebreid, indien de verkeersdrukke en parkeersituatie hiertoe aanleiding geven.

Afrondend dient ook voortdurende monitoring plaats te vinden van het functioneren van het stedelijke hoofd-wegennet in de gemeente Venlo. Op basis van deze monitoring kan flexibel worden ingespeeld op ontwikkelingen en kunnen accenten in de beleidsuitvoering worden verlegd.

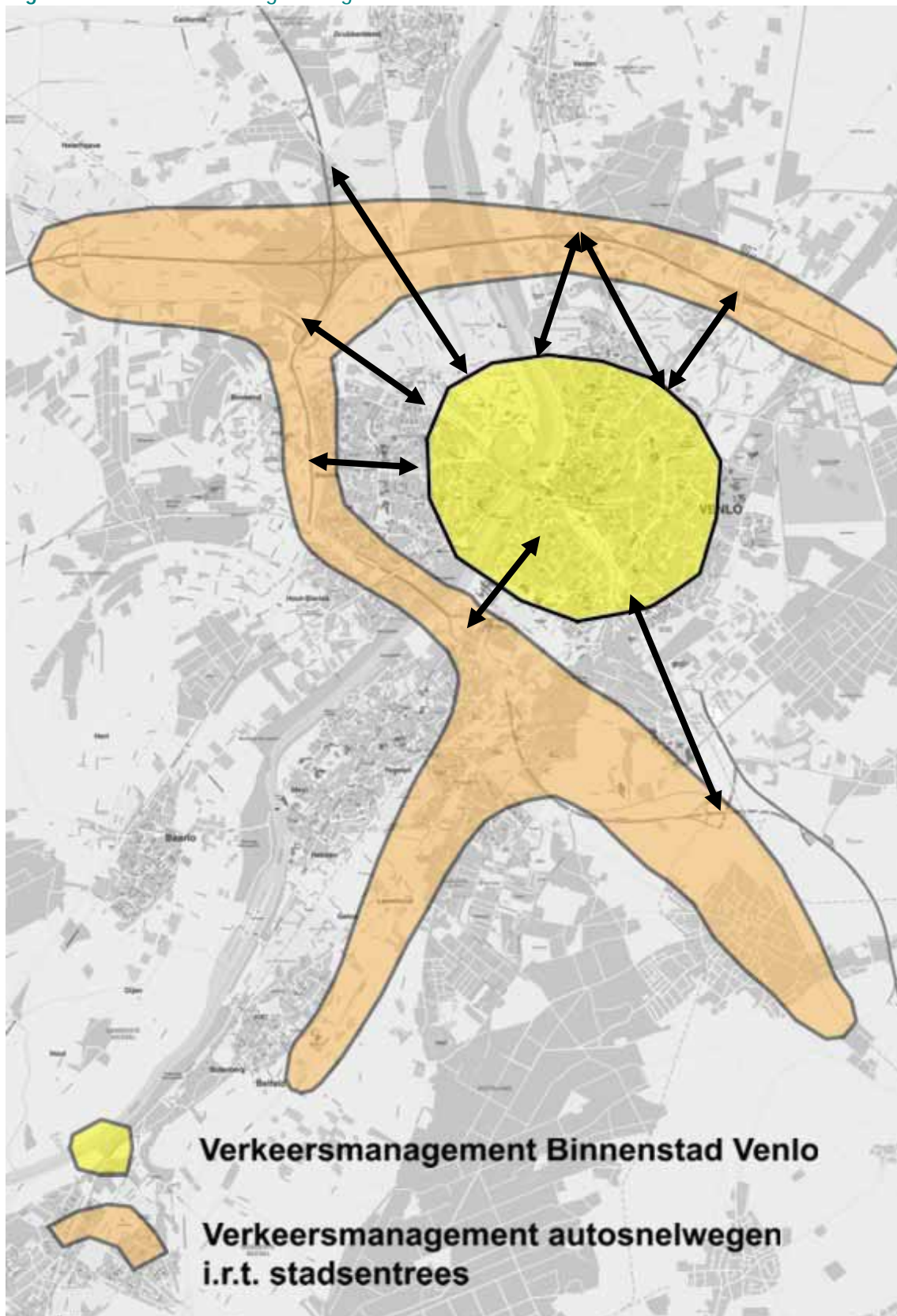
### **7.3 Verkeersmanagement**

Zoals hierboven aangegeven, zal in de toekomst (veel meer dan tot nu toe het geval is in Venlo) de aandacht uitgaan naar een optimale benutting van het beschikbare wegennet. Het gaat hierbij om de verdeling van verkeer 'om' de stad en om de sturing van het verkeer 'in' en 'door' de stad, om zo de verkeersstromen adequaat te sturen en beheersen.

Wij onderscheiden twee verkeersmanagementgebieden: een van de omgeving autosnelwegen A67, A73 en A74, en een van de omgeving (binnen)stad.

Figuur 12 geeft de gebieden weer, waarvoor een samenhangend verkeersmanagementbeleid dient te worden ontwikkeld.

Figuur 12. Verkeersmanagementgebieden 'in' en 'om' Venlo



Verkeersmanagement zal ook dynamisch moeten worden toegepast, omdat situaties wijzigen. Flexibiliteit is daarbij geboden.

Instrumenten bij dynamisch verkeersmanagement (DVM) zijn onder meer:

- toeritdosering;
- spitsstroken;
- flexibele snelheidsregimes;
- dynamische bewegwijzering;
- selectieve toegang;
- dynamische parkeerrouteinformatiesystemen (PRIS);
- verkeersregelinstallaties;
- dynamische reisinformatiepanelen (DRIP's).

Echter ook meer 'klassieke instrumenten' als 'helpende handen' (verkeersregulering door mensen) kunnen tot het in te zetten instrumentarium behoren.



**Figuur 13.** Voorbeeld DVM op autosnelwegen

Inzet van verkeersmanagement is vooral effectief in 'congestiegevoelige gebieden'. In Venlo zijn dat in principe de autosnelwegaansluitingen en de wegen rond de binnenstad, de te hanteren uitgangspunten bij een dergelijk systeem zijn:

- vrije afwikkeling als het 'kan' en sturen en beheersen als het 'moet';
- spreiding en toedeling van het verkeer geschiedt op verkeerskundige indien nodig ook op milieukundige gronden;
- 'ontvlechting' van netwerken waar 'nuttig' en 'nodig';
- geen prioritering naar modaliteit, maar wel naar plaats en tijdstip;
- sturing in relatie tot milieukwaliteiten (vooral luchtkwaliteit);
- evenwichtige verdeling tussen het regionale hoofdwegenstelsel en het stedelijke hoofdwegenstelsel;
- voorkomen van stagnatie op het stedelijke en regionale hoofdwegenstelsel heeft toprioriteit.

De ontwikkeling van een dergelijk verkeersmanagementsysteem vergt een forse inspanning; het betreft immers het ontwikkelen van een visie op verkeersmanagement, het vormgeven van een organisatie, de implementatie van maatregelen en het monitoren / bijsturen in relatie tot de actuele verkeerssituatie. Samenwerking met het Rijk en de provincie is hierbij geboden. Te meer daar er afstemming dient plaats te vinden tussen binnenstedelijk managementsysteem en het systeem van de hoofdwegen.

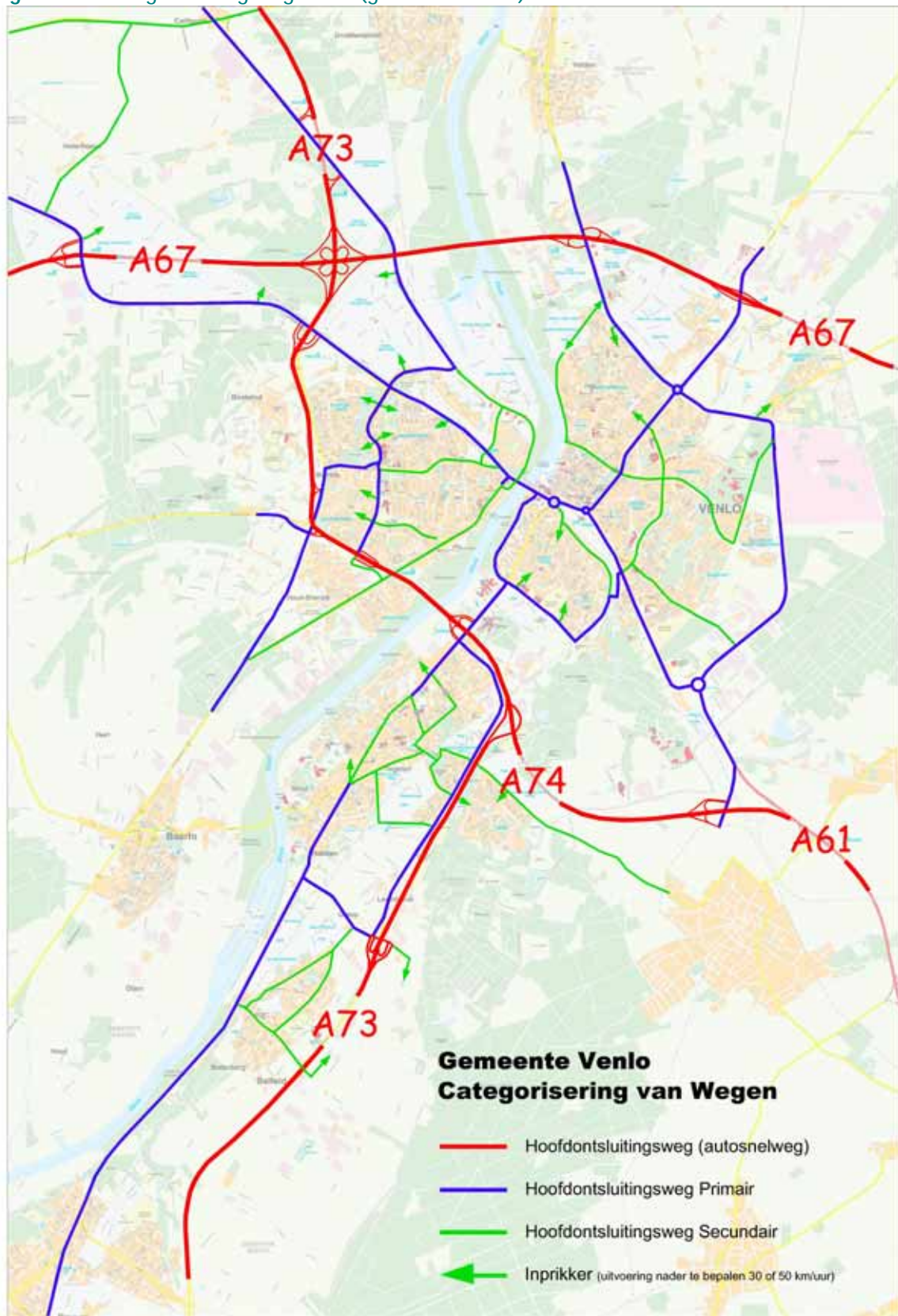
## 7.4 Categorisering wegennet

In de Hoofdnota GVVP, die op 6 juli 2005 door de gemeenteraad is vastgesteld, is de categorisering van het wegennet opgenomen. Om uiteenlopende redenen is deze categorisering op een drietal punten aangepast. De volgende wegen zijn aangewezen als secundaire ontsluitingsweg:

- Stationstraat - Vijverlaan-(Verlengde) Kasteellaan in Tegelen;
- 'Driehoek' Wilhelminastraat – Broekstraat - Pr. Hendrikstraat - Schoolstraat in Belfeld;
- Postweg in Venlo (wegvak Klagenfurtlaan - Karel van Egmondstraat).

