

HOOFDNOTA

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015
VENLO: leefbaar en bereikbaar

gemeente Venlo
juli 2005



ROYAL HASKONING

VENLO: LEEFBAAR EN BEREIKBAAR'

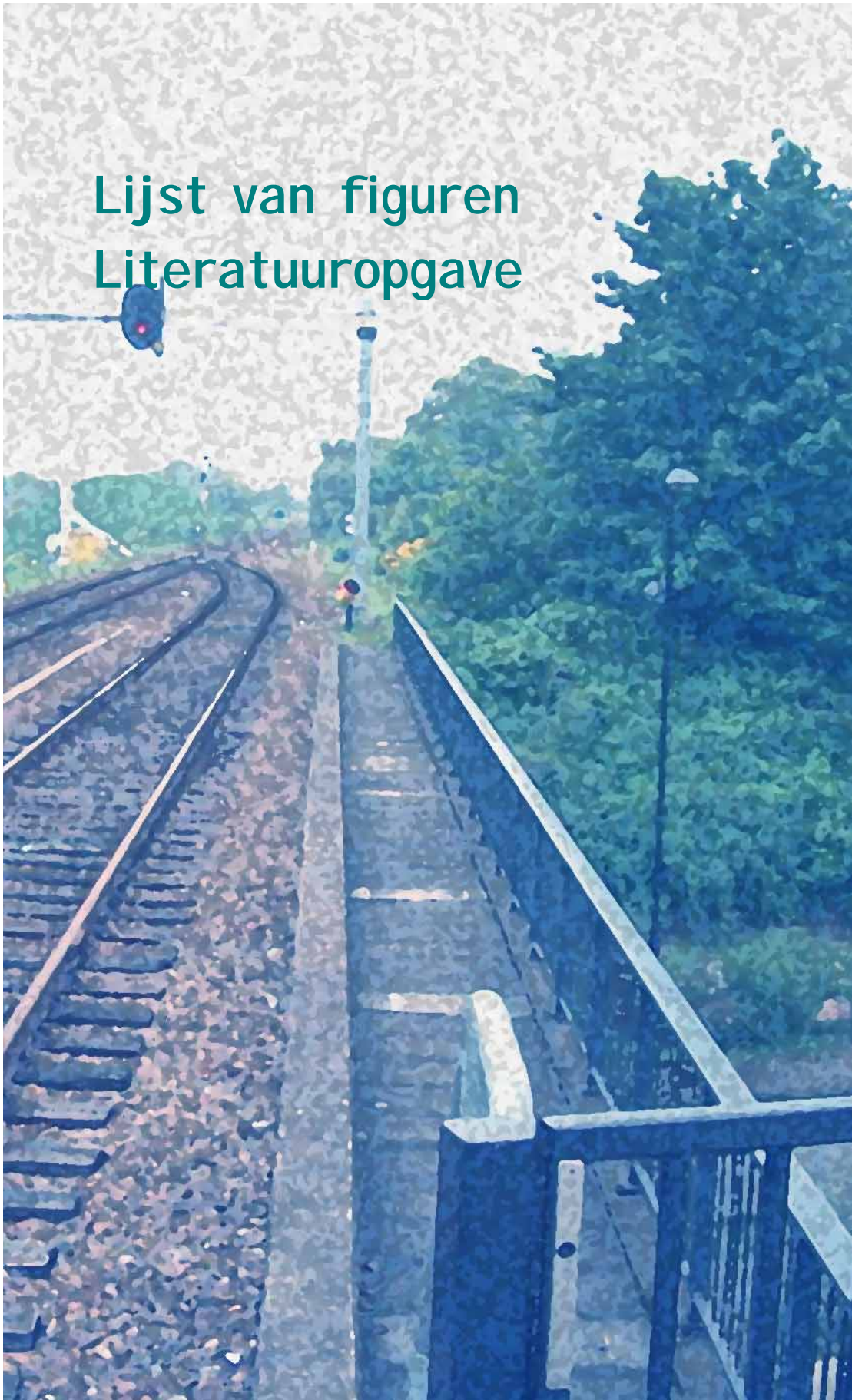
Hoofdnota GVVP 2005-2015
Juli 2005

STADSBELEID

AFDELING BLSON
STELLER ROYAL HASKONING
DATUM 19 JUNI 2008

INHOUDSOPGAVE		Blz.
0	INLEIDING	1
0.1	Inleiding	1
0.2	Wat hebben we gedaan	1
0.3	Wat staat er wel en niet in	1
0.4	Meerwaarde	2
0.5	Leeswijzer	2
1	TOTSTANDKOMING VERKEERS- EN VERVOERSBELEID	4
1.1	Aanleiding verkeers- en vervoersplan	4
1.2	Positie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan	5
1.3	Planproces	7
1.4	Planmodel Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan	7
2	DOELSTELLING GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN	10
2.1	Hoofddoelstelling "Venlo: Leefbaar en Bereikbaar"	10
2.2	Trends verkeer en vervoer voor Venlo	10
2.3	Ruimtelijke ontwikkelingen en uitbouw autosnelwegen	13
3	BELEID VENLO: LEEFBAAR EN BEREIKBAAR	18
3.1	Positie Venlo	18
3.2	Koers VENLO: leefbaar en bereikbaar	18
3.3	Mobiliteit organiseren en accommoderen	20
3.4	Toekomstig beleid verkeer en vervoer Venlo	21
3.5	Accenten in het toekomstige beleid	21
3.6	Samenhangend verkeers- en vervoerssysteem	25
3.7	Doorkijk 2030	25
4	THEMA BEREIKBAARHEID	30
4.1	Bereikbaarheid voorop voor (vracht)auto en fiets	30
4.2	Autoverkeer 2015	30
4.3	Relevante delen hoofdstructuur autoverkeer	33
4.4	Goederenvervoer	38
4.5	Parkeren	41
4.6	Voetgangers	46
4.7	Fietsen	46
5	THEMA LEEFBAARHEID	51
5.1	Verkeersveiligheid	51
5.2	Spoorwegveiligheid	54
5.3	Verkeersveiligheidsaandacht bij RO plannen	54
5.4	Leefbaarheid: omgaan met subjectieve veiligheid	55
5.5	Emissies	55
6	VAN VISIE NAAR UITVOERING	57
6.1	Koppeling Visie Venlo 2030	57
6.2	Verscheidenheid aan maatregelen en acties	57
6.3	Prioriteiten	57

Lijst van figuren Literatuuropgave



Lijst van Figuren

	Blz.
2.1 planmodel GVVP	8
3.1. overzicht ruimtelijke plannen	12
3.2. aandachtspunten toekomstige hoofdwegenstructuur	13
3.3. discussiepunten hoofdinfrastructuur	15
4.1. wegencategorisering	23
4.2. hoofdfietsroutes	24
5.1. radialen die hun functie behouden	32
5.2. mogelijk tracé Guliksebaan	34
5.3. Klagenfurtlaan	34
5.4. hoofdstructuur stedelijk centrum Venlo	35
5.5. hoofdstructuur Venlo-centrum-zuid	36
5.6. hoofdstructuur Venlo-noord/oost	37
5.7. hoofdstructuur Blerick-centrum	38
5.8. hoofdstructuur Tegelen	39
5.9. hoofdstructuur Trade Ports	41
5.10. parkeersituatie stedelijk centrum Venlo	43
5.11. parkeersituatie Blerick	46
5.12. parkeersituatie Tegelen	47
5.13. fietsroutes	48
5.14. ruggengraat	50
6.1. onveilige hoofdwegen	55

LITERATUUROPGAVE

- 1 Venlo binnenstad verzorgingspositie en visie 1990
- 2 Masterplan centrum Tegelen 1999
- 3 Rapportage verkeersonderzoek 2000
- 4 Stadspeiling 2000, 2001, 2002
- 7 Venlo in cijfers 2002
- 8 Jaarrapport verkeersveiligheid 2002
- 9 Folder deeltaxi
- 10 Venlo binnenstad 1991
- 11 Beleidsplan verkeersveiligheid 1993
- 12 Beleidsplan verkeer en vervoer 1993
- 13 Beleidsplan fiets 1993
- 14 Doorstroming verkeer in Venlo in 1995
- 15 Verkeerscirculatieplan Belfeld 1995
- 16 Verkeersveiligheidsplan Tegelen 1996
- 17 Verkeersonderzoek océ en omgeving 1997
- 18 Océ- structuurvisie 1998-2020, 1998
- 19 Verkeersstudie Tegelen, 2 notas dec 1999
- 20 Aanvullende verkeersstudie Tegelen 1999
- 21 Parkeren in de omgeving van de venlose binnenstad 2000
- 22 Eindrapport fietsbalans 2001
- 23 Verbindingsweg zuid Belfeld 2002
- 24 Ontwikkeling verkeersmodel en milieumodel 2002
- 27 Ruimtelijk functionele visie Tegelen
- 28 Spoorzone 2001
- 29 Ontwikkelingsplan Trade Park Noord TPN 2001
- 30 Ontsluitingsstructuur klavertje vier 2002
- 31 Revisie Venlo 2002
- 32 Functioneel programma planontwikkeling Maasboulevard concept 2003
- 33 Venete (Venlo, Nettetal, Tegelen) 2001
- 34 Toekomstvisie binnenstad 1998
- 36 Meerjaren ontwikkelings-programma 1999-2003
- 37 Samen werken aan de stad zelf-analyserapport 2001 hoofdnota en samenvatting
- 38 Venlo grenzeloze stad 2010, juli 1999, hoofdnota en samenvatting
- 39 Hektor 2001, Vast en Goed 2001
- 40 Het goede leven aan de Limburgse Maas, Toeristische visie Maasduinen (noord limburg tot/met Venlo) 2001
- 41 Herijking economische visie, 2002
- 42 Integrale Natuurvisie Venlo (INV), 2003
- 43 Integraal Waterplan, 2003
- 44 VENLO leefbaar en bereikbaar, Perspectievennota 2015, Gemeente Venlo, februari 2005
- 45 VENLO leefbaar en mobiel, Verkenningnota, gemeente Venlo, 16 juni 2003
- 46 Verslagen resultaten in- en externe bijeenkomsten met klankbordgroepen periode 2003-2005
- 47 Verslag resultaat wijkoverleg, bijlage bij Perspectievennota 2015, Gemeente Venlo, februari 2005
- 48 Visie Venlo 2030 – Kompas voor de toekomst, Gemeente Venlo, 2 juni 2004
- 49 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, Gemeente Venlo, mei 2005
- 50 Meerjarenontwikkelingsplanprogramma 2005-2009, Investeren in onze stad van morgen, Gemeente Venlo, 2004
- 51 Discussienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), Provincie Limburg, april 2005
- 52 Haalbaarheidsstudie Guliksebaan, 9 juli 2004, Provincie Limburg, ProRail en Gemeente Venlo



Hoofdstuk 1

1 INLEIDING

Wat hebben we gedaan?

Wat staat er wel en niet in?

Wat is de meerwaarde van het plan?