Figuur 14 toont de geactualiseerde categoriseringskaart.

Figuur 14 Categorisering wegennet (geactualiseerd)

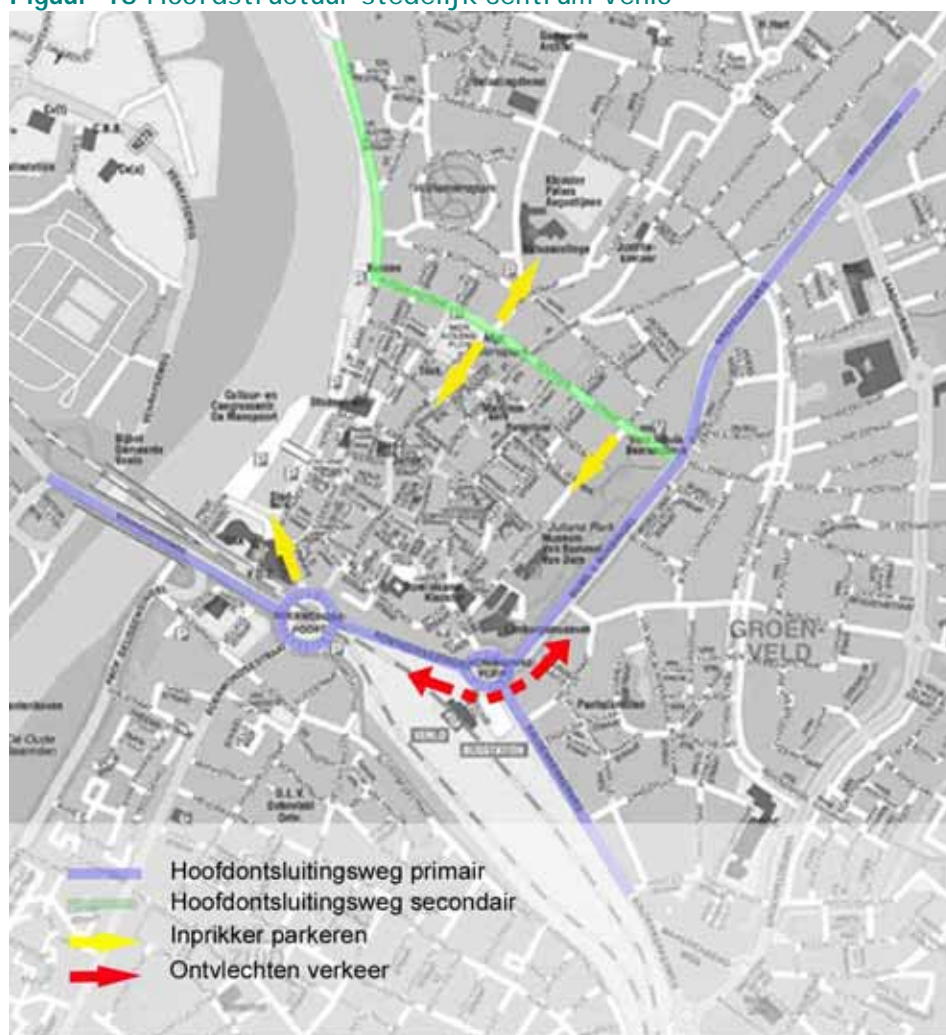


## 7.5 Hoofdstructuur binnenstad Venlo

Om de binnenstad met de Maas te verbinden, kenmerkt de toekomstige hoofdstructuur van de binnenstad Venlo zich door de U-structuur. Deze 'U' garandeert de bereikbaarheid van het stedelijk centrum en ontsluit de parkeergarages. De primaire ontsluitingswegen Burg. Van Rijnsingel - Krefeldseweg (noord-zuidschakel) en de Eindhovenseweg - Koninginnesingel (oost-westschakel) behouden in de toekomst hun functie voor het verkeer (zie figuur 15).

De oost-westschakel is het meest gevoelig voor onregelmatigheden. Dit heeft vooral te maken met de daaraan gekoppelde stadsbrug. Het Koninginneplein is in dit systeem de zwakste en meest verkeersonveilige schakel. Primair dient daarom voor het Koninginneplein een oplossing gevonden te worden waarbij een reconstructie en het ontvlechten van verkeersstromen onontkoombaar is. Daarnaast moet (secundair) met verkeersmanagement sturing aan de verkeersafwikkeling worden gegeven.

Figuur 15 Hoofdstructuur stedelijk centrum Venlo



Door de verknoping van de oost-west en noord-zuidschakel blijft het Koninginneplein ook op lange termijn een cruciaal onderdeel van de stedelijke en binnenstedelijke wegenstructuur. Voor alle vervoerswijzen blijft het een belangrijk verkeersknooppunt. Ook in de toekomst zullen dagelijks 30.000 à 40.000 auto's de drukke stromen voetgangers en fietsers kruisen. Deze grote aantallen auto's, bussen, fietsers en voetgangers zorgen, in combinatie met de complexe vormgeving van het plein, voor een onveilige verkeerssituatie en dagelijkse files voor het plein.

In maart 2007 is de visie Koninginneplein Venlo opgesteld waaraan gemeente en 4 externe adviseurs hebben gewerkt. Hieruit blijkt dat zeer grootschalige (structuur)oplossingen elders in de stad, ter ontlasting van het Koninginneplein, vanuit financieel optiek nauwelijks haalbaar zijn. Met verkeersmanagement kan circa 10% van de verkeersbelasting van het plein worden gereduceerd, maar dit biedt onvoldoende soelaas voor het gehele probleem. De structurele oplossing ligt in een combinatie van verkeersmanagement en het ongelijkvloers ontvlechten van de diverse verkeerssoorten ter plaatse. Vooral het uit elkaar halen van het stedelijke en binnenstadsgelateerde autoverkeer biedt veel soelaas. Hiermee kan de hoeveelheid verkeer op het plein drastisch worden beperkt (- 50%). Het plein kan dan verkleind worden (minder stroken), hetgeen een belangrijke bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en vooral ook de kwaliteit van de openbare ruimte.

De gehele oplossing moet worden gezien in relatie tot de aanpak van de stationsomgeving en spoorzone.

**Figuur 16.** Vogelvluichtperspectief van knelpunt Koninginneplein



### Duitse dagen

Op Duitse dagen is de verkeerssituatie significant anders dan op een 'normale' dag. Dan is sprake van een (veel) groter tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad, terwijl dan ook een soort 'verkeersinfarct' (wachtrijen van de ene kruising blokkeren de volgende kruising) optreedt. Op deze dagen geldt het 'Draaiboek Duitse Dagen'. Dit impliceert dat diverse verkeersregulerende maatregelen op diverse invalswegen worden toegepast en dat parkeerverkeer vanaf het oosten 'gestuurd' wordt naar parkeerterrein 'De Koel'. Vervolgens vervoeren pendelbussen de mensen naar en vanaf de binnenstad. De ervaring leert dat het zonder dwang moeilijk is de Duitse kooptoeerist te verleiden om dit te doen. Desalniettemin voorziet dit systeem in een duidelijke behoefte.

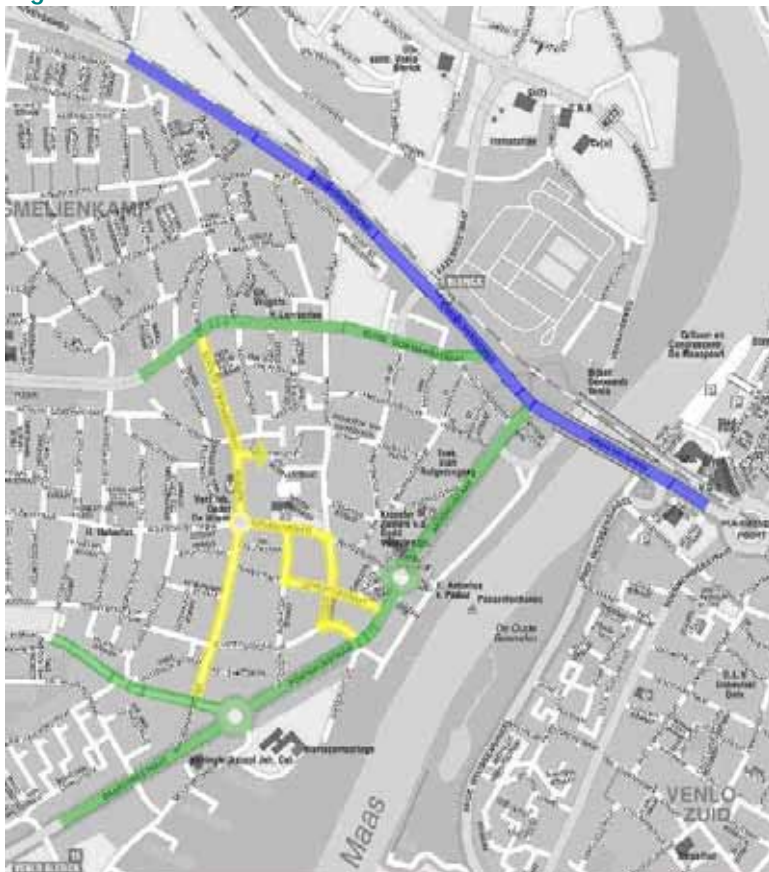
Het bestaande 'Draaiboek Duitse Dagen' moet worden geoptimaliseerd in een 'Deltaplan Duitse Dagen', mede in relatie tot het waarborgen van de bereikbaarheid van met name nooddiensten en openbaar vervoer. Hierbij moet een afweging worden gemaakt tussen enerzijds een extra P&R-faciliteit aan de noordzijde van de stad (nabij een afrit van de A67) en anderzijds mogelijk een extra parkeergarage in of nabij de binnenstad om de 'Duitse piek' op te vangen.

## 7.6 Hoofdstructuur Blerick(-centrum)

De hoofdverkeerstructuur voor Blerick(-centrum) wordt verder geoptimaliseerd. De Mulkenshofweg-Shakespearelaan-H.R.Holstlaan en de Eindhovenseweg worden verder aangepast aan de eisen die horen bij stedelijke hoofdontsluitingswegen. Op stadsdeelniveau en in relatie tot Blerick-centrum behouden de Pastoor Stassenstraat, Helmusweg en Baarlosestraat-Pontanusstraat-Antoniuslaan hun belangrijke ontsluitende verkeersfunctie. Op de Burgemeester Gommansstraat moet deze ontsluitingsfunctie voor het autoverkeer worden aangepast op de beoogde primaire fietsroute.

De Alberickstraat en de Diependijkstraat worden als inprikkers beschouwd, die vooral geen doorgaande functie door Smeliënkamp dienen te krijgen. Voor Klingerberg is de Klingerbergsingel vanuit twee richtingen de inprikker. Dezelfde functie verzorgen de Vossenerlaan en Dickenslaan voor De Vossener. De inprikkers zorgen voor de aantakkingen richting de primaire hoofdontsluiting. De bewegwijzering wordt aangepast. Buiten de hoofd- en ontsluitingswegen liggen alle straten die vallen in het 30 km/h gebied.

Figuur 17 Hoofdstructuur Blerick



## 7.7 Hoofdstructuur Tegelen

Na realisatie van de A74 en A73-zuid kent Tegelen vier primaire hoofdontsluitingswegen:

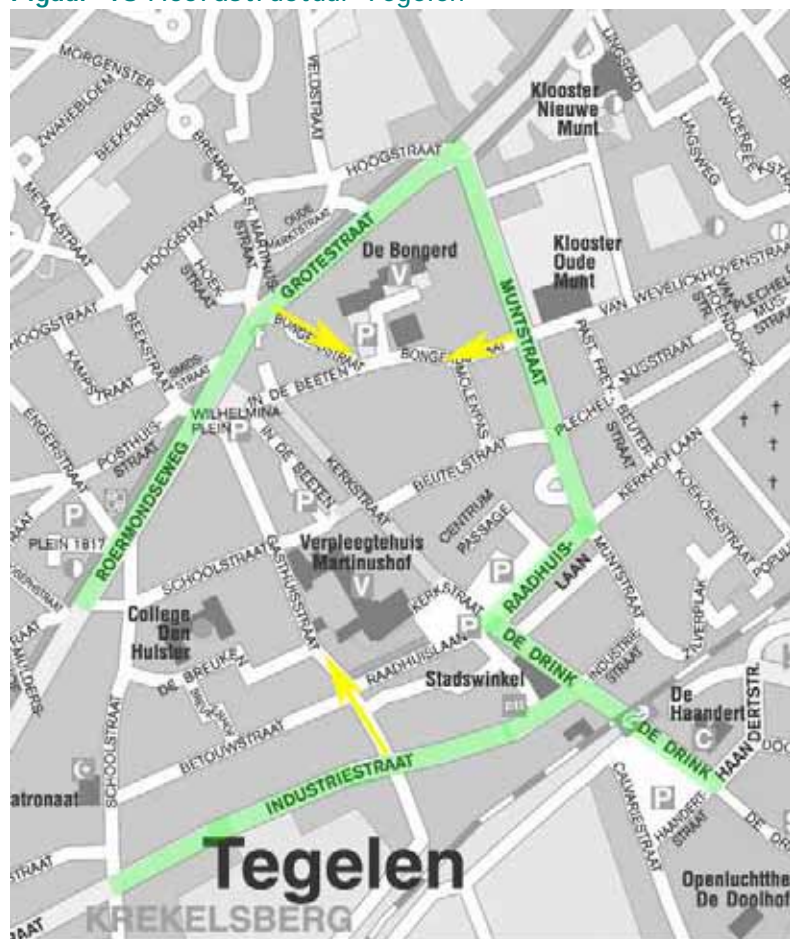
- Roermondseweg;
- Venloseweg;
- rondweg (gevormd door Verbindingsweg-Noord en Streekweg langs A73-zuid);
- Verbindingsweg-Zuid.

De secundaire ontsluiting bestaat uit de combinatie van de 'stenvork'-structuur (Kaldenkerkerweg, Glazenapstraat-Calvariestraat en Drink) en driehoeksstructuur (Muntstraat, Broeklaan, Raadhuislaan, Drink, Industriestraat, Kruisstraat). De driehoeksontsluiting wordt gekoppeld aan de parkeerringstructuur rondom het centrum. De bewegwijzering wordt aangepast.

Een onderzoek moet aantonen of en hoe de ontsluiting van het Maasveld geoptimaliseerd kan worden.

De straten buiten de hoofd- en ontsluitingswegen vallen onder een 30 km/h-regime.

Figuur 18 Hoofdstructuur Tegelen



— Hoofdontsluitingsweg secundair

→ Inprikker parkeren

---

## 7.8 Goederenvervoer

Venlo streeft ernaar om haar functie als (inter-)nationaal logistiek knooppunt te behouden. Het economische beleid is gericht op uitbreiding met kennisintensieve activiteiten (research en ontwikkeling, telecommunicatie, handel) en versterking van relaties met regionale onderwijsinstellingen. Het ruimtelijke beleid speelt in op de trend dat gespecialiseerde logistieke dienstverleners ernaar streven om zich dichtbij elkaar te vestigen. Clustering schept voorwaarden voor samenwerking en gezamenlijk gebruik van infrastructuur en diensten. Het versterkt het profiel van locaties en de daar gevestigde activiteiten. Venlo geeft op deze wijze invulling aan haar betekenis als economisch kerngebied en aan haar positie in de toptechnologische regio Zuid Oost Nederland.

De netwerkeconomie veroorzaakt een groei van verkeer en vervoer. Het is belangrijk deze groei te faciliteren. Het versterken van de economische structuur vereist een goed functionerend netwerk van infrastructuur.

Het goederenvervoer voor Noord-Limburg zal groeien naar ruim 75 miljoen ton jaarlijks in 2020 (Masterplan Venlo en Herijking Economische Visie). In 1995 werd 37 miljoen ton vervoerd.

**Figuur 19** Logistiek knooppunt Venlo



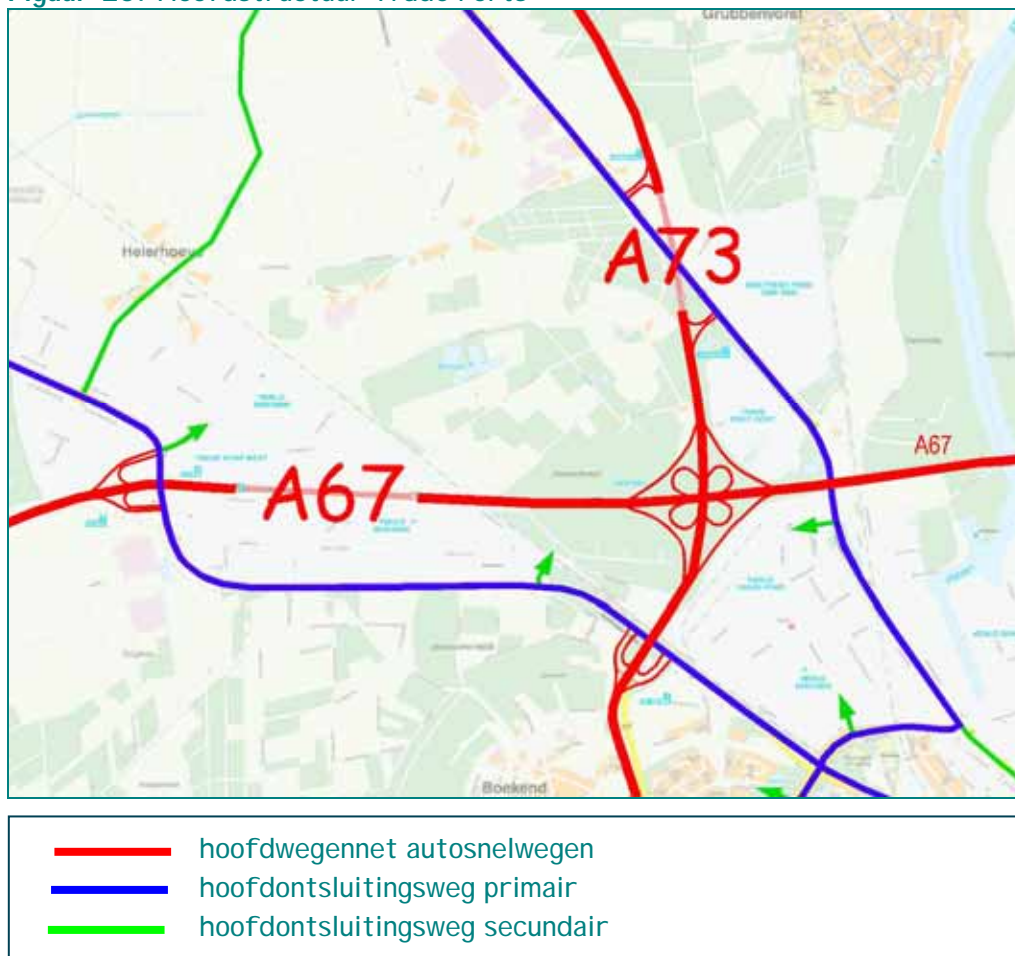
De verschillende goederenstromen van en naar Venlo veroorzaken omvangrijke verkeersstromen. Door de ontwikkeling van Venlo als industrieel en logistiek knooppunt, gaat de multimodaliteit een belangrijke rol spelen. Venlo is binnenkort trimodaal bereikbaar. Het doel is om de mogelijkheden voor multimodaal vervoer van en naar Venlo te vergroten door het ontwikkelen van een samenhangend terminalbeleid. Wanneer de wegcapaciteit haar grenzen bereikt (de ruimte is immers beperkt), dient de noodzaak tot alternatief vervoer zich aan. Het vervoer per spoor en over water biedt kansen. Venlo is hierop voorbereid; de lijnen hiervoor worden in de komende jaren verder uitgezet.