Hoe kan het plan gelezen worden?

1.1 Inleiding

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. Deze nota is in directe samenhang met de Visie Venlo 2030, Kompas voor de Toekomst en de Ruimtelijke Structuurvisie ontwikkeld.

De noodzaak van deze nota is drieledig. Het Rijksbeleid decentraliseert, waarbij de verantwoordelijkheid steeds meer komt te liggen bij de Provincie en de gemeenten. Een andere reden is dat in Venlo de kans op ernstige verkeersongevallen met zwaar letsel bijna twee keer zo groot is als in de rest van Limburg. Als laatste blijkt uit analyses dat de verkeersgroei in en om Venlo met 70% toeneemt tussen 2000 en 2010. Dit betreft zowel personen- als goederenverkeer in brede zin. De verwachting is dat de groei van het verkeer zich na 2010 zal doorzetten. Daarom is de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig auto-, openbaar vervoer- en fietsnetwerk van groot belang.

De uitvoering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid zal een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van de doelen van de stad. Verkeer en vervoer dragen bij aan de doorontwikkeling van de hoofdstad van Noord-Limburg.

Een stad voor jong en oud, waarin de mens centraal staat. Een ruimtelijke ontwikkeling in een duurzame stad, grensverleggend in regio en euregio, een logistiek en industrieel knooppunt en een veelzijdige culturele stad.

1.2 Wat hebben we gedaan

De nota beschrijft de situatie tot 2015 met een eerste doorkijk naar 2030. Om deze nota te kunnen realiseren is een nauwkeurige analyse van alle functies en voorzieningen in en rondom de stad in de brede zin van het woord. De analyse heeft geleid tot netwerken voor het autoverkeer, goederenvervoer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Aansluitend is bezien waar de meest zwakke plekken liggen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling in brede zin van het woord. Dit in nadrukkelijke samenhang met te verwachten toekomstige ontwikkelingen rond wonen, werken, gezondheidszorg, scholen, recreatie en andere zaken. Om de integrale dwarsverbanden te kunnen leggen zijn mobiliteitsprofielen ontwikkeld voor voornoemde zaken.

Waar moeten we wanneer investeren om het doel te bereiken is in deze nota nog wat onderbelicht gebleven omdat nog geen zicht bestaat op de beschikbare financiële middelen voor de uitvoering van het plan. Dit zowel van de zijde van de provincie en het rijk, maar ook van vanuit de gemeente. Het rijk en de provincie zijn eveneens nog bezig met het opstellen van nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Deze nota vormt echter een solide basis voor de onderhandelingen over het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van Venlo.

1.3 Wat staat er wel en niet in

De voorstellen zijn gebaseerd op uitgebreide analyses. De analyse en de daaruit voortvloeiende mobiliteitsprofielen zijn meer uitvoerig opgenomen in de Perspectieven- en Verkenningennota. Dit betekent

dat bij de projecten afzonderlijk alleen de toekomstige situatie zoals wij die voor ogen hebben is weergegeven.

In de nota is nog geen rekening gehouden met de te verwachten groei van de automobilititeit (personen- en goederenvervoer) na 2015. Als uitgangspunt voor het GVVP is de ons thans ter beschikking staande informatie. Op grond van de beleidsrichting van het Rijk, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, is een verdergaande groei te verwachten. Op grond van de beleidsrichting van de hogere overheden is een doorkijk 2030 ontwikkeld.

Tenslotte is geen rekening gehouden invloed van de normen van het Besluit Luchtkwaliteit (fijnstof-discussie) op de besluitvorming van Rijksweg A74. Uitgangspunt voor het GVVP is dat de A74 conform het Ontwerp-Tracébesluit van de ministers van VROM en V&W aangelegd wordt.

Het is duidelijk dat nationale vraagstukken betreffende fijnstof, maar ook de aanleg van de A74 met onzekerheden zijn omgeven. Gelet op de directe link met het stedelijke wegennet is ervoor gekozen het GVVP af te bakenen tot wat wel bekend is. Impliciet wil dat zeggen dat er ergens halverwege de planperiode een actualisatie opportuun kan zijn. In het GVVP is een aantal onderwerpen opgenomen die dan actueel kunnen worden.

1.4 Meerwaarde

De relatie met de Visie Venlo en de Ruimtelijke Structuurvisie en de verkeersanalyse geeft een steeds beter samenhangend beeld van de totale toekomst van Venlo. Hierbij zijn leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van gelijk gewicht. Doelen en inspanningen worden hiermee in verband gebracht.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de totstandkoming van het verkeers- en vervoersbeleid uiteengezet. Hierin worden onder andere de aanleiding voor het plan, en de positie van het plan weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt de hoofddoelstelling van het verkeers- en vervoersbeleid gepresenteerd en de trends en ontwikkelingen die daarop van invloed zijn. In hoofdstuk 4 wordt de hoofddoelstelling 'Venlo: Leefbaar en Bereikbaar' nader uitgewerkt in subdoelstellingen en accenten in het toekomstige beleid. Hoofdstuk 4 bevat de uitwerking van de (sub)doelstellingen voor het hoofdthema Bereikbaarheid. Hoofdstuk 6 bevat de uitwerking van het tweede hoofdthema: Leefbaarheid. Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de koppeling gelegd tussen de visie en de uitvoering van het geformuleerde verkeers- en vervoersbeleid.



Hoofdstuk 2

2 TOTSTANDKOMING VERKEERS- EN VERVOERSBELEID

Wat is de aanleiding voor het verkeers- en vervoersplan?

Wat is de positie van verkeer en vervoer in het gemeentelijke beleid?

Hoe is het plan tot stand gekomen?

Wat is de samenhang tussen de hoofdnota en de deelplannen van het GVVP?

2.1 Aanleiding verkeers- en vervoersplan

Mobiliteit is één van de basisbehoeften van onze samenleving. Mobiliteit staat echter niet op zichzelf, iedere verplaatsing heeft een reden. Of dat nu is om naar het werk te gaan, om te gaan winkelen of om voor het plezier een ritje te maken. Mobiliteit is géén doel op zich. Het mogelijk maken van verkeer dient ervoor om mensen de kans te geven zich persoonlijk of gezamenlijk te ontwikkelen en te ontspannen en een sterke economie en samenleving te ontwikkelen. Verkeer en vervoer is daarmee een afgeleide van de maatschappij en maakt de ontwikkeling van de stad mogelijk door voorwaardenscheppend bij te dragen aan het bereiken van de doelen van de stad.

In de Visie Venlo 2030¹ zijn de aspecten die van strategisch belang zijn voor de toekomst van de stad en die richting geven aan de ontwikkeling van beleid en programma's beschreven.

Stad voor jong en oud
Duurzame stad
Grensverleggende stad
Logistiek en industrieel knooppunt
Veelzijdige culturele stad

Aspecten die van betekenis zijn, in bepaalde gevallen zelfs tegenstrijdig aan elkaar, voor het samenstellen van het verkeers- en vervoersbeleid. Doorvertaling van de aspecten uit Visie Venlo 2030 heeft onder meer plaatsgevonden in de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015². In de ruimtelijke structuurvisie zijn tevens een aantal richtinggevende principes voor het te voeren verkeers- en vervoersbeleid vastgelegd³. Daarnaast vormen de overige principes voor Venlo, die feitelijk een doorvertaling van de Visie Venlo zijn, belangrijke uitgangspunten voor het te ontwikkelen verkeers- en vervoersbeleid. Voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van krachtige kernen binnen een robuust casco.

Naast het 'eigen beleid' is recentelijk een aantal rijks- en provinciale nota's verschenen die van importantie zijn voor het te ontwikkelen 'venlose' verkeers- en vervoersbeleid, te weten: de 'Nota Ruimte', de 'Nota Mobiliteit', 'Pieken in de Delta' van het ministerie van Economische Zaken en ten slotte de 'Discussienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan'. In de Nota Ruimte heeft Venlo een positie verworven als 'economisch kerngebied en greenport' die van belang is voor de (door)ontwikkeling van de stad in economisch opzicht. **Kenmerk van voornoemde nota's is, dat het nationale en provinciale verkeers- en vervoersbeleid het komende decennium gericht zal zijn op het ondersteunen van de ruimtelijk economische ontwikkeling.** De provincie stelt daarbij verder dat mobiliteit een essentiële randvoorwaarde vormt voor het sociaal maatschappelijk functioneren en een belangrijk onderdeel van de vrijheidsbeleving van burgers.

¹ Visie Venlo 2030 – Kompas voor de toekomst, Gemeente Venlo, 2 juni 2004

² concept-Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, Gemeente Venlo, 21 februari 2005

³ zie Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, hoofdstuk 4, blz. 63

De opgave waarvoor de stad staat is het ontwikkelen van een verkeers- en vervoersbeleid, dat optimaal bijdraagt aan de ontwikkeling van de stad in al haar facetten, zoals deze zijn beschreven in Visie Venlo 2030, Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, het Meerjarenontwikkelings-programma 2005 -2009⁴ en ten slotte de gemeentelijke Programmabegroting 2005-2009.

In de 'Planwet Verkeer en Vervoer' is ten slotte vastgelegd dat het gemeentebestuur zorg draagt voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. Dit beleid geeft richting aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. Het gemeentebestuur neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoersplan en van het provinciale verkeers- en vervoersplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten. Een gemeentelijk plan is het geëigende middel.

De ingebruikname van de A73-zuid en mogelijk de A74 in 2008 en de herindeling van de gemeente (sinds 2001) maken een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoersplan eveneens noodzakelijk. Het vigerende verkeer- en vervoerplan is van 1992.

2.2 Positie gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan heeft als motto 'VENLO: leefbaar en bereikbaar' meegekregen en sluit daarmee aan op de beleidsrichting van de 'Visie Venlo 2030'. De rijksoverheid heeft recentelijk een nieuwe koers ingezet met het presenteren van de 'Nota Mobiliteit'. De centrale boodschap van de rijksoverheid is nu: mobiliteit mag, maar wel veilig en leefbaar. Venlo dient de essentiële onderdelen van het rijksbeleid over te nemen in haar beleid. Het beleid wordt gericht op het vlot, én veilig, kunnen verplaatsen van mensen in een leefbare omgeving.

Het nieuwe rijksbeleid leidt tot een decentralisatie van plannen en projecten. Dit vraagt niet alleen anders denken over het oplossen van verkeers- en vervoersvraagstukken, maar houdt een verandering van de financiering van de (hoofd)infrastructuur in. De provincie wordt hierin belangrijker. Het provinciale beleid wordt verwoord in het concept Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 'Liefde voor Limburg' (stand januari 2005). De doorvertaling van de rijksdoelstellingen naar de regio Venlo dient nog plaats te vinden. Daarom kan de reikwijdte tot aan de planhorizon van 'VENLO: leefbaar en bereikbaar' maar beperkt zijn. De planhorizon van 'VENLO: leefbaar en bereikbaar' is daarom het jaar 2015.