De bevoorrading van de winkels in het stedelijke centrum van Venlo mag geen rem vormen op de aantrekkelijkheid en groeimogelijkheden. Dit punt is op dit moment nog niet bereikt. Zodra het belang van een goed toegankelijke binnenstad in het geding komt, is een efficiënt distributiesysteem nodig. Als het gaat spelen dan zullen ook de nieuwe concepten, zoals de Stadsbox en stillere, schonere voertuigen, overwogen worden.

Voor het goederenvervoer via de weg is het cruciaal dat de nog ontbrekende schakels in het autosnelwegennet rond Venlo, de A73-zuid en de A74, worden aangelegd conform afspraak (2008 gereed). De A67 blijft van vitaal belang tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het Ruhrgebied. Hier worden de mogelijkheden voor capaciteitsverruiming onderzocht. De aansluitingen van de Trade Ports op de A67 en de A73 vergen aanpassingen. Voor Venlo is het ook van belang dat bij Eindhoven de doorstroming wordt verbeterd.

De bereikbaarheid en de ontsluiting van de Trade Ports en andere bedrijventerreinen is van essentieel belang voor Venlo. Het autosnelwegennet wordt uitgebreid en de gemeentelijke hoofdonthoofdingen blijven zonder bijzondere beperkingen voor het goederenvervoer beschikbaar. Verder heeft de Provincie begin 2007 een MER-trajectstudie opgestart voor de ontsluiting van het gehele Klavertje Vier-gebied (tangent) en start RWS in overleg met de Provincie en gemeente een onderzoek naar dynamische verkeersmaatregelen en kleinere infrastructuurmatregelen op de autosnelwegen. Het gaat voornamelijk over de doorstroming op de A73-zuid, maar ook op de A67 en de A74 (zie figuur 20).

**Figuur 20. Hoofdstructuur Trade Ports**



Een gunstig punt is dat in het kader van de 'Nota Mobiliteit' een bereikbaarheidsstudie wordt uitgevoerd. Met de eerder genoemde A67-verkenningenstudie MIT wordt impliciet de verwachting uitgesproken dat het om meer zal

---

gaan dan dynamische verkeersmaatregelen. Maatregelen om tot capaciteitsuitbreiding te komen zullen niet op korte termijn tot uitvoering komen. In het kader van de ruimtelijke structuurvisie Venlo 2005-2015 is een ruimtelijke reservering opgenomen, zodat wegverbreding ook in de toekomst mogelijk blijft. Voor het weggebonden goederenvervoer onderzoekt het Rijk op landelijk niveau de mogelijkheden voor aparte vrachtwagenstroken. De betekenis daarvan voor het systeem van autosnelwegen om Venlo is nog niet bekend.

## 8 UITWERKING PARKEREN

Het parkeerbeleid heeft raakvlakken met de leefbaarheid, bereikbaarheid en het economisch functioneren van de stad. Het parkeerbeleid komt tot uiting in verschillende maatregelen, zoals spreiding en inrichting van parkeerplaatsen, het aantal parkeerplaatsen, soort parkeerplaatsen en de verdeling van parkeerplaatsen tussen de diverse doelgroepen. Dit hoofdstuk gaat in op het thema parkeren. Achtereenvolgens komen aan de orde: parkeernormen, parkeerbalans, parkeerstructuur, parkeertarieven, parkeren voor belanghebbenden en nog een aantal andere parkeeraspecten.

### 8.1 Parkeernormen

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor bepaalde functie, worden meestal bepaalde parkeernormen als 'hulpmiddel' gebruikt. Hiervoor zijn landelijke richtlijnen opgesteld, welke zijn opgenomen in de publicatie CROW 182. Tabel 4 toont de parkeernormen voor Venlo, Blerick, Tegelen en overige gebieden.

Tabel 4. Parkeernormen nieuwe situaties voor de meest voorkomende functies

Functie	Centrum Venlo		Schil rond centrum Venlo		Centrum Blerick & Tegelen, wijk-centra Venlo		Overige gebieden		Aandeel bezoekers	Aantal parkeerplaatsen per:
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.		
Woning (middenklasse)	1,2	1,4	1,4	1,6	1,3	1,5	1,6	1,9	0,3 pp per woning	Woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,6	0,9	0,6	0,9	0,6	0,9	0,6	0,9	0,3 pp per woning	Woning
Binnenstad / hoofdwinkelgebied	2,5	3,5	2,8	3,8	-	-	-	-	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
Wijk- en buurtcentrum	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
Grootschalige detailhandel	-	-	4,5	6,5	5,5	7,5	5,5	8,0	85%	100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren met baliefunctie	1,5	2,0	2,0	2,5	1,7	2,3	2,5	3,3	20%	100 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren zonder baliefunctie	0,8	1,5	1,0	1,7	1,0	1,7	1,2	2,0	5%	100 m <sup>2</sup> bvo
Showroom	0,6	0,8	0,8	1,0	1,0	1,2	1,2	1,8	35%	100 m <sup>2</sup> bvo
Café/bar/cafetaria	4,0	6,0	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	8,0	10,0	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	80%	100 m <sup>2</sup> bvo
Basisonderwijs	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0		Leslokaal
VWO, Havo, Vmbo	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0		Leslokaal
MBO/HBO	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0		Leslokaal
MBO/HBO	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0		Collegezaal

We kiezen ervoor om geen specifieke normen voor de gemeente Venlo te ontwikkelen. Dit doen we niet, omdat de landelijke normen een richtlijn zijn, deze een bepaalde bandbreedte kennen en uiteindelijk de toepassing toch iedere keer weer specifiek moet worden gemaakt. De toepassing van de landelijke norm volstaat dus als algemene richtlijn.

Parkeernormen worden meestal toegepast in gevallen dat sprake is van een nieuw initiatief. In die gevallen moet worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn.

---

Wanneer het aantal parkeerplaatsen afwijkt van de norm, wordt de volgende beleidslijn gevolgd:

- Als een initiatiefnemer voorstelt om **meer** parkeerplaatsen aan te leggen, dan op grond van de normering moet, dan wordt dit niet toegestaan. Een uitzondering hierop vormen de gevallen waarbij de extra parkeerplaatsen bijdragen aan de doelstellingen van het GVVP;
- Als een plan van een initiatiefnemer **minder** parkeerplaatsen telt dan benodigd conform de normering, dan dient de initiatiefnemer dit 'financieel te compenseren'. Deze compensatie wordt gestort in een 'voorziening parkeerbijdrageregeling'. Met deze 'voorziening parkeerbijdrageregeling' kan de gemeente dan nieuwe parkeerplaatsen (laten) aanleggen of andere voorzieningen realiseren, die de parkeerbehoefte doen afnemen (onder andere fietsenstallingen, fietspaden en openbaar vervoer).

Deze regeling is inmiddels in veel steden ingevoerd.

Het voorstel is om de hoogte van de vergoeding tussen de € 4.000,- en € 6.000,- te laten bedragen (prijsspeil 2005). Dit bedrag is gebaseerd op de gemiddelde stichtingskosten van een parkeerplaats in een gebouwde voorziening in de binnenstad van circa € 10.000,- (prijsspeil 2005). Gelet op dubbelgebruik is een bijdrage tussen de 40% en 60% hiervan redelijk. Jaarlijkse indexering van deze 'financiële compensatie' is aan te raden.

Na vaststelling zal deze nota moet bovenstaande beleidslijn worden doorvertaald naar de 'bouwverordening'.

## 8.2 Parkeerbalans

### 8.2.1 Binnenstad Venlo

#### Toekomstige parkeerbalans

In de binnenstad van Venlo is momenteel sprake van een grote dynamiek: de ontwikkeling van de Maasboulevard en planontwikkeling Maaswaard, Q4, spoorzone en verplaatsing van het stadskantoor. Deze projecten leiden tot belangrijke verschuivingen in zowel de vraag naar als het aanbod van parkeerplaatsen. Bovengenoemde projecten zullen naar verwachting in de komende 5 tot 7 jaar tot realisatie komen.

Parkeerbalans binnenstad zuid / Maasboulevard:

Voor dit deel van de binnenstad is - vooral ten behoeve van het project Maasboulevard - een parkeerbalans opgesteld (medio 2004). De conclusie is dat met de bouw van de parkeergarage onder de Maasboulevard de balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod in evenwicht is. Voorwaarde hierbij is wel dat voor piekmomenten (koopavond en zaterdag) op termijn ca. 300 extra parkeerplaatsen gevonden worden in directe nabijheid van Maasboulevard, dat wil zeggen binnen een loopafstand van 5 à 10 minuten. Bij de bouw van het nieuwe stadskantoor kan deze piekvraag gefaciliteerd worden omdat de gemeentelijke garage leeg is op momenten dat er piekvraag als gevolgd van Maasboulevard is. Bij het programma van eisen voor het nieuwe stadskantoor is hiermee rekening gehouden. Voor een eventuele interimperiode tussen oplevering van Maasboulevard en het gereedkomen van het stadskantoor kan de piekvraag opgevangen worden in de parkeergarage Roermondsepoort die op dit moment nog behoorlijk wat restcapaciteit kent.

Parkeerbalans binnenstad midden en noord:

De parkeerbalans voor dit deel (zie figuur 21) van de Venlose binnenstad is in 2006 geactualiseerd. Directe aanleiding was het aantal ontwikkelingen in Q4 en de complexiteit daarvan. Bureau BRO heeft dit parkeeronderzoek (parkeerbalans centrum-noord 17 oktober 2006) uitgevoerd en een parkeerbalans opgesteld. Het gaat grofweg om 2/3 deel van de binnenstad met uitzondering van het zuidwestelijk deel waar de Maasboulevard in valt.

Bepaald is de toekomstige vraag naar parkeerplaatsen waarbij rekening is gehouden met alle toekomstige ontwikkelingen in dit gebied: te bouwen woningen, Holland Casino, te verwijderen functies, op te heffen en te bouwen parkeervoorzieningen, de huidige restcapaciteit etc.

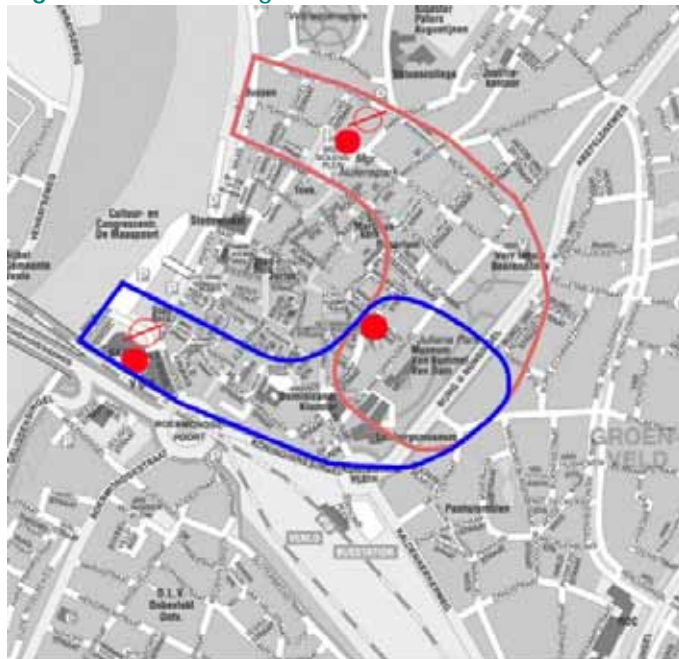
De conclusie is heel vergelijkbaar met die van het parkeeronderzoek uit 2000 zoals beschreven in hoofdstuk 2: in de eindsituatie is er op werkdagen een groot overschot aan parkeerruimte. Op zaterdag is er gedurende een periode van ca. 4 uur een tekort van 340 parkeerplaatsen. Met dit tekort kan op verschillende wijzen omgegaan worden:

- met stadsrandparkeren en het elke zaterdag laten rijden van bussen tussen stadsrand en centrum.
- Door het bouwen van extra parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad (particulier initiatief parkeergarage Julianapark)
- Omdat het bij dit tekort aan parkeerruimte om minder dan 10 % van de totale parkeervraag gaat kan het tekort ook opgevangen worden in het gebied ten noorden van de binnenstad grofweg tot aan de Craneveldstraat.
- Een mix van deze mogelijkheden is ook nog mogelijk.

Afweging:

Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht van de bouw van een parkeergarage in het Julianapark. Voor de te kiezen strategie en afweging is de uitkomst van deze studie cruciaal. Bij de afweging is verder van belang dat aan het structureel uitvoeren van een systeem met stadsrandparkeren veel praktische en financiële bezwaren kleven. Ook moet het bezoekersparkeren ten noorden van de binnenstad zo beperkt mogelijk blijven.

**Figuur 21. Parkeergebieden binnenstad Venlo**



- Bestaande parkeergarage
- ⊘ Parkeergarage in ontwikkeling
- P- Gebied noord
- P- Gebied zuid

Vermeld wordt dat de parkeergarage Arsenal zowel in parkeergebied noord als in parkeergebied zuid ligt. Dit komt door de ligging van deze garage, waardoor deze feitelijk voor beide deelgebieden functioneert. Dit verklaart ook grotendeels het goede gebruik van deze garage in de Venlose binnenstad.

Gelet op het 'specifieke beeld' in de binnenstad van Venlo, waarin een sterk contrast is tussen de gemiddelde parkeervraag gedurende de week en de 'piekvraag' op de zaterdag (morgen), ligt het in de rede om het parkeer-

---

concept verder uit te breiden met zogenaamde 'geïntegreerde parkeervoorzieningen'. Dit zijn parkeergarages die meerdere doelgroepen combineren en kennen dus een meervoudig gebruik.

De strategische zoeklocaties voor een nieuwe parkeergarage en uitbreiding van een bestaande parkeergarage zijn:

- uitbreiding parkeergarage Roermondsepoort;
- uitbreiding parkeergarage Arsenaal;
- ontwikkelingslocatie Maaswaard;
- Q4 (waaronder omgeving Mgr. Nolensplein en locatie stadskantoren (Kwietheuveel));
- ontwikkelingslocatie spoorzone;
- Julianapark.

### **8.2.2 Blerick-Centrum**

In Blerick-Centrum zijn momenteel ruim 900 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 500 betaald parkeren en 400 vrij parkeren. Dit aantal is (ruim) voldoende in de huidige situatie. Als gevolg van de planontwikkeling in Blerick-centrum treden hierin wijzigingen op. De gemeenteraad heeft eind 2006 het volgende besloten:

- Op het Laurentiusplein e.o. 50 à 60 parkeerplaatsen op maaiveld over;
- Er wordt een publieke parkeergarage gebouwd van 250 parkeerplaatsen die aansluit op de Laurentiusstraat;
- Private partijen mogen een parkeergarage bouwen van 100 à 150 parkeerplaatsen die ontsluit op de Maasbreeseweg. Hiertoe wordt de Maasbreeseweg tweerichtingsverkeer tussen de in- en uitrit van de parkeergarage en de Pontanusstraat;
- Het huidige parkeerareaal op het Antoniusplein en Schepenenplein blijft behouden.

De opgave voor het centrumplan Blerick is om de twee parkeergarages te integreren, die functioneren als één parkeergarage met twee ontsluitingen (Laurentiusstraat en Maasbreesestraat), maar waarbij het eigendom gesplitst is.

Ten aanzien van het parkeerregime heeft de gemeenteraad het volgende besloten:

- Tot 2010: het huidige parkeerregime handhaven: 's ochtends gratis parkeren en 's middags betaald parkeren;
- Tussen 2010 en 2014 ook in de ochtend betaald parkeren ingevoerd, met dien verstande dat het ochtendparkeertarief de helft is van het middagparkeertarief.
- Vanaf 2014 wordt het ochtendparkeertarief gelijkgesteld aan het dan geldende middagparkeertarief.

Met ingang van 2010 wordt het gebied waar betaald moet worden voor het parkeren uitgebreid. Grofweg wordt dit gebied begrensd door de Lambertusstraat, Ruysstraat, Pastoor Stassenstraat en de Maas. Argumentatie hiervoor is:

- Het zoveel als mogelijk voorkomen van zoekverkeer in de directe omgeving van de parkeergarage en de parkeerterreinen, met alle overlast van dien;
- Het bieden van ruimte aan bewoners om tegen een 'sociaal' tarief in de directe nabijheid van de woning te kunnen parkeren;
- Het 'dwingen' van consumenten en personeel van bedrijven naar de parkeergarage.

De huidige parkeerstructuur van Blerick blijft gehandhaafd met dien verstande dat de Maasbreeseweg tot aan de Pontanusstraat tweerichtingsverkeer wordt ter ontsluiting van de nieuwe parkeergarage.

---

### **8.2.3 Tegelen-Centrum**

In het kader van het 'CentrumPlan Tegelen' zijn geen grote wijzigingen in woon- en winkelveorzieningen voorzien. Er zijn momenteel zo'n 1.500 parkeerplaatsen. Dit betreft vrij parkeren.

In Tegelen-centrum is alleen op de zaterdag sprake van een hoge parkeerdruk. Er is momenteel geen dringende noodzaak om in Tegelen-centrum over te gaan tot een vorm van 'parkeerregulering'. Indien de noodzaak hiertoe in de toekomst toeneemt, dan zullen de mogelijkheden hiervoor nader worden verkend.

In het Verkeersplan Centrumplan Tegelen dat de gemeenteraad op 6 juli 2005 heeft vastgesteld is gekozen voor een twee-fasenplan. Voor de eerste fase, die gericht is op het parkeeraanbod, worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Het Wilhelminaplein wordt 'autovrij' waardoor circa 100 parkeerplaatsen verdwijnen.
- Uitbreiding van het parkeerareaal bij:
  - het Groene Kruisgebouw in de Bongerdstraat: circa 60 parkeerplaatsen;
  - Grotestraat: circa 25 langspaarkeerplaatsen.
- Bewegwijzering van de belangrijkste parkeerterreinen vanaf de parkeerroute (Grotestraat, Muntstraat, Raadhuislaan, Gasthuisstraat) middels een adequaat parkeerverwijssysteem (statisch systeem met behulp van vaste borden).

In fase 2 wordt een onderzoek ingesteld naar de parkeerdruk. Een dergelijk onderzoek naar de mogelijkheden van parkeerregulering zal periodiek worden herhaald. Indien na verloop van tijd echte noodzaak blijkt kan een deel van het centrumgebied onderworpen worden aan parkeerregulering. Behoeftes vanuit gemeentezijde en draagvlak onder belanghebbenden zijn daarbij centrale thema's.