Basiselementen t.b.v. Provinciaal verkeers- en vervoersplan (selectie uit discussienotitie april 2005⁵)

In navolging op het nationale beleid zal het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan gericht zijn op het ondersteunen van de ruimtelijk economische ontwikkeling;

- Mobiliteit draagt bij aan en is dienstbaar aan economie, welzijn en duurzaamheid;
- Bereikbaarheidsknelpunten in de periode 2015/2020 moeten vooral door benuttingmaatregelen worden opgevangen;
- De provincie heeft een groot aantal verbeteringsvoorstellen op de rol staan. De provincie voorziet dat ook de A67 in de periode 2015/2020 de nodige aandacht dient te krijgen;
- Het openbaar vervoer draagt bij aan een breed aanbod van vervoersvoorzieningen;
- Verkeersveiligheid blijft een topprioriteit;
- Geen beïnvloeding van de mobiliteit naar omvang, maar wel mobiliteit met verstand;
- Een regionale gebiedsgerichte aanpak.
- Goederenvervoer integraal onderdeel van vervoersaanpak maken en houden.

⁴ Meerjarenontwikkelingsplanprogramma 2005-2009, Investeren in onze stad van morgen, Gemeente Venlo, 2004

⁵ Blz. 4, 5 en 21, Discussienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), Provincie Limburg, april 2005

Omslag in rijksbeleid voor het hoofdautosnelwegennet in Nederland

Betrouwbaar en snel over de weg

In het nieuwe overheidsbeleid op het gebied van verkeer en vervoer, verwoord in de nota Mobiliteit, staat het op tijd op de bestemming kunnen komen centraal. De reistijd op het hoofdwegennet autosnelwegennet wordt als basis daarvoor genomen (met 5% overschrijdingskans) en

- mag in de spits op snelwegen maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits;
- mag op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk twee keer zo lang.
- mag in de spits op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen over een afstand van 10 kilometer van maximaal 12 minuten zijn, dat wil zeggen maximaal 6 minuten vertraging.

Daarmee wordt beoogd zekerheid te geven over de te verwachten reistijd, zodat iedereen daar rekening mee kan houden.

Dit wordt mogelijk door een forse impuls van bouwen, benuttingsmaatregelen en gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de hoofdverbindingssassen waaronder de A67. Ook incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie wordt verbeterd.

Bundeling van budgetten: geld en beslissen in één hand

De wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) voorziet de decentrale overheden van financiële middelen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het BDU-budget wordt verdeeld over negentien ontvangers: de twaalf provincies en de zeven WGR-plusregio's: Amsterdam, Arnhem en Nijmegen, Eindhoven en Helmond, Enschede en Hengelo, 's-Gravenhage, Rotterdam en Utrecht. Uitgangspunt is dat beslissingen over het onderliggend wegennet, het vergroten van de verkeersveiligheid en investeringen in het stads- en streekvervoer en de exploitatie ervan, in één bestuurlijke hand moeten liggen. De decentrale overheden kunnen zelf beslissen waaraan ze dit geld besteden. Mits ze de basiskwaliteit bieden die is vastgelegd in de essentiële onderdelen van beleid.

Het Rijk wil de gebruiker van infrastructuur meer naar rato van het gebruik daarvan laten betalen.

Samenwerking

Overheden in de regio en private partijen werken samen aan verkeers- en vervoerplannen, stemmen deze af met de ruimtelijke plannen, en maken afspraken over financiering en planning. Vanzelfsprekend met inachtneming van wettelijke milieunormen. Decentrale overheden laten hun beleid aansluiten op dat van aangrenzende provincies, WGR-plusregio's, landen als het grensregio's betreft (bijvoorbeeld Maastricht-Aken-Luik) en indien relevant op de bereikbaarheidsparagrafen uit de meerjarenontwikkelingsprogramma's van de grote steden in de regio.

Hoofdinfrastructuur en regionale en lokale infrastructuur worden nader op elkaar afgestemd. Uitgangspunt zijn niet de hiërarchische verhoudingen tussen partijen, maar ieders specifieke verantwoordelijkheden, belangen en mogelijkheden om bij te dragen aan een betere bereikbaarheid, veiligheid of leefomgeving in het gebied. Het rijk koppelt de inzet van financiële middelen aan de mate waarin samenwerkende gemeenten die in een nationaal stedelijk netwerk participeren, afspraken met elkaar hebben gemaakt en deze uitvoeren. Zo is samenwerking één van de criteria bij de beslissingen over aanleg van infrastructuur.

Selectieve aanpak in de stedelijke netwerken

Voor de gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsproblemen in de stedelijke netwerken ligt het initiatief bij de betrokken overheden. In deze gebieden staat het rijk een aanpak voor volgens het advies van de commissie Luteijn. Deze commissie concludeert dat een betere probleemanalyse (netwerkanalyse) en een betere samenwerking tussen de partijen (openbaar vervoer, fiets, lopen, vervoermanagement) de sleutel vormen tot succes. Ook de relatie met de ruimtelijke ordening is cruciaal. Het rijk wil deze aanpak uitbreiden en verwacht dat de betrokken overheden samen met het rijk het totale stedelijke netwerk zullen analyseren.

2.3 Planproces

Het GVVP is tot stand gekomen in een uitvoerige dialoog met de omgeving en de gemeenteraad. De raad is via de commissie Woonomgeving op een aantal saillante momenten geïnformeerd over het GVVP. Daarnaast is een Externe Klankbordgroep GVVP geconsulteerd bij het opstellen van het GVVP.

In de Externe Klankbordgroep GVVP hebben zitting:

- het wijkoverleg stadsdelen Venlo, Blerick en Tegelen-Belfeld;
- 3VO en de Fietsersbond;
- de Kamer van Koophandel Limburg-Noord en de Lozo;
- de Politie Limburg-Noord, het RAV Limburg-Noord en de Brandweer Venlo;
- de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat directie Limburg (beide agendalid);
- de scholen stichtingen Fundare, Agora en Fortior;
- de stichting Stadsmanagement Venlo en de vereniging van Vastgoedeigenaren;
- Winkelhart Blerick, Venlostad.com en de winkeliersvereniging Tegelen;
- de stichting Wel.kom, de Gehandicaptenraad Venlo en de Seniorenraad Venlo;
- de Regio Noord- en Midden-Limburg en de regio VVV;
- de Coördinator Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs van de Onderwijsgemeenschap Venlo e.o. en de Hermesgroep.

Zowel de Raadscommissie Woonomgeving en de Externe Klankbordgroep GVVP is geïnformeerd bij de start van het proces, bij de behandeling van de Verkenningnota, bij de bespreking van een aantal verkeers- en vervoerskundige dilemma's en ten slotte over de Perspectievennota.

In aanvulling op de Externe Klankbordgroep hebben een aantal gesprekken plaatsgevonden met de Provincie en Rijkswaterstaat, de hulpdiensten en met de Kamer van Koophandel. Op 7 maart 2005 is de Perspectievennota toegelicht op de algemene ledenvergadering van Stichting Ondernemers Binnenstad Venlo. De gemeenteraad heeft tenslotte ten behoeve van het GVVP een hoorzitting gehouden op 28 april 2004 en op 2 maart 2005 een themabijeenkomst. Aan het begin van het traject hebben is een aantal interviews met sleutelpersonen gehouden en zijn de knelpunten en wensen vanuit de wijken geïnventariseerd.

Bij het opstellen van het GVVP is rekening gehouden met de adviezen vanuit onder meer de raad en de Externe Klankbordgroep. Vooral de behandeling van de verkeers- en vervoerskundige dilemma's hebben richting gegeven aan de ontwikkeling van het GVVP.

Het totale planproces is aangestuurd door een stuurgroep GVVP bestaande uit:

- wethouder Stelder, Wolters, van der Zwaag;
- wethouder Leppink-Schuitema;
- wethouder Freij;
- directeur Stadsbeleid;
- Afdelingshoofd Ingenieursbureau;
- Afdelingshoofd Stedelijke Ontwikkeling.

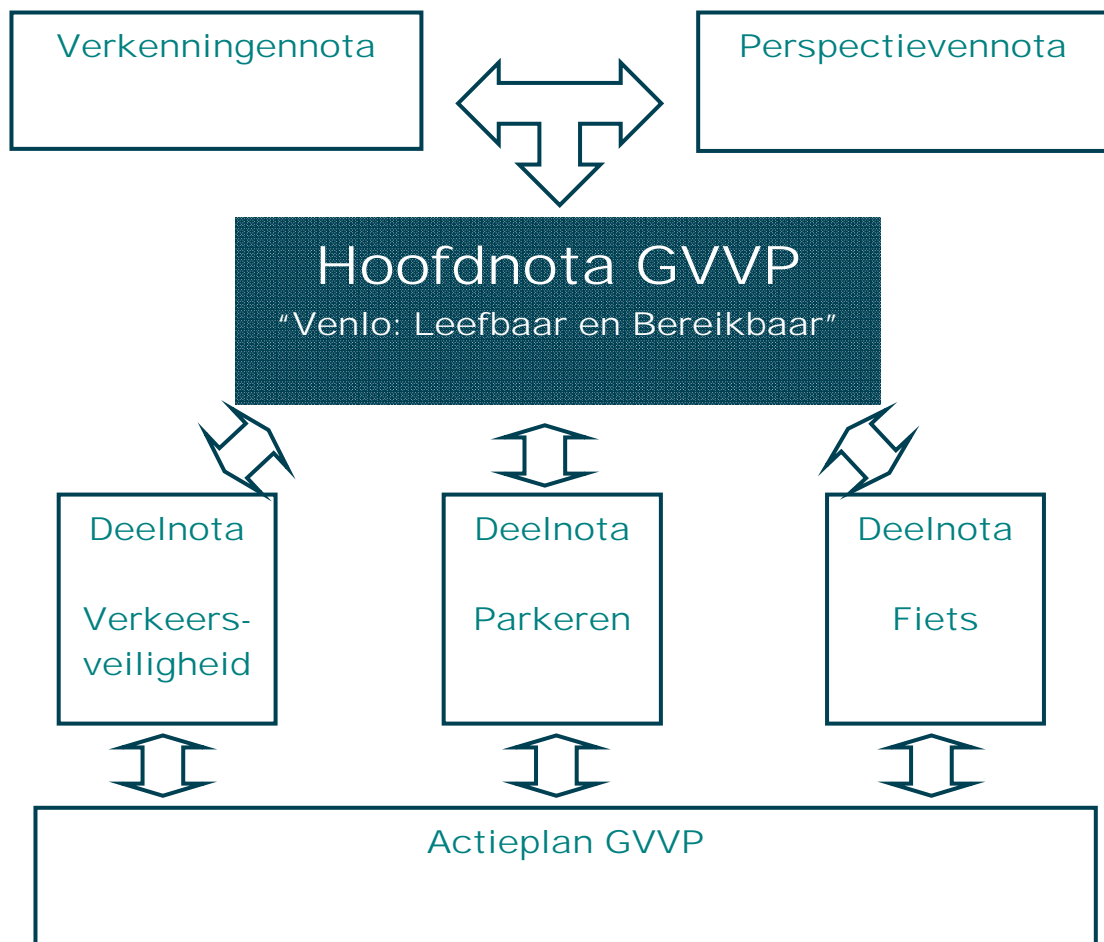
2.4 Planmodel Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het totale GVVP bestaat uit een Hoofdnota GVVP, een drietal uitwerkingsnota's en een actieplan. Hieraan zijn een tweetal achtergronddocumenten vooraf gegaan (zie figuur 2.1). De 'Hoofdnota' van het

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is het door de gemeenteraad vast te stellen beleidsplan voor de komende tien jaar. De deelnota's Parkeren, Verkeersveiligheid en Fiets zijn een uitwerking van de hoofdnota. De deelnota's zullen, na consultatie van de gemeenteraad, door het college van B&W vastgesteld worden.

De Perspectievennota en de Verkenningnota zijn niet formeel vastgesteld door raad of college. Ze vormen wel belangrijke bouwstenen en ambtelijke achtergronddocumenten waarin meer diepgaande feitelijke informatie is opgenomen. De Perspectievennota is de basis voor de in de hoofdnota gemaakte keuzes.

Het actieplan bevat de opsomming van alle uit te voeren maatregelen en acties en een prioritering. Het actieplan zal nog omgezet worden in een in de jaren uitgezet Uitvoeringsprogramma. Inclusief de financiële vertaling van het Uitvoeringsprogramma zal dat aan de gemeenteraad ter besluitvorming worden voorgelegd.



Figuur 2.1. Planmodel GVVP

Hoofdstuk 3



3 DOELSTELLING GEMEENTELIJK VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

Welk doel wordt nagestreefd

Welk kwaliteitsdoel wordt nagestreefd?

Welke trends in verkeer en vervoer hebben invloed in Venlo?

Welke ontwikkelingen hebben verder invloed?

3.1 Hoofddoelstelling “Venlo: Leefbaar en Bereikbaar”

Mobiliteit is één van de basisbehoeften van onze samenleving. Individueel willen de burgers niet inleveren op dit verworven goed: mobiliteit staat gelijk aan bewegingsvrijheid en ontplooiingsmogelijkheden. De groeiende mobiliteit vraagt wel steeds meer ruimte en tast de leefomgeving aan. Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid kunnen onder druk komen te staan. Juist in Venlo, waar veel werkgelegenheid zich concentreert, waar sprake is van een grote goederenmobiliteit en waar de stad aantrekkelijk is en wil zijn voor bezoekers, moet sprake zijn van een balans in bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De uitvoering van het hier gepresenteerde gemeentelijke verkeers- en vervoersplan moet leiden tot een goede balans.

In de ‘Visie Venlo 2030’ is gewenste economische groei en ruimtelijke ontwikkeling van Venlo in een aantal thema’s verwoord. Samengevat is deze visie de volgende:

Een stad voor jong en oud, waarin de mens centraal staat. Een ruimtelijke ontwikkeling in een duurzame stad, grensverleggend in regio en euregio, een logistiek en industrieel knooppunt en een veelzijdige culturele stad.

De hoofddoelstelling van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid sluit aan op deze visie:

Een verkeers- en vervoerssysteem, dat de ruimtelijke en economische ambities optimaal ondersteunt en zorgt voor een leefbare, veilige en bereikbare stad. (Het hoofddoel is in principe al opgesloten in de titel ‘VENLO: Leefbaar en Bereikbaar’).

Deze hoofddoelstelling strookt met het nieuwe rijksbeleid. In dat rijksbeleid wordt aangegeven dat het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid bij moet dragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling. Met als voorwaarde dat dit gunstige effecten heeft op veiligheid, leefomgeving en milieu. Daarbij dient extra aandacht gegeven te worden aan de bereikbaarheid van de lokale en regionale vitale economische locaties.

In dit hoofdstuk worden de aspecten die inwerken op de hoofddoelstelling weergegeven. In hoofdstuk 4 zal de hoofddoelstelling, rekening houdende met deze invloeden, geconcretiseerd worden in het toekomstig te voeren verkeers- en vervoersbeleid.

3.2 Trends verkeer en vervoer voor Venlo

meer dan gemiddelde mobiliteitsgroei

De groei van de mobiliteit is geen rechtlijnig proces. Deze groei heeft te maken met verscheidene invloeden en diverse trends. In het verkeers- en vervoersbeleid van Venlo zijn deze trends meegenomen voor zover deze directe invloed hebben op de omvang van het verkeer en vervoer over de weg, per spoor en via het water. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen zijn van invloed. Deze worden in de volgende paragraaf opgesomd.

De automobilititeit zal in de planperiode tot het jaar 2015, en daarna, groeien. Dit is een direct gevolg van de economische groei in en buiten Venlo. De ontwikkeling van de bevolking en van de werkgelegenheid hebben eveneens invloed op de mobiliteit. Een belangrijk deel van deze ontwikkelingen is weggebonden. Het nu nog lage autobezit en het lager dan gemiddeld aantal verplaatsingen van Venlonaren zal bijtrekken. Dit vertaalt zich in een extra groei van de (auto)mobilititeit. Dit alles maakt dat de mobiliteitsgroei in Venlo groter is dan ergens anders. Daarbij zal de goederenmobilititeit sterker groeien dan die van personen. De ontwikkelingen op de bedrijventerreinen, waaronder de Trade Ports, leiden tot een sterke toename van het goederenvervoer. Deze hiervoor geschetste trend vertaalt zich in meer fietsers, meer personenauto's en meer goederenvervoer op de Venlose wegen.

goederenvervoer: toename weg, water en spoor

Venlo is het derde logistieke knooppunt van Nederland. Vervoer per spoor en over water groeit in Venlo mede door de aanleg van de barge terminal. De goederenstromen wijzigen als gevolg van de ontwikkelingen naar een veelheid van logistieke oplossingen met logistieke centra en regionale distributiecentra. Ook de manier van werken verandert door schaalvoordelen en flexibel en klantgericht werken. E-business en ICT dragen hieraan bij. Goederenvervoer zal hierdoor niet langer meer alleen overdag plaatsvinden, maar het gehele etmaal. Ook wordt een nieuwe generatie intermodale concepten verwacht, gestimuleerd door het dichtslibben van het autosnelwegen in Nederland. De verwachte groei van goederenvervoer heeft invloed op de doorstroming en de leefbaarheid, zowel op het omringende autosnelwegennet rond Venlo als daarbinnen.

bevolkingssamenstelling wijzigt

In Venlo neemt na 2010 de vergrijzing snel toe als gevolg van de 'babyboom' van de jaren vijftig. De groei van het autoverkeer zal door deze vergrijzing per saldo na 2010 enigszins afvlakken. De aanpak van de verkeersveiligheid zal zich daardoor meer dan nu het geval is op ouderen moeten gaan richten. Het aantal allochtonen blijft naar verwachting in Venlo stijgen. Ervaringen elders hebben laten zien dat hun automobilititeit veel geringer is dan van de gemiddelde burger. Dit zal ook voor Venlo gelden. Door de te verwachten verdere individualisering neemt het aantal eenpersoonshuishoudens fors toe. Door al deze ontwikkelingen zal het op andere uren van de week naar verhouding drukker worden.

meer funshoppen, sociaal en recreatief verkeer door vrijetijdsontwikkeling

Het winkel-, sociaal en recreatief verkeer in Venlo neemt toe. Dit komt doordat meer huishoudens over meerdere auto's gaan beschikken en door de toename van vrije tijd en welvaart. Het aantal autokilometers zal toenemen. Het aantal tweeverdieners neemt de komende jaren toe in Venlo; daarmee stijgt ook het autobezit. De vrijetijdsbesteding wordt nog steeds belangrijker. Venlo heeft specifieke aantrekkingskracht op Duitsers als het gaat om kooptoerisme. Ook door al deze ontwikkelingen zal het op andere uren van de week naar verhouding drukker worden.

werken over de grens

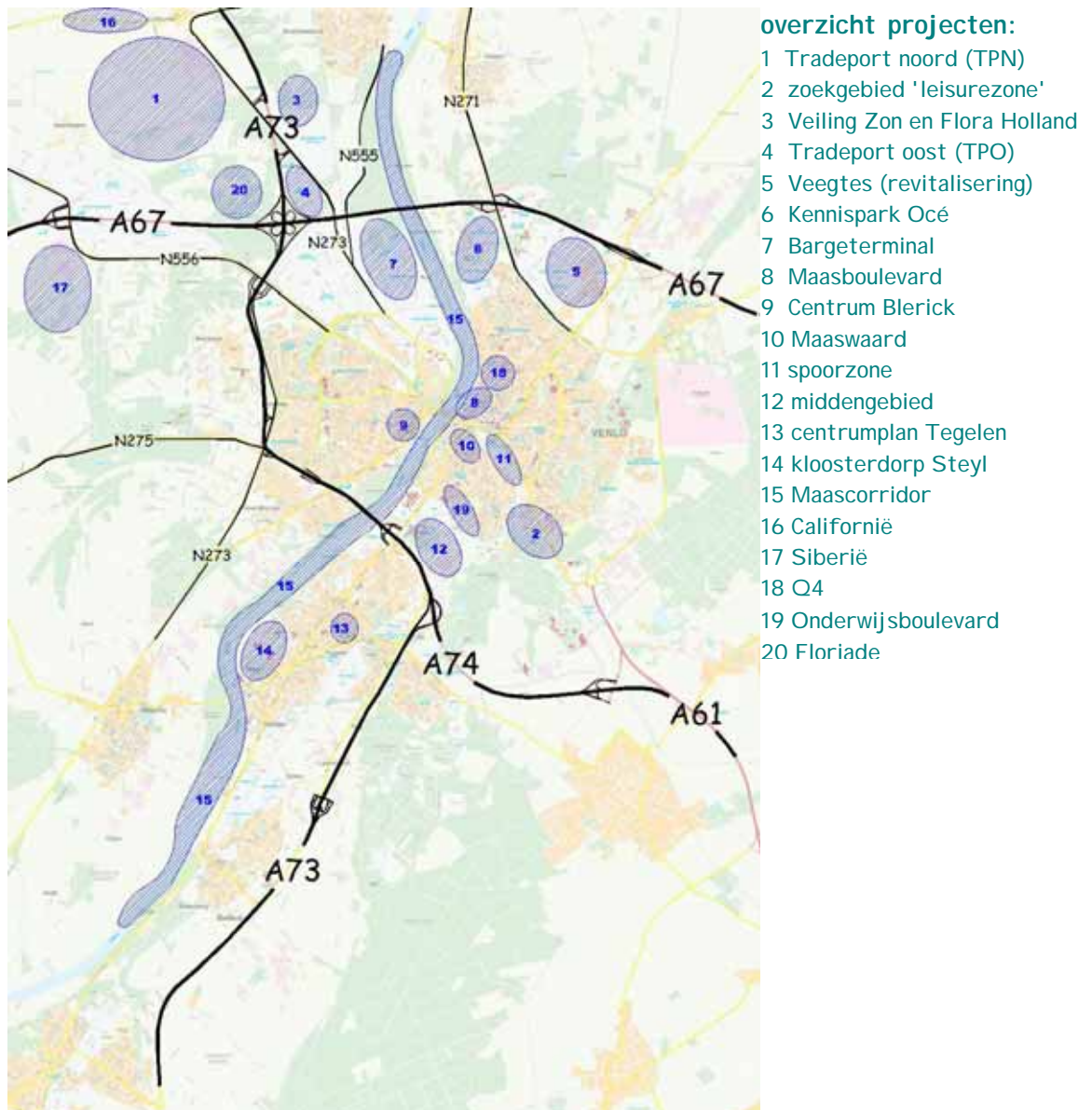
De landsgrenzen spelen steeds minder een rol bij te maken keuzes ten aanzien van wonen, werken en winkelen. Nu leiden grensverschillen nog steeds tot opmerkelijke vormen van tijdgebonden mobiliteit. De landsgrenzen zullen vervagen. Nederlanders tanken in Duitsland, Duitsers winkelen in Venlo, Nederlanders verhuizen naar Duitsland.