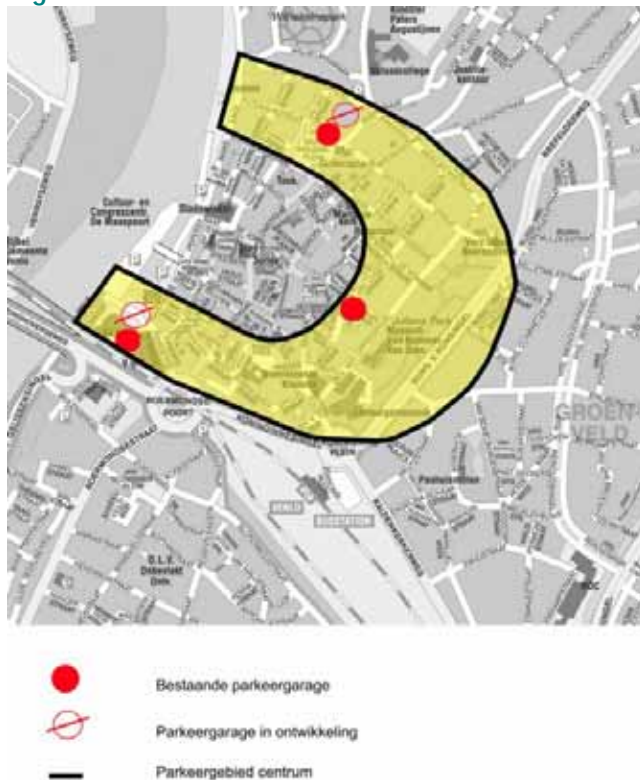
## **8.3 Parkeerstructuur**

Het parkeren in een binnenstad of (sub)centrum wordt niet 'lukraak' gepland, maar hier gaan bewuste keuzen aan vooraf. Deze keuzen betreffen routing, parkeerlocaties, parkeersonering et cetera. Hieronder wordt ingegaan op de bijbehorende parkeerstructuur.

### **8.3.1 Binnenstad Venlo**

De 'U-structuur' voldoet verkeerskundig. Met deze structuur wordt dan ook doorgedaan. Er moet wel op worden gelet dat deze parkeerroute (groten)deels samenvalt met belangrijke en zwaarbelaste onderdelen van het stedelijke hoofdwegennet, zoals de Roermondsepoort, Koninginnesingel, Koninginneplein en Burg. van Rijnsingel. Deze 'vermenging' levert van tijd tot tijd problemen op. Deze problematiek wordt gedeeltelijk aangepakt door het 'ontvlechten' van binnenstedelijk – en stedelijk verkeer bij het Koninginneplein (ongelijkvloers kruisen) en de introductie van een extra aanrijdroute vanaf het noorden. Naast de huidige route via de Burgemeester van Rijnsingel (= eerste aanrijdroute) wordt een tweede aanrijdroute voorgesteld via de Hakkesstraat-St. Urbanusweg. In de toekomst als Océ mogelijk de Hakkesstraat heeft overgenomen als 'bedrijfsstraat' kan vervult het toekomstige 'Slingertracé' de ontsluitingsfunctie van het centrum.

**Figuur 23. Parkeerstructuur binnenstad Venlo**



De parkeergarage Maasboulevard wordt medio 2007 in ontwikkeling genomen als integraal onderdeel van de gehele gebiedsontwikkeling Maasboulevard. Hierdoor komen de parkeerterreinen 'Kop van Weerd' en 'Maaskade laag' te vervallen. Dit heeft weliswaar effect op de belasting van de U-structuur, maar kan wel verwerkt worden door deze verkeersstructuur om de binnenstad. Onderstaand figuur geeft een impressie van de herontwikkeling van de Maasboulevard.

**Figuur 24. Impressie herontwikkeling Maasboulevard**



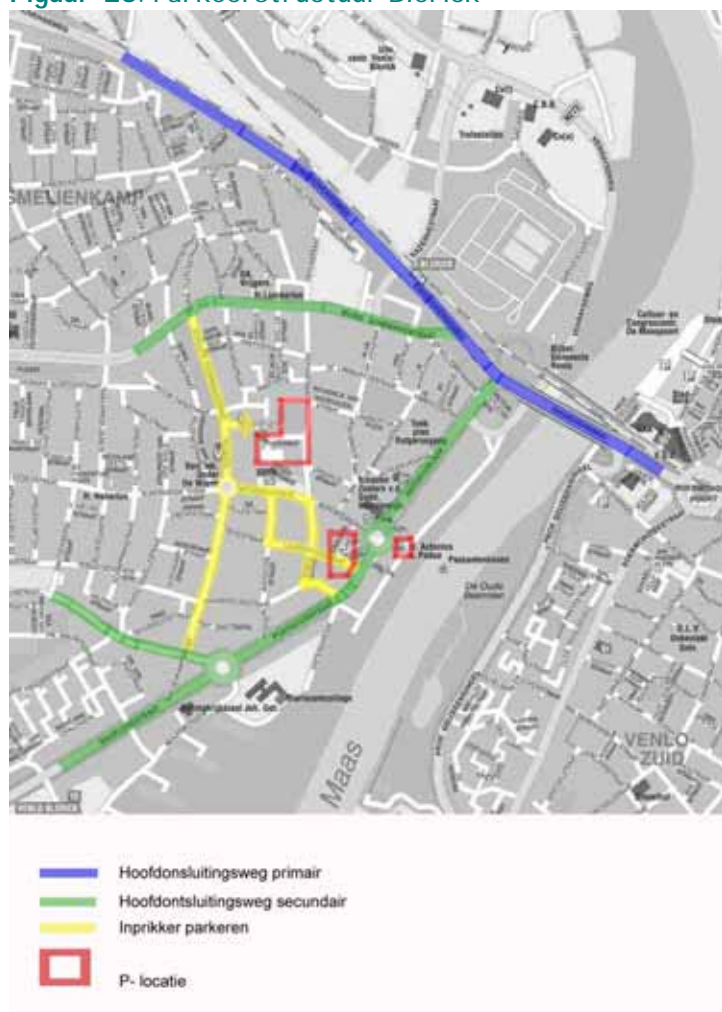
Ook in het kader van de gebiedsontwikkeling Q4 zal ook sprake zijn van de ontwikkeling van een (of meer) parkeergarages. De exacte omvang en locaties zijn op dit moment nog niet bekend. Wat het kwalitatieve effect hiervan is, wordt op dit moment bepaald. Om de leefbaarheid op de Goltziusstraat te garanderen moet de aanrijroute via de Hakkesstraat - St. Urbanusweg worden bevorderd en wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn

zodat de verkeerslichten te laten verdwijnen. Dit zou goed zijn voor het milieu en de leefbaarheid op de Goltziusstraat.

### 8.3.2 Blerick-centrum

In het kader van het Centrumplan Blerick wordt het parkeren op het Laurentiusplein vervangen door een parkeergarage onder het plein. De huidige parkeerstructuur voldoet, met dien verstande dat de Maasbreeseweg tussen de parkeergarage en de Pontanusweg tweerichtingsverkeer wordt.

Figuur 25. Parkeerstructuur Blerick



### 8.3.3 Tegelen-centrum

In het centrum van Tegelen liggen 5 parkeerterreinen; Wilhelminaplein, Raadhuisplein, Martinushof, In de Beeten en bij het NS-station. In het kader van het Centrumplan Tegelen wordt het Wilhelminaplein autovrij, en wordt de parkeervraag opgevangen door uitbreiding van het parkeerareaal op het Bongerdterrein en de Grotestraat. In de nieuwe situatie zal straks sprake zijn van een 'ruit' om het centrum, die bestaat uit de Grotestraat, Muntstraat, Raadhuislaan, Industriestraat en Gasthuisstraat. Vanaf deze 'ruit' zijn de verschillende (geconcentreerde) parkeerlocaties bereikbaar. Voor een uitgebreide beschrijving van de toekomstige structuur wordt verwezen naar het Verkeersplan van Centrumplan Tegelen dat op 6 juli 2005 door de raad is vastgesteld.

**Figuur 26. Parkeerstructuur Tegelen**



## 8.4 Betaald parkeren

Op dit moment is sprake van 'betaald parkeren' in de binnenstad van Venlo en in Blerick-centrum.

### 8.4.1 Parkeertarief

De parkeertarieven zijn per 1 januari 2007 inflatoir verhoogd. De huidige tarieven zijn:

**Tabel 5. Parkeertarieven Venlo en Blerick**

Venlo		Tarief per uur	
Parkeergarages			
•	Mgr. Nolensplein	€ 1,40	
•	Overige garages	€ 1,10	
Straat			
•	Kwietheuvel, Spoorstraat	€ 2,10	
•	Binnenstad-noordoost	€ 9,70	(dagtarief)
•	Overig	€ 1,10	
Blerick		Tarief per uur	
Straat		€ 0,90	(’s ochtends gratis parkeren)

Voor de parkeertarieven in de binnenstad van Venlo gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

- Er is een relatie tussen schaarste en tarief: 'hoe dichtbij het centrum, hoe duurder' en 'hoe groter de parkeervraag, hoe duurder'.

- Het parkeertarief voor straatparkeren is gelijk aan en liefst significant hoger dan het parkeertarief in de geconcentreerde parkeervoorzieningen (= garages en terreinen), zodat het parkeren in de geconcentreerde voorzieningen gestimuleerd wordt (ook de parkeerbewegwijzering is hierop gericht!). Op deze manier heeft de woonomgeving zo min mogelijk last van binnenstadsparkeerders.
- Het parkeertarief in binnenstad noordoost (Rosarium e.o.) is zo dat er altijd plaats is voor bewoners.
- Het parkeren bij de Kwietheuvel en de Spoorstraat is gericht op 'ultra-kortparkeren'. Met hogere tarieven en maximum-parkeertijd van 1 uur wordt dit bevorderd.

We stellen voor om de parkeertarievenstructuur de komende jaren via een aantal stappen (= ingroeimodel)aan te passen zodat deze past binnen het beleidsuitgangspunt 'straattarief (15-20%) hoger dan garage/terreintarief'.

Voor Blerick-centrum geldt als beleidsuitgangspunt dat het parkeertarief iets lager (circa 20%) is, dan in stadsdeel Venlo (€ 0,90 per uur in Blerick en € 1,10 per uur in Venlo). Hier kijken overigens ook de betaald parkeertijden af: er is minder uren per week sprake van betaald parkeren.

Indien in Tegelen-centrum op termijn tot parkeerregulering wordt overgegaan, dan vormt de reguleringswijze in Blerick-centrum een goede maatstaf. Hierbij kan bij een eventuele invoering van betaald parkeren gebruik worden gemaakt van een 'ingroeimodel'. Hierbij wordt stapsgewijs toegegroeid naar het referentietarief en dus niet in een keer.