ICT

Vanuit de overheid is een aantal beleidsstukken opgesteld waaruit blijkt dat ICT-oplossingen op het gebied van verkeer en vervoer ruimte gaan krijgen. Op internationaal vlak zal ICT een rol gaan spelen bij het

gebruik van de infrastructuur. Daarbij staat een goede doorstroming op de belangrijkste internationale corridors, zoals de trans Europese netwerken, centraal.

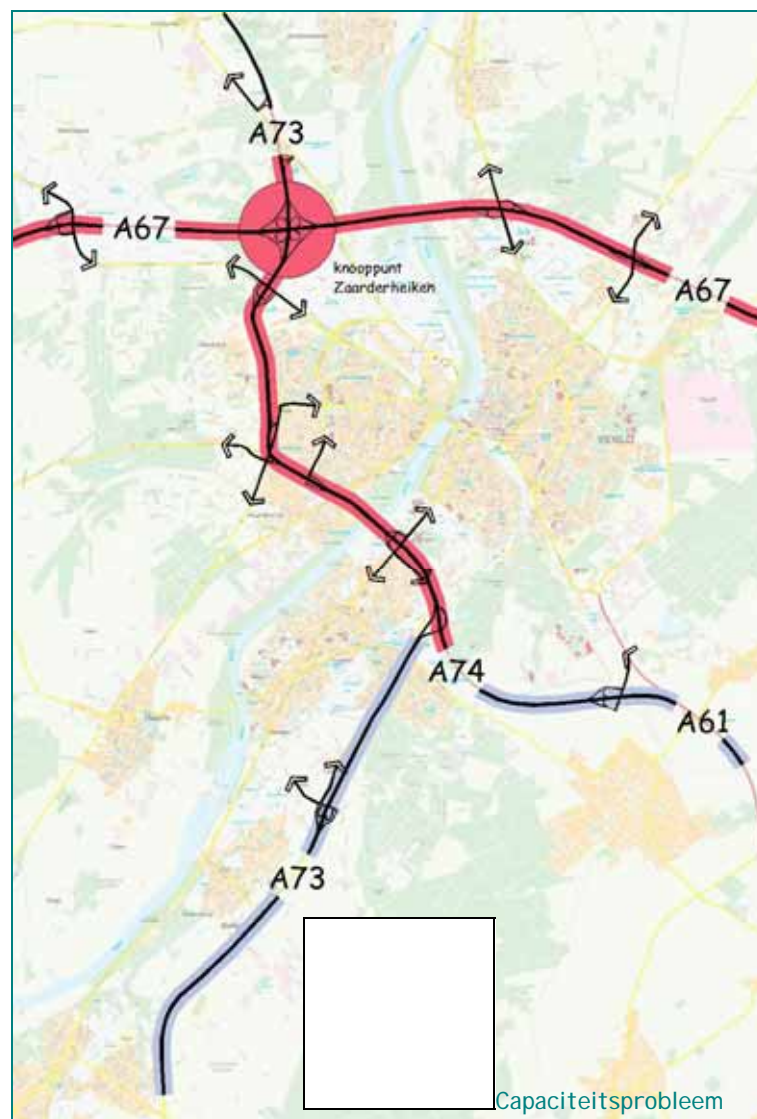
In de komende jaren zal ICT een steeds sterkere rol gaan spelen, waarbij nieuwe voertuigsystemen en technieken zullen worden geïntroduceerd. Voertuigtechnieken zoals 'snelheidsadapters' in auto's (ISA-project Tilburg) zullen de verkeersveiligheid in positieve zin kunnen beïnvloeden. De nieuwe technologische systemen zoals incarsystemen, wegkantsystemen en Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) zullen naar verwachting pas na de planperiode worden geïmplementeerd. De ontwikkelingen op het gebied van nieuwe technologie worden gedurende de planperiode nauwlettend gevolgd.



Figuur 3.1. overzicht Ruimtelijke plannen.

3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen en uitbouw autosnelwegen

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn op figuur 3.1. te zien. De ontwikkelingsstadia en de realisatietermijnen van de diverse projecten zijn soms nog onduidelijk en/of nog onzeker. In 2008 worden de A73-zuid en de A74 opengesteld, naar huidige planning. Ook wordt tot die tijd gewerkt aan de totstandkoming van een gewijzigde ontsluiting van Trade Port-Noord, Greenport en aan de ontsluiting voor de Floriade. Door de ingebruikname van het zuidelijke deel van de A73, de A74, zal de mobiliteit in de regio Venlo flink groeien. Berekeningen tonen aan dat al in 2010 gerekend moet worden met ruim 40% meer ritten van, in en door Venlo dan in 2000. Deze groei, die zich daarna nog verder zal voortzetten, legt een zware claim op het net van autosnelwegen (A67, A73 en A74) in de toekomst. Vooral het knooppunt Zaarderheiken, de A67 (Maaskruising) en mogelijk de A73/A74 (Zuiderbrug, passage Blerick) komen de komende decennia qua doorstroming (sterk) onder druk te staan. Met het rijk zal overleg gevoerd moeten worden om de infrastructuur aan te passen en/of uit te breiden. Figuur 3.2. laat zien waar de aandachtspunten liggen.

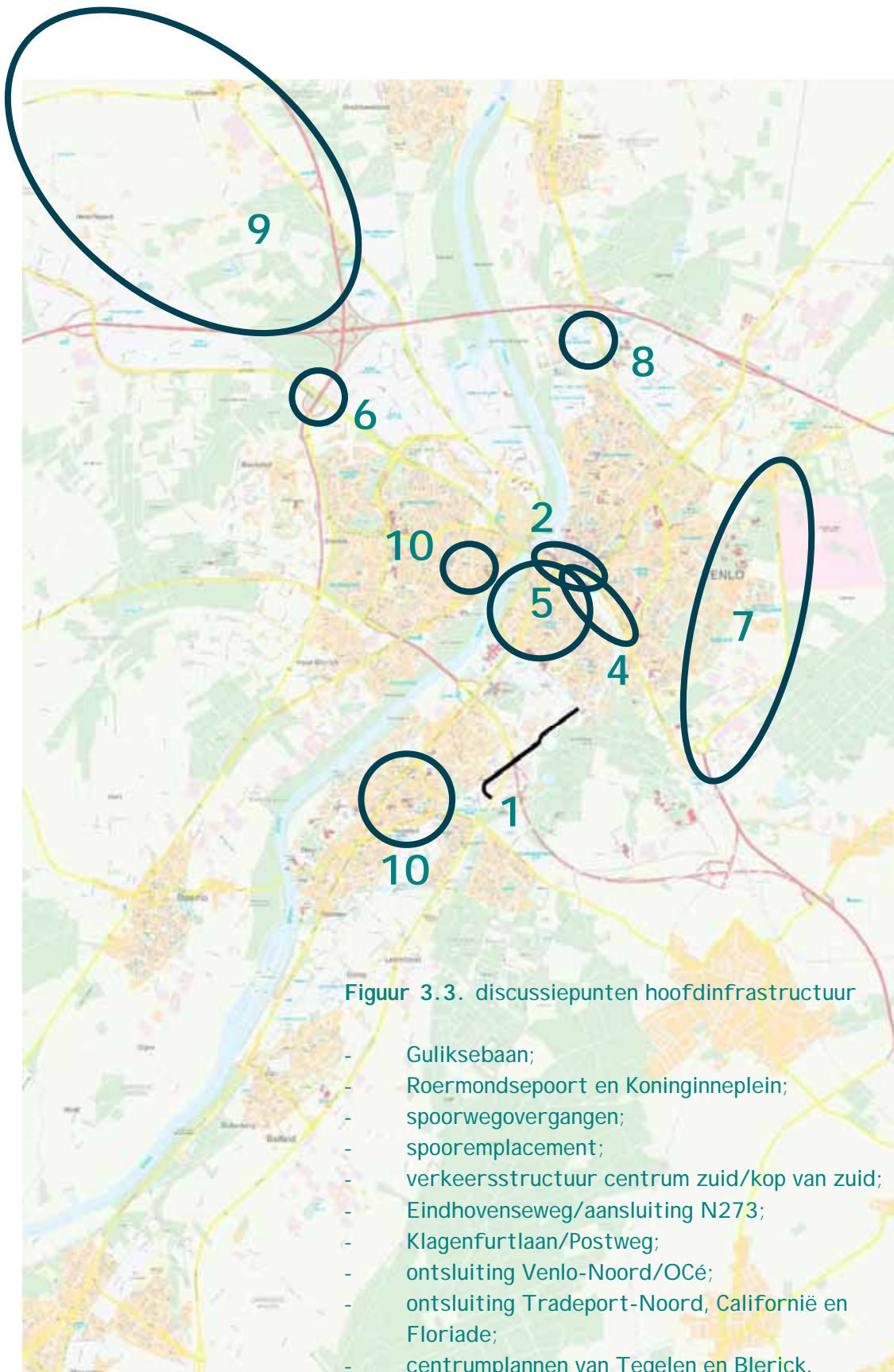


Figuur 3.2. Aandachtspunten toekomstige hoofdwegstructuur

Tot 2015 krijgt in Venlo een groot aantal infrastructurele projecten de nodige aandacht. Enkele projecten komen in de planperiode mogelijk al tot uitvoering (zie figuur 3.3.).

De 'Nota Ruimte' en de 'Nota Mobiliteit' wijzen Venlo aan als "economisch kerngebied" en "greenport", die goed bereikbaar moeten zijn. In het 'Meerjarenplan Infrastructuur en Transport' (MIT) van het Rijk is voor de periode 2011-2020 een zogeheten verkenningenstudie vermeld naar de bereikbaarheid van de A67 Trade Ports. In dit gebied zal in 2012 ook de Floriade plaats vinden.

<i>Nota Ruimte</i>	<i>Nota Mobiliteit</i>
<p>In de Nota Ruimte wordt Venlo binnen de basiskwaliteit genoemd als specifiek landbouwontwikkelingsgebied (Siberië en Californië) en binnen de Ruimtelijke Hoofdstructuur als economisch kerngebied (toptechnologische regio in relatie tot Brabantstad), als Greenport (economische en ecologische betekenis) en belangrijk gebied in de ecologische verbindingzone Roermond – Venlo - Nijmegen. De Maas en de A67 worden als hoofdverbindingssassen genoemd.</p>	<p>De Nota Mobiliteit stelt dat mobiliteit en transport horen bij de moderne samenleving. De mobiliteit groeit en de Rijksoverheid wil deze groei faciliteren vanwege de meerwaarde voor de economie en de betekenis voor de burger en maatschappij en wil tegelijkertijd de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Het streven van het Rijk daarbij is de betrouwbaarheid van de reistijd te verbeteren. Dit vraagt gebiedsgericht samenwerken.</p>



Hoofdstuk 4



4 BELEID VENLO: LEEFBAAR EN BEREIKBAAR

Welke koers gaan we varen met verkeer en vervoer? Welk kwaliteitsniveau streven we na?

Welke accenten gelden voor de komende jaren?

Hoe wordt het samenhangende verkeers- en vervoerssysteem bereikt?

Wat gaat er na 2015 gebeuren?

4.1 Positie Venlo

Venlo is een stad met een grote diversiteit aan ruimtelijke, sociale en economische activiteiten en functies: werken, winkelen, horeca, onderwijs, sport, cultuur en recreatie. De stad trekt vele (winkel en horeca)bezoekers, ook uit Duitsland, en mensen die vanuit de regio onderwijs volgen. Wekelijks bezoeken 180.000 mensen het stedelijk centrum Venlo. Voor goederenvervoer is Venlo een belangrijk (overslag)punt in Europa. Het Rijk en de Provincie onderschrijven het belang van Venlo regionaal, nationaal en internationaal. Mobiliteit speelt daarbij een belangrijke rol.

In Venlo is de doorstroming niet altijd en overall optimaal. Ook de bereikbaarheid van de natuurgebieden rond Venlo kan nog verder verbeterd worden.

De verkeersveiligheid vraagt de nodige aandacht. In Venlo is sprake van een achterstand. Vaker dan in andere Limburgse steden wordt de burger of de bezoeker met ernstige verkeersslachtoffers geconfronteerd. De kans daarop is anderhalf tot twee maal zo groot. Een extra inspanning is noodzakelijk om de verkeersveiligheid een positieve impuls te geven.

4.2 Koers VENLO: leefbaar en bereikbaar

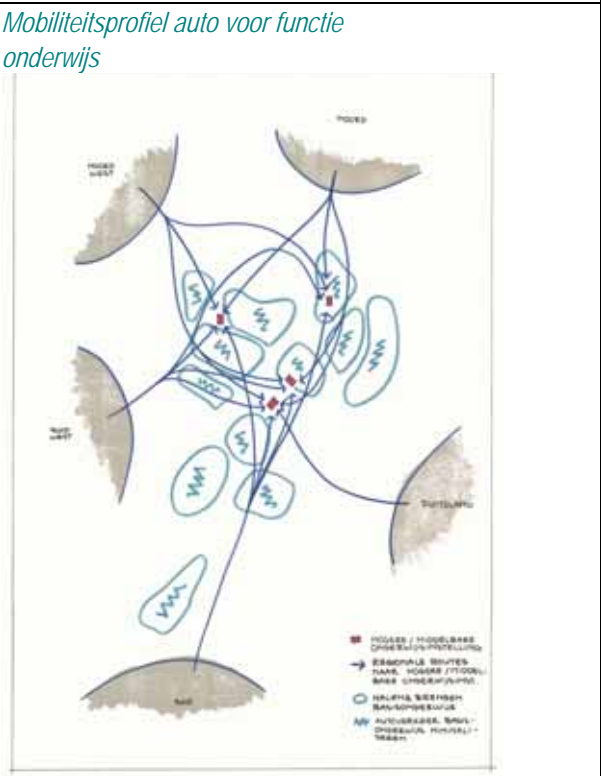
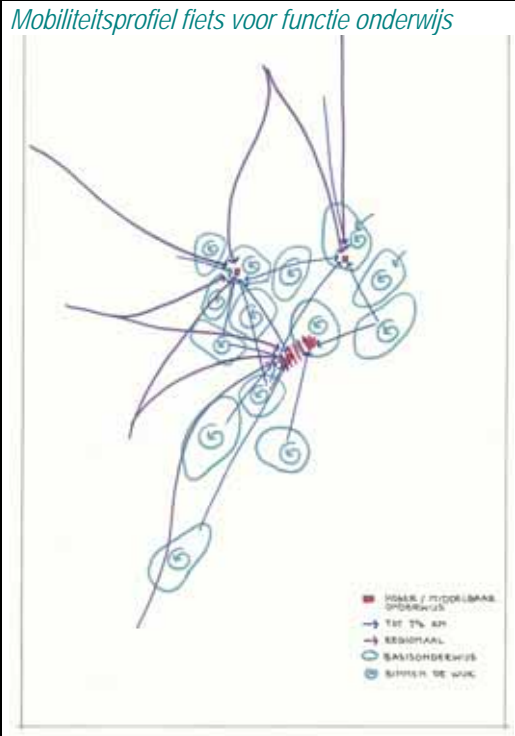
De gemeente zet met dit plan, 'VENLO: leefbaar en bereikbaar', de koers uit voor de planperiode tot het jaar 2015. Er zijn twee hoofdthema's: bereikbaarheid en leefbaarheid. Van deze thema's worden in de volgende twee hoofdstukken de gemaakte keuzes beschreven. Voor de toelichting wordt verwezen naar de Perspectievennota. Ingezet wordt op een duurzaam mobiliteitsbeleid dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ondersteunt en mogelijk maakt. De Visie Venlo en de beleidsnota's van Rijk en Provincie geven daarvoor de beleidskaders, trends en ontwikkelingen. De ambities die Venlo heeft op het gebied van bereikbaarheid (met aspect als economische groei) en leefbaarheid (met aspecten als duurzaam veilig, harmonie met omgeving) staan centraal in dit beleid. Verder dient de uitvoering van dit beleid haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar te zijn. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met punten als financiering en subsidiëring. Ook wordt aangehaakt bij de gebiedsgerichte aanpak met andere overheden, zoals die in de 'Nota Mobiliteit' is aangekondigd. Dan gaat het voornamelijk om het benutten van de knooppuntfunctie die Venlo heeft door de samenkomst van een aantal internationale verbindingen (spoor, water en weg). Na discussie met burgers, regionale en gemeentelijke organisaties, gemeenteraad en stadsbestuur is de koers van dit beleid voor de periode tot 2015 geconcretiseerd in een aantal onderdelen.

CONCRETE ONDERDELEN KOERS VENLO: LEEFBAAR EN BEREIKBAAR	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>kwiteit aan stad geven door bereikbaar houden economische centra en investeren in leefbaarheid in woonbuurten en wijken;</i> • <i>faciliteren autoverkeer waar het kan en geleiden waar het moet;</i> • <i>faciliteren goed bereikbare centra;</i> • <i>ruimte voor auto op autosnelwegen en hoofdontsluitingswegen behouden;</i> • <i>verkeersonveiligheid voortvarend aanpakken ruimte voor fiets in en door woongebieden (ontflechten van</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>investeren in bus naar station, werk, zorg en onderwijslocaties;</i> • <i>handhaven en waar nodig uitbouwen deeltaxi;</i> • <i>faciliteren goederenvervoer;</i> • <i>investeren in educatie, communicatie en handhaving;</i> • <i>benutting (dynamisch) verkeersmanagement.</i>

hoofdroutes);

VOORBEELD MOBILITEITSPROFIEL

Mobiliteitsprofiel
Onderwijslocaties- en voorzieningen (hoger en middelbaar onderwijs) worden in de nabije toekomst zoveel als mogelijk samengevoegd.
Basisonderwijslocaties worden bij voorkeur met andere (wijk)voorzieningen samengevoegd tot Brede Scholen.
Met deze ambitie wordt beoogd het aanbod en de kwaliteit van het onderwijs in Venlo minimaal op het huidige niveau te handhaven. Het basisonderwijs voorziet in de eigen behoefte, het middelbaar onderwijs is regionaal georiënteerd, het hoger onderwijs voorziet in een (boven)regionale behoefte, inclusief het Duitse achterland. Het clusteren zal tot een gewijzigd verkeers- en vervoerspatroon leiden waarop bij de ontwikkeling van deze scholen -vanaf het eerste moment- geanticipeerd dient te worden. Veelal is dit lokaal maatwerk.



Ambities verkeer en vervoer
Om de Venlose ambitie op het gebied van onderwijs gestalte te geven zijn de mogelijkheden met betrekking tot verkeer en vervoer primair gericht op de veilige bereikbaarheid per fiets via kwalitatief hoogwaardige fietsroutes. Bij het basisonderwijs richten de ambities zich voornamelijk op buurt- en wijkniveau. Voetgangers en autoverkeer (voor wat betreft het 'halen en brengen') spelen hierbij ook een belangrijke rol.
De middelbare scholieren zijn doorgaans op de fiets aangewezen en behoren tot de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Daarnaast speelt bij het middelbaar onderwijs het openbaar vervoer een rol vanwege de regionaal verzorgende functie. Bij het hoger onderwijs is tevens de autobereikbaarheid van belang.

4.3 Mobiliteit organiseren en accommoderen

Het streven is om met het verkeers- en vervoerssysteem alle functies van stad en regio optimaal te (blijven) bedienen. Ofwel een systeem te ontwikkelen dat robuust is en de mobiliteit organiseert en accommodeert. Uitgangspunt is een uitgebalanceerd en samenhangend geheel aan vervoersmogelijkheden. Robuust wil zeggen dat het systeem ook een hogere groei dan verwacht aan moet kunnen.

Mobiliteit organiseren en accommoderen

Een belangrijke vraag is of met de huidige verkeers- en vervoersvoorzieningen, met het wegennetwerk en de wijze waarop het openbaar vervoer is georganiseerd, het wel zal lukken de verwachte mobiliteit te organiseren én daarbij de gewenste kwaliteit te genereren. Deze vraag is beantwoord in een uitgebreide analyse, waarin de verkeersstromen per vervoerswijze, activiteit en functie uiteengerafeld zijn. Rekening is gehouden met trends en ontwikkelingen in het verkeer. Dit geheel is uitgewerkt in mobiliteitsprofielen met een differentiatie naar gebied en naar ruimtelijke, sociale en economische functies. Daarmee wordt een directe relatie gelegd naar de ambities zoals die beschreven zijn in de Visie Venlo c.a. Verkeer en vervoer levert daardoor een bijdrage aan het realiseren van de doelen van de stad.