#### 8.4.2 Benchmark parkeertarieven

Uit oogpunt van concurrentiepositie en economisch functioneren van de binnenstad van Venlo ten opzichte van andere (concurrerende) binnensteden, is het van belang om ook de parkeertarieven periodiek met de concurrentie te vergelijken.

Uit een recent onderzoek onder binnenstadsbezoekers in Venlo blijkt dat deze de volgende binnensteden binnen een afstand van 100 kilometer van Venlo ook bezoeken: Eindhoven, Roermond, Maastricht, Nijmegen, Düsseldorf, Venray en Mönchengladbach (In volgorde van bezoekfrequentie).

De parkeertarieven van deze en andere steden zijn vergeleken met het parkeertarief in Venlo. Het betreft het parkeertarief in een parkeergarage in 2006.

**Tabel 6. Parkeertarieven in Venlo en omliggende steden (prijsspeil 2006)**

Stad	Tarief per uur			Bijzonderheden
	In centrum	Nabij centrum	Buiten centrum	
Venlo	€ 1,00	€ 1,00	€ 0,80	
Venray	€ 0,95 € 0,95-1,55			Terreinen Straattarief
Eindhoven	€ 2,00	€ 2,50	€ 1,00	
Helmond	€ 1,60			P+R Station
Roermond	€ 1,20			Garagetarief
Maastricht	€ 1,70	€ 1,10		Garagetarief
Heerlen	€ 1,50			
Nijmegen	€ 1,95-2,10			Garagetarief in centrum
Den Bosch	€ 1,50-1,60			
Breda	€ 1,30-1,60			
Deventer	€ 1,40-1,50			
Apeldoorn	€ 2,00	€ 1,60	€ 0,90 <sup>1</sup>	<sup>1</sup> : tarief bij ziekenhuizen
Düsseldorf	€ 1,50-2,10			Altstadt
Mönchengladbach	€ 1,00-1,30			Kaufhoff € 3,00/uur

bron Internetsites betreffende gemeenten, [www.q-park.nl](http://www.q-park.nl) en [www.parkinfo.com](http://www.parkinfo.com)

---

Uit voorgaande tabel blijkt dat, ondanks de tariefsverhoging per 1 januari 2007, het parkeertarief in een Venlose parkeergarage gemiddeld (circa 10 tot 40%) lager ligt, dan in vele 'concurrerende binnensteden', zoals Nijmegen, Eindhoven, Maastricht en ook ten opzichte van Roermond.

Het is van belang om bij periodieke tariefsaanpassingen dit referentiebeeld in ogenschouw te nemen.

### **8.4.3 Tariefsaanpassingen**

De bestendige gedragslijn in de gemeente Venlo is dat de parkeertarieven een keer per vier jaar worden aangepast. De laatste tariefsaanpassing was op 01-01-2007. Toen zijn tarieven inflatoir aangepast met 12%. Tevens is besloten onderzoek te doen naar verdere aanpassingen van het tarief aangezien de parkeertarieven in vergelijkbare steden veel lager zijn.

De aanpassing wordt gebaseerd op de inflatie in de periode tussen de laatste tariefsverhoging en de op handen zijnde tariefsverhoging (meestal vier jaar), de ontwikkeling van kosten en opbrengsten van de gemeentelijke parkeerexploitatie en de tariefsontwikkeling in referentiegemeenten en concurrerende centra, zoals Roermond, Eindhoven en Maastricht.

Bij de eerstvolgende tariefsaanpassingen raden we aan toe te werken naar de gewenste parkeertarievenstructuur die het parkeren in de garages stimuleert. Dit betekent dat er een significant verschil moet zijn tussen het straatparkeren en het garageparkeren.

### **8.4.4 Tarieven abonnementen**

Er zijn diverse soorten abonnementen voor bewoners, werkers, bedrijven. Ook zijn er verschillende soorten abonnementen voor locaties als Centrum oost en Blerick en geconcentreerde locaties, zoals garages en terreinen.

Ten aanzien van de geldende tarieven worden geen wijzigingen voorgesteld. Tariefsaanpassing voor de abonnementen geschiedt in lijn met de periodieke tariefsaanpassing voor het parkeren.

## **8.5 Parkeren belanghebbenden**

In het kader van het parkeerbeleid worden de volgende belanghebbenden onderscheiden:

- bewoners, werkers en ondernemers (sub)centrum;
- bewoners en ondernemers omgeving (sub)centrum.

Voor deze categorieën is een beleid ontwikkeld dat voorziet in het faciliteren van de 'vraag' en er bestaan voor hen abonnementen op de geconcentreerde parkeerlocaties (garages en terreinen) en abonnementen op straat.

In de gemeente Venlo is er principieel voor gekozen om het straatparkeren voor belanghebbenden te faciliteren met 'betaald parkeren' onder een fiscaal regime in combinatie met abonnementen voor belanghebbenden. Dit heeft een financieel-economische achtergrond. Bij het systeem van 'betaald parkeren' zijn boetes 'fiscale naheffingen', waarvan de opbrengsten in gemeentekas vloeien. Van deze opbrengsten wordt het handhavingssysteem bekostigd. Bij een klassiek systeem met alleen borden "parkeren alleen voor vergunninghouders" zijn de overtredingen 'wet mulderfeiten' waarvan de opbrengsten ten goede komen van het Rijk. Door de keuze voor dit gemeentelijk fiscaal systeem is de 'handhaving' intrinsiek meegefinancierd. Dit is cruciaal voor het succesvol functioneren van een regeling. Dit systeem kan bij voldoende draagvlak worden uitgebreid.

In de gebieden waar dit systeem is ingevoerd, heerst over het algemeen tevredenheid over de werking ervan. Voorgesteld wordt dan ook dit beleid op hoofdlijnen voort te zetten.

Periodiek vindt evaluatie plaats van de werking van de toegepaste regelingen. In 2007 wordt de parkeerregeling in binnenstad Noordoost (Rosarium) geëvalueerd. Dit met inachtneming van de primaire doelstelling van de regulering in deze buurt, te weten waarborgen van voldoende parkeerruimte voor de buurt

### 8.5.1 Bezoekersregeling

Naast het parkeren voor belanghebbenden is in 2005 ook een zogenaamde 'bezoekersregeling' ingevoerd. Dit is een regeling die bedoeld is voor bezoekers van bewoners in het betaald parkeergebied. De bezoekers kunnen dan tegen een gereduceerd tarief parkeren. Hoewel een aantal bewoners vindt dat er meer uren gekocht moeten kunnen worden tegen laag tarief is er in zijn algemeenheid tevredenheid over de regeling. Het aantal 'goedkope' uren is begrensd om te voorkomen dat er 'handel' ontstaat in goedkope parkeeruren en om overlast en overbelasting van woongebieden met parkeerzoekverkeer te voorkomen.

## 8.6 Bewegwijzering

Voor (sub-)centra met meerdere parkeerlocaties en een groot aandeel (boven)regionaal bezoek, is een goede bewegwijzering naar de diverse parkeerlocaties belangrijk. Het is hierbij van belang dat actuele parkeerinformatie wordt gegeven, om zo de bezoekers via de gewenste routes naar vrije parkeerplaatsen te verwijzen.

In de binnenstad van Venlo functioneert sinds geruime tijd een dynamisch parkeerrouteinformatiesysteem (kortweg PRIS). Door diverse geplande wijzigingen, zoals de realisatie van de nieuwe parkeergarage Maasboulevard, het vervallen van de parkeerlocatie Kop van de Weerd en Maaskade laag, behoeft het PRIS aanpassing en optimalisatie.

**Figuur 27.** Afbeelding PRI S-bord in Venlo



Ook in Blerick-centrum is sprake van een parkeerverwijssysteem. Dit is een statisch parkeerverwijssysteem dat voldoet, gezien de omvang en bezoekerstypologie. Dit systeem zal voor de planontwikkeling van Blerick-centrum ook moeten worden aangepast.

In Tegelen-centrum zal – in het kader van het CentrumPlan Tegelen – ook een statisch parkeerverwijssysteem worden gerealiseerd.

Een dynamisch PRIS is overigens alleen mogelijk indien alle parkeerplaatsen onder een regeling met 'betalen achteraf vallen (slagboom).

---

## **8.7 Brede aanpak**

Het parkeerbeleid en de uitvoering ervan vergt meer dan alleen het aanbieden van parkeervoorzieningen. Binnen de organisatie is sprake van diverse betrokken afdelingen, terwijl ook meerdere organisaties een rol spelen bij het parkeerproduct. Er zijn meerdere instrumenten nodig om de parkeerder te verleiden tot het 'gewenste gedrag', zoals bewegwijzering en handhaving. Deze paragraaf gaat hierover.

### **8.7.1 Organisatie**

Het parkeerbeleid wordt geïnitieerd door de dienst 'Stadsbeleid'.

De uitvoering van het parkeerbeleid (parkeerexploitatie/beheer, parkeerhandhaving) gebeurt door de dienst 'Stadsbeheer', afdeling Stadstoezicht. Voor de parkeergarages, Mgr. Nolensplein, Arsenaal en Roermondsepoort, zijn beheerovereenkomsten met een private partij afgesloten.

De parkeerbelastingverordening wordt opgesteld door de gemeentelijke dienst 'Concern'. De afgifte van vergunningen en ontheffingen geschiedt door de dienst 'Publiekszaken en Facilitaire zaken'. Deze taakverdeling impliceert een 'naadloze interdienstelijke afstemming'.

Eigendom, exploitatie en beheer van de – nieuw te realiseren - parkeergarage Maasboulevard ligt bij een private partij. Hiermee zal periodiek afstemming plaatsvinden over openingstijden, doelgroepen, gebruik, tarieven et cetera.

### **8.7.2 Voorlichting en promotie**

Voor het stimuleren van gewenst parkeergedrag kan ook het instrument van voorlichting en promotie worden ingezet. Dit gebeurt momenteel slechts in zeer beperkte mate.

In de toekomst zal dit instrument vaker worden ingezet, maar dan wel binnen een bredere integrale context. Dit zou promotie voor koopstad Venlo moeten zijn; 'Bezoek koopstad Venlo met uitstekende bereikbaarheid en prima parkeerfaciliteiten voor een aantrekkelijk tarief!'

### **8.7.3 Handhaving**

De handhaving en controle voor het gereguleerd parkeren wordt uitgevoerd door de dienst Stadsbeheer, afdeling Stadstoezicht. Het aantal handhavers per 1.000 straatparkeerplaatsen bedraagt ongeveer vier. Dit is een gebruikelijk verhoudingsgetal, dat past bij een adequate handhaving van het parkeergedrag.

Indien het aantal gereguleerde straatparkeerplaatsen uitbreidt, en als de handhavingsintensiteit en betalingsbereidheid op het huidige (hoge) niveau moeten blijven, dan is er een uitbreiding nodig van de bezetting (het aantal formatieplaatsen).

We gaan uit van een continuering van de bestendige gedragslijn. Dit impliceert dat de norm van vier handhavers per 1.000 parkeerplaatsen ook in de toekomst uitgangspunt blijft.

## 9 MONITORING

Dit beleidsplan heeft een levensduur en geldigheid van 10 à 15 jaar. Tijdens zo'n lange periode veranderen er zaken en doen zich nieuwe ontwikkelingen voor. Het is belangrijke deze ontwikkelingen en veranderingen vroegtijdig te signaleren, en, indien nodig, hierop bij te sturen.

Relevante indicatoren in het kader van bereikbaarheid en parkeren zijn:

- kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het regionale hoofdwegennet;
- kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het stedelijke hoofdwegennet;
- hoeveelheid verkeer in relatie tot leefbaarheid (milieu);
- aantal parkeerders in de (sub)centra;
- verdeling van de parkeerders tussen de verschillende parkeerlocaties;
- 'tevredenheid' van de parkeerders in de (sub)centra;
- ontwikkeling van de parkeervraag;
- ontwikkeling van parkeertarieven bij de 'concurrerende steden';
- rentabiliteit) van het gemeentelijke parkeerbedrijf;

Om de signaalfunctie te kunnen vervullen moeten bovenstaande indicatoren meetbaar worden gemaakt. In onderstaande tabel is aangegeven met welke frequentie gemeten moet worden en wat de bijbehorende streefwaarden en -normen zijn.

**Tabel 7. Aanzet tot monitor deelnota bereikbaarheid en parkeren**

Onderwerp	Indicator	Frequentie	Waarde
Verkeersafwikkeling regionaal hoofdwegennet	I/C-verhouding diverse wegvakken A67, A73, A74	1x per 2 jaar	I/C spits < 0,8
Verkeersafwikkeling stedelijk hoofdwegennet	I/C-verhouding diverse hoofdontsluitingswegen	1x per 2 jaar	I/C spits < 0,9
Verkeersleefbaarheid	Normoverschrijdingen geluid en lucht	1x per 2 jaar	Wettelijke milieunormering
Aantal parkeerders per (sub)centrum	Meetgegevens parkeerapparatuur	1x per 2 jaar	
Spreiding parkeerders per (sub)centrum	Meetgegevens parkeerapparatuur	1x per 2 jaar	
Tevredenheid parkeerders per (sub)centrum	Klanttevredenheids-onderzoek	1x per 4 jaar	
Ontwikkeling parkeervraag	Parkeerbalans actualiseren d.m.v. tellingen en model	1x per 4 jaar (of in geval van 'ingrepen')	Norm par. 8.2.
Tariefsontwikkeling concurrerende steden	Gegevens opvragen	1x per 4 jaar	Positie Venlo t.o.v. rest
Rentabiliteit parkeerbedrijf	Financiële gegevens parkeerbedrijf	1x per jaar	



---

## 10 BESLISPUNTEN

1. De deelnota bereikbaarheid en parkeren is een nadere uitwerking van het "GVVP; Hoofdnota", die op 6 juli 2006 door de gemeenteraad van Venlo is vastgesteld.
2. De gemeente Venlo acht het van cruciaal belang dat de A74 zo spoedig mogelijk conform het 'Ontwerp-Tracébesluit A74' wordt aangelegd. De gemeente Venlo houdt onverkort vast aan de 'Plateauvariant'
3. Gezamenlijk met het Rijk en de Provincie Limburg dient op en rondom de autosnelwegen A67, A73 en A74 een verkeersmanagementsysteem te worden ontwikkeld.
4. Gezamenlijk met Rijk en Provincie Limburg dient een monitoringssysteem te worden ontwikkeld om de verkeersontwikkeling in de regio Venlo op de voet te blijven volgen en – indien daar aanleiding toe is – verdere stappen te zetten m.b.t. de infrastructuurontwikkeling.
5. De gemeente Venlo werkt samen met Rijk en Provincie Limburg aan verdere studies over de infrastructuurontwikkeling rondom Venlo, in onder andere de MIT-verkenningenstudie A67 (Tradeports en omgeving) en de Netwerkanalyse.
6. Venlo kiest ook op stedelijk niveau voor de ontwikkeling van een verkeersmanagementsysteem om de stedelijke verkeersstromen beter te beheersen en te sturen. Hiertoe wordt eerst een visie ontwikkeld.
7. Het 'Draaiboek Duitse Dagen' wordt verbreed naar een robuuste en professionele topdrukteregeling (Deltaplan Duitse Dagen), waarbij de optie van een extra parkeergarage in de binnenstad wordt gezien.
8. Het project doortrekking Guliksebaan / ondertunneling Vierpaardjes wordt voorbereid gericht op realisatie na 2015. In- en externe kostendragers worden gezocht gelet op de enorme investering.
9. Het knelpunt Koninginneplein dient duurzaam te worden opgelost. Hiertoe dienen verkeerssoorten te worden 'ontvlochten'. Het stedelijke verkeer dient met een ongelijkvloerse oplossing te worden gescheiden – van het binnenstedelijke en langzame verkeer. Dit wordt verder bestudeerd op haalbaarheid en synergiewinst in relatie tot de omgeving.
10. Er vindt een optimale afstemming plaats van verkeer en vervoer met 'Actieplan luchtkwaliteit'.
11. De ontwikkeling van het stedelijke verkeer dient te worden gemonitord, zodat de vinger aan de pols wordt gehouden en bijsturing mogelijk is.
12. De categorisering van het wegennet wordt aangepast conform paragraaf 7.4. De wegen zullen volgens de hiervoor geldende inrichtingseisen worden aangepast.
13. In geval van stedelijke ontwikkelingen worden de parkeernormen gehanteerd conform paragraaf 8.1.
14. Er wordt een parkeerbijdrageregeling en 'voorziening parkeerbijdrageregeling' ingesteld, zoals omschreven in paragraaf 8.1.
15. De binnenstedelijke parkeerbalans wordt periodiek herijkt. Dit gebeurt in geval van grote ruimtelijke ontwikkelingen of (substantiële) ingrepen in het parkeergebied. Er wordt dus gekozen voor een dynamische parkeerbalans.
16. De discussie over de parkeercapaciteit in de Venlose binnenstad spitst zich toe op de hoge vraag naar parkeerruimte op zaterdag, en hoe we daar mee om gaan. De rest van de week zijn er namelijk

---

geen problemen. Op dit moment wordt een haalbaarheidsonderzoek gestart naar realisatie van een parkeergarage in het Julianapark waarmee dit piekprobleem opgelost zou zijn. Mede op basis van de uitkomst van dit onderzoek dient vervolgens een afweging te worden gemaakt hoe we deze piekbehoefte aan parkeerruimte op zaterdag gaan opvangen, het gaat dan om een afweging tussen de volgende mogelijkheden:

- een overloopgarage in het Julianapark
- stadsrandparkeren (Park und Bus)
- overloop naar de 'schilgebieden rond de binnenstad
- een combinatie van voorgaande mogelijkheden.

17. Gelet op het specifieke beeld in de binnenstad van Venlo, waarin er een sterk contrast is tussen de gemiddelde parkeervraag gedurende de week en de 'piekvraag' op de zaterdag(morgen), ligt het in de rede om het parkeerconcept verder uit te breiden met 'geïntegreerde parkeervoorzieningen'.
18. De parkeersituaties in de centra worden periodiek geëvalueerd.
19. De parkeerstructuur in de binnenstad van Venlo blijft de 'U-structuur'. De parkeerstructuur in Blerick-Centrum en Tegelen-Centrum is conform respectievelijk de paragraaf 8.3.
20. De parkeertarievenstructuur dient zodanig te zijn dat parkeren in garages en terreinen wordt gestimuleerd ten opzichte van verspreid straatparkeren. De parkeertarieven op straat tenminste gelijk, maar zo mogelijk (15-20%) hoger dan de parkeertarieven in garages en terreinen.
21. De parkeertarieven worden periodiek aangepast. Aanpassing geschiedt op basis van de inflatie in de voorliggende periode, de beleidsdoelen, de situatie van de gemeentelijke parkeerexploitatie en de ontwikkeling van de parkeertarieven in de referentiesteden.
22. In geval van invoering van betaald parkeren in gebieden kan een 'ingroeimodel' worden toegepast.
23. Parkeerregelingen, waaronder regelingen voor belanghebbendenparkeren en bezoekersparkeering, worden periodiek geëvalueerd en eventueel bijgesteld..
24. Voor de parkeergebieden binnenstad Venlo, Blerick-Centrum en Tegelen-Centrum dient parkeerbewegwijzering te worden toegepast. In Venlo en Blerick dient de bestaande bewegwijzering te worden aangepast en in Tegelen dient deze te worden gerealiseerd.
25. Voor de handhaving van het parkeren wordt de huidige 'handhavingsintensiteit' voortgezet. Dit houdt in dat per 1.000 te controleren straatparkeerplaatsen circa vier parkeercontroleurs benodigd zijn.
26. De beleidsuitvoering geschiedt via twee sporen (jaarschijvenmethodiek). Spoor 1 betreft 'reguliere projecten' via een jaarlijks op- en vast te stellen uitvoeringsprogramma. Spoor 2 betreft meer grootschalige mobiliteitsprojecten, die volgens een 'eigen dynamiek' worden gerealiseerd (zoals projectfinanciering, relatie met integrale projecten en separate bijdragen derden).
27. Voorgesteld wordt om voor de beleidsvorming en beleidsuitvoering van het GVVP in ambtelijk en bestuurlijk opzicht te werken met een coördinator. Dit omwille van de continuïteit, consistentie en sturing op dit zo vitale beleidsonderdeel.