Mobiliteitsprofielen

Mobiliteitsprofielen geven voor de verschillende functies van een stad of regio enerzijds de gewenste verkeersstructuur, verdeeld in autostructuur, fietsstructuur, openbaar vervoerssysteem en anderzijds hoe een stad of regio daar mee om wil en kan gaan. Daarbij is ingezoomd op specifieke gebieden zoals (toekomstige) bedrijvenpark(en), woninglocatie, zorg- en onderwijslocaties, recreatiegebieden.

Per functie zijn in de zogeheten mobiliteitsprofielen de kwaliteitseisen beschreven. Deze zijn daarna, ook weer per functie, vertaald naar de ambities op gebied van verkeer en vervoer. Als voorbeeld zijn voor de functie onderwijs in het nevenstaande kader het mobiliteitsprofiel en ambities te lezen. In onderstaande tabel zijn, ook weer als voorbeeld, de ambities op het gebied van verkeer en vervoer voor de functie onderwijs beschreven. Vervolgens is uit het beschouwen van alle functies het toekomstige verkeers- en vervoerbeleid bepaald. Een uitgebreide beschrijving van de mobiliteitsprofielen is opgenomen in de Perspectievennota GVVP 2015.

Deelgebied	Autoverkeer	Fiets- en voetverkeer	Parkeren	Openbaar vervoer	Overige opmerkingen
Hoger- en middelbaar-onderwijs	Regionale en stedelijke goede bereikbaarheid	Vlotte, Veilige en hoogwaardige fietsroutes met voorrangregelingen ten gunste van de fiets naar de onderwijslocaties; Bij voorkeur scheiden van scooters en fietsers	Parkeren op eigen terrein	Goede OV-bereikbaarheid Openbaar vervoer halte nabij alle onderwijslocaties	
Basisonderwijs	Bepaalde bereikbaarheid op 'enige' afstand van de scholen	Veilige en directe loop- en fietsroutes	Parkeervoorziening en niet direct bij schoolingangen situeren maar op (geringe) loopafstand van de schoolingang	Zo mogelijk vormen van besloten personenvervoer c,q, deeltaxi.	Veilige schoolomgeving (scheiden brengen en halen met auto en met fiets/lopen) zonder doorgaand verkeer langs school(plein), het halen en brengen per auto ontmoedigen,; Veilige oversteekvoorzieningen bij de school en op de route naar de school.

4.4 Toekomstig beleid verkeer en vervoer Venlo

De afzonderlijke ambities leiden in totaliteit op het gebied van verkeer en vervoer tot het volgende beleid op hoofdlijnen (sub-doelstellingen):

mobiliteit staat ten dienste van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de stad en regio;

geen sturende beïnvloeding van de mobiliteit naar omvang, waarbij alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer) van gelijkwaardig belang zijn;

het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor alle modaliteiten;

het realiseren van een uitgebalanceerde wegcategorisering die voldoet aan de inrichtingseisen en waarbij een goede, vlotte, veilige doorstroming op de hoofdwegen⁶ mogelijk is én waarbij een goede kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt;

de zorg voor parkeermogelijkheden in de verblijfsgebieden en in de centra door evenwicht in vraag en aanbod van straatparkeren en parkeergarages met behulp van het parkeerregime (vrij, betaald, vergunning) en, waar relevant, het juiste tarief;

de parkeer capaciteit in een centrumgebied wordt gedimensioneerd op het gemiddelde van de piek tijdens de zaterdag en de koopavond;

de verkeersonveiligheid voortvarend aanpakken door het oplossen van de meest onveilige situaties en een goede inrichting van de wegen en straten;

het realiseren van een volwaardig netwerk van hoogwaardige fietsroutes met onderscheid in onder meer een fietsruggengraat en primaire fietsroutes;

het aanbieden, samen met de Provincie, van een goed openbaar vervoerssysteem met deeltaxi's, lijnbussen op hoofdlijnen en treinen;

het realiseren van goede faciliteiten voor het goederenvervoer, waaronder een vlotte doorstroming op autosnelwegen;

het uitvoeren van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, voorlichting, handhaving en samenwerking.

4.5 Accenten in het toekomstige beleid

De ontwikkelingsrichting, zoals die is beschreven in de 'Visie Venlo', is mede bepalend voor de accenten in het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren. Waar accenten moeten liggen komt verder voort uit de eerder genoemde ambities. De accenten zijn:

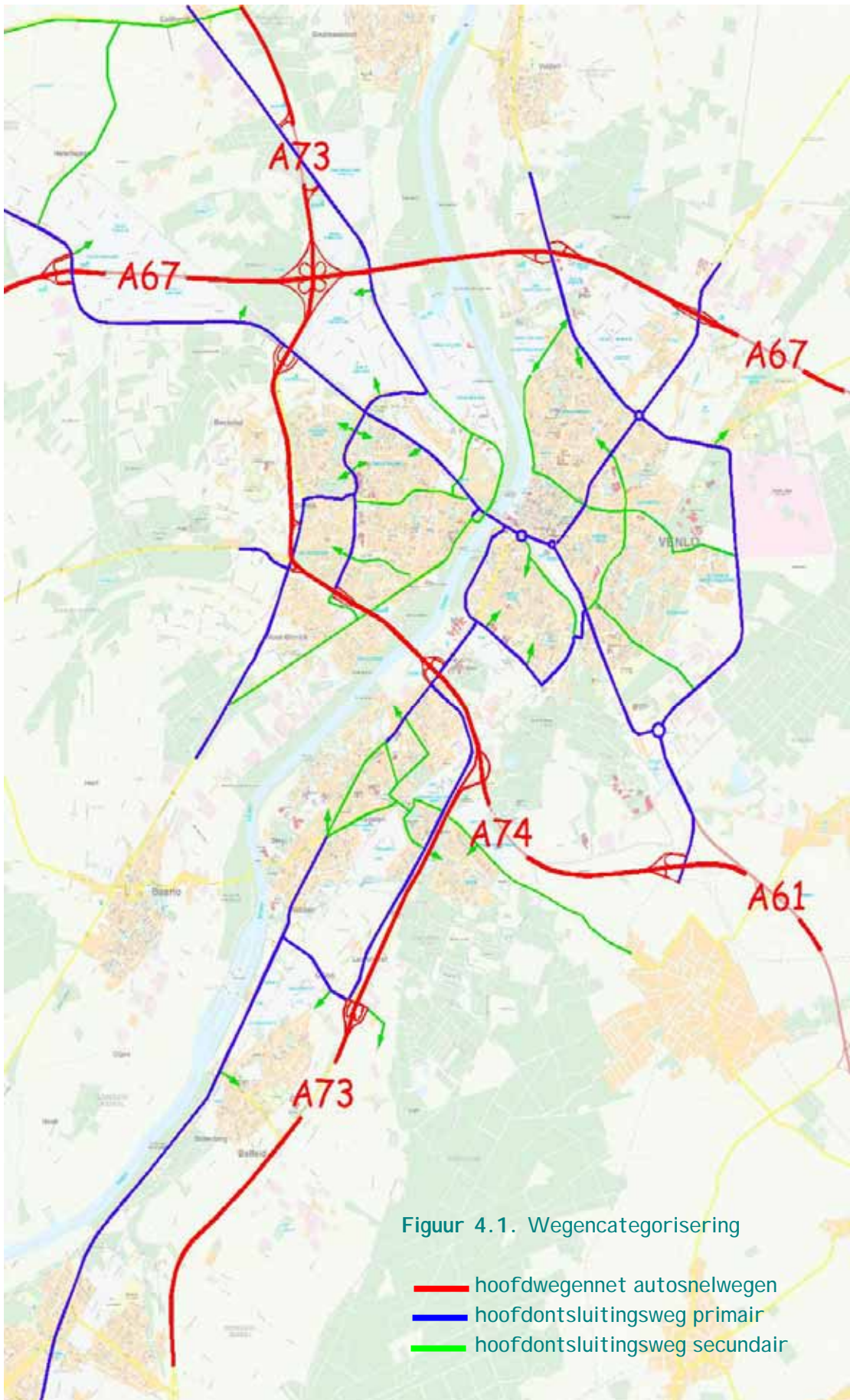
- verbetering doorstroming van het verkeer van en naar Venlo, door dat verkeer zo lang mogelijk gebruik te laten maken van de (nieuwe) autosnelwegen. Doorgaand verkeer, dat geen bestemming heeft in de stad, moet voorkomen worden op de hoofdontsluitingswegen. Verplaatsingen binnen de stadsdelen moeten afgewikkeld worden op de hoofdontsluitingswegen. Verplaatsingen tussen de

⁶ Onder hoofdwegennet wordt zowel het netwerk van autosnelwegen als de hoofdontsluitingswegen verstaan.




stadsdelen ten slotte moeten afgewikkeld worden op het hoofdwegennet. De wijken en buurten dienen gevrijwaard te worden van niet-wijkgebonden verkeer. Een uitgebalanceerd wegennet is daarbij cruciaal. Dit moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het verkeer over de autosnelwegen en de hoofdonthutingswegen;

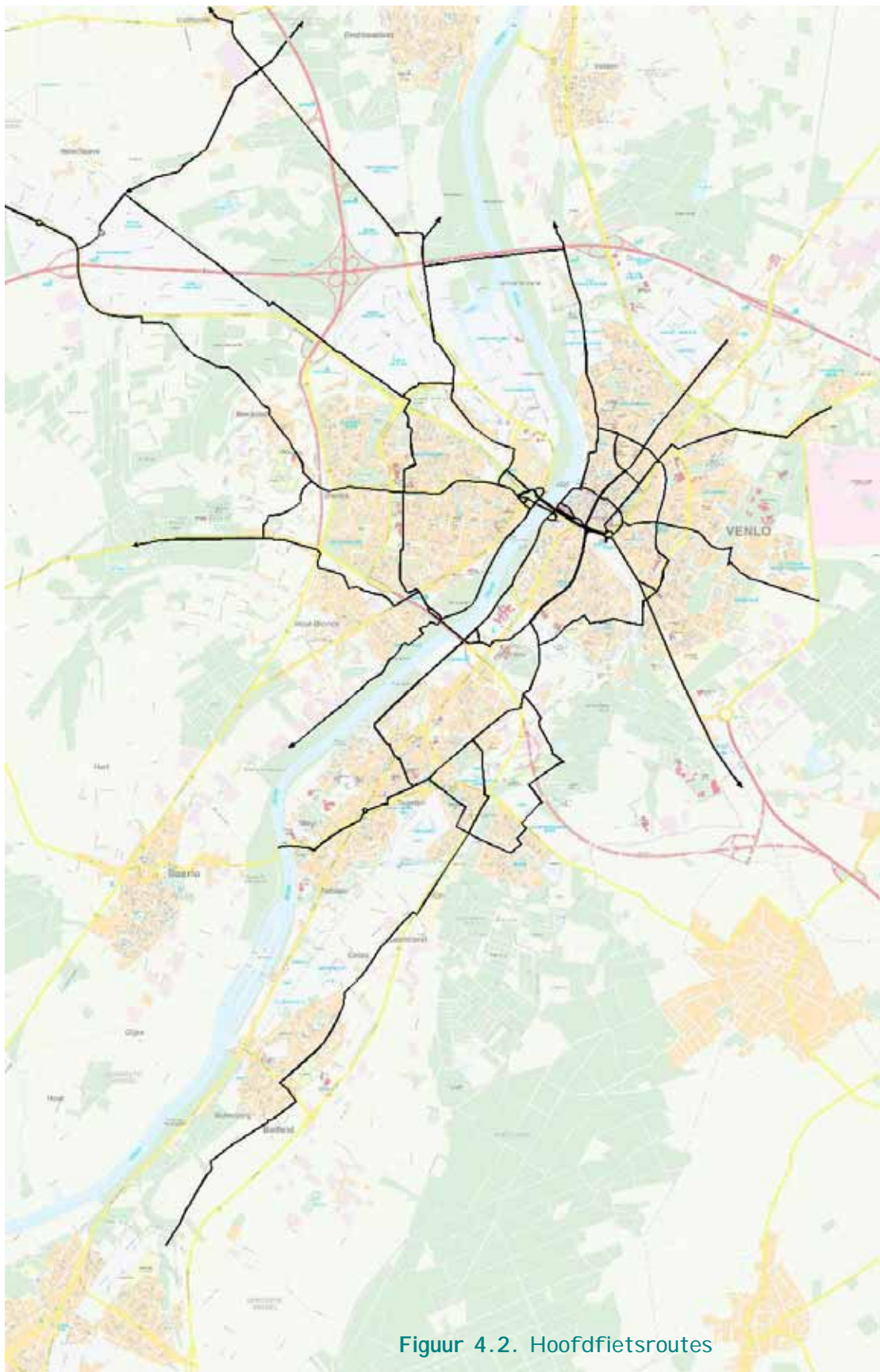
- verkeersonveiligheid terugdringen door prioriteit te geven aan enkele specifieke categorieën binnen verkeersveiligheid. Meer inzetten op niet-infrastructurele maatregelen, zoals educatie en handhaving. Daarnaast zullen de meest onveilige locaties aangepakt moeten worden;
- kwaliteitsslag fiets bewerkstelligen door de aanleg van een ruggengraat, een stelsel van fietsroutes door Venlo. Dit aangevuld met voorzieningen zoals stallingen en overstapmogelijkheden, passend in de ketenbenadering van reizen per fiets en openbaar vervoer. Een éénduidig en herkenbaar fietsnet geeft de stad Venlo een goed 'fietsimago'. Dit wordt ondersteund door een permanente promotiecampagne. Het fietsgebruik in Venlo wordt gestimuleerd en maakt ruimte vrij voor bezoekend autoverkeer;
- parkerenvraag en -aanbod in balans brengen door vraag en aanbod van de parkeerplaatsen bij nieuwbouwwijken, scholen, wijkgebouwen, kerken, winkelcentra en bedrijven in evenwicht te brengen en te houden. Zoekverkeer wordt beperkt. De instrumenten daarbij zijn afgestemde parkeernormen, juiste tariefstellingen en een verantwoorde invoering c.q. uitbreiding van parkeerregimes (betaald parkeren en/of vergunningenstelsel). De maatregelen zijn gericht op het waarborgen van bereikbaarheid en leefbaarheid;
- keuze alternatieve vervoerwijze stimuleren door te streven naar een realistische afstemming van netwerken op verschillende schaalniveaus en modaliteiten, het verhogen van prioriteiten voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV, deeltaxi) en een multimodale bereikbaarheid op bedrijventerreinen;
- positie voetganger verbeteren door het geven van een (ruimtelijke) kwaliteitsslag in het stedelijke centrum en de stadsdeelcentra. Het deels omzetten van (dominante) verkeersruimten naar verblijfsruimten betekent een aantrekkelijke randvoorwaarde voor het creëren van een prettig voetgangersklimaat. Daarnaast zal verder gewerkt worden aan het 'weten' van het doorgaande autoverkeer door wijken en buurten;
- het goederenvervoer verder faciliteren door de bereikbaarheid van de Trade Ports en de doorstroming op de autosnelwegen te verzekeren. Ook op termijn een goede kwaliteit van de doorstroming behouden. Het stedelijke centrum Venlo goed bereikbaar houden voor goederenvervoer.

Dit alles mondt uit in een aanpak met strategische keuzes, concrete oplossingen en maatregelen. Deze punten kennen een duidelijke relatie met de ruimtelijke ontwikkeling. Venlo zet daarbij in op een samenhangend verkeers- en vervoersysteem.



Figuur 4.1. Wegencategorisering

-  hoofdwegennet autosnelwegen
-  hoofdotsluitingsweg primair
-  hoofdotsluitingsweg secundair



Figuur 4.2. Hoofd fietsroutes

4.6 Samenhangend verkeers- en vervoerssysteem

Bepalend onderdeel voor het verkeers- en vervoerssysteem is het auto-, fiets- en openbaar vervoer netwerk. Dit is zodanig ontwikkeld, dat alle functies van stad en regio tot in ieder geval 2015 op het gewenste niveau kunnen worden bediend. De op deze wijze logisch opgebouwde, evenwichtige en goed samenhangende wegenstructuur zorgt voor een goede bereikbaarheid en staat garant voor leefbaarheid: zie figuur 4.1. De grotere stromen autoverkeer worden via het stelsel van hoofdwegen (autosnelwegen en hoofdontsluitingswegen) afgewikkeld. De overige straten krijgen dan alleen nog met het eigen verkeer van wijk of buurt te maken en blijven daardoor rustig. Deze straten liggen in, wat wordt genoemd, de verblijfsgebieden. Daar zijn binnen de bebouwde kom de afgelopen jaren 30 km per uur gebieden ingericht. Het parkeren in de centra en de woon- en werkgebieden wordt afgestemd op vraag en doel.

Voor het fietsverkeer komen herkenbare en goede fietsroutes. Deze zijn afgestemd op de vraag en vallen daardoor niet altijd meer samen met de hoofdroutes van het autoverkeer. Fietsers krijgen autoluwe of autovrije hoofdroutes aangeboden: zie figuur 4.2.

De Provincie ontwikkelt momenteel een nieuw openbaar vervoerssysteem. Het openbaar vervoer levert voor Venlo geen grote bijdrage aan leefbaarheid en bereikbaarheid maar is wel van maatschappelijk belang. Openbaar vervoer is ook onderdeel van de ketenmobiliteit, zoals bij opéénvolgende verplaatsingen per fiets-trein-bus. Het openbaar vervoer ontwikkelt zich steeds meer vraagafhankelijk. In de stedelijke omgeving ligt daarbij het accent op de deeltaxi met enkele lijndiensten. Openbaar vervoer wordt in de komende jaren efficiënter door onder meer gerichte bedieningsvormen voor werk- en zorglocaties en de afstemming van de tijden van bus en trein.

Venlo is en blijft een belangrijk industrieel en logistiek knooppunt. Venlo bevindt zich op een knooppunt van grote internationale goederenstromen met samenhangende activiteiten: glastuinbouwcentra, industrie/bedrijventerreinen en groenten- en fruitveiling. Voor het goederenvervoer worden de autosnelwegen uitgebreid en blijven de primaire hoofdontsluitingswegen zonder bijzondere beperkingen beschikbaar. Het vervoer per spoor en over water wordt naar verhouding belangrijker. Het goederenvervoer wordt sterker multimodaal gericht: de overslag van weg, water, spoor wordt verbeterd. De stedelijke distributie vraagt de komende jaren aandacht.

4.7 Doorkijk 2030

Het in deze Hoofdnota GVVP geformuleerde beleid heeft als planjaar 2015. Een aantal ontwikkelingen maakt het niet mogelijk om nu al beleid voor na 2015 in deze Hoofdnota GVVP op te nemen. Zo mag bijvoorbeeld op grond van de Nota Mobiliteit verwacht worden, dat de groei van het autoverkeer zich na 2010-2015 verder zal doorzetten. Een hoge groeiverwachting is zeer reëel, omdat het rijk het faciliteren van de ontwikkeling van de mobiliteit ten dienste stelt van de economische ontwikkeling van Nederland. Vooral het goederenvervoer zal nog fors toenemen. De Provincie Limburg komt tot een vrijwel gelijklopende koers in haar 'Discussienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). De provincie constateert dat de bereikbaarheid van Venlo in verschillende scenario's als slecht is te kwalificeren in 2020.

Wat de betekenis is van deze forse toename op het rijks- en provinciale wegennet voor het gemeentelijke stelsel van hoofdontsluitingswegen is nog niet helder. De landelijke en provinciale cijfers zijn nog niet doorvertaald naar de gemeentelijke wegennetten. Duidelijk is echter wel, dat de afwikkeling van het verkeer rondom Venlo in de periode tussen 2010 en 2020 zwaar onder druk komt te staan.

In onze reactie op de Nota Mobiliteit heeft de gemeente Venlo de minister van Verkeer en Waterstaat verzocht een door haar aangekondigde 'Verkenningenstudie naar de bereikbaarheid van de Trade-ports' zo spoedig mogelijk, in overleg met de provincie en de regio Venlo, uit te voeren. Daarbij hebben we de minister verzocht de studie naar alle modaliteiten (weg, water, spoor) te verbreden en het studiegebied te verbreden naar de regio Venlo. Indien de minister niet het initiatief neemt, dan is de gemeente Venlo voornemens te onderzoeken of de verkenningenstudie in samenwerking met omliggende gemeenten, belanghebbenden en de provincie opgestart kan worden. Voor de verkenningenstudie dient gebruik te worden gemaakt van de meest recente verkeerscijfers en verkeersmodellen.

De door het Rijk en Provincie voorspelde groei van het verkeer zal betekenen dat de afwikkeling van verkeer op bepaalde momenten rondom Venlo problematisch wordt. Een deel van het 'doorgaande verkeer' zal door Venlo gaan 'sluipen'. Het binnenstedelijke verkeer zal minder gebruik gaan maken van de omliggende snelwegen om van het ene naar het andere stadsdeel te komen. De autosnelwegen dienen dan vooral het doorgaande verkeer en het inkomende en uitgaande verkeer af te wikkelen. De druk op de gemeentelijke hoofdontsluitingswegen zal fors toenemen, met als gevolg congestie op een aantal belangrijke punten in het binnenstedelijke systeem. Congestie met als gevolg een slechtere bereikbaarheid en leefbaarheid van Venlo. Volledig in tegenspraak met de hoofddoelstelling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid. De komende periode zal benut moeten worden om te bepalen wat de daadwerkelijke gevolgen zijn en wat daarop het antwoord van de gemeente zal zijn. Venlo zal voor een hoofdkeuze komen te staan:

faciliteren van het (auto)verkeer door het aanbieden van een stelsel van hoofdontsluitingswegen dat tegemoet komt aan de toekomstige vraag, of het;

ontwikkelen van een verkeerssysteem dat uitgaat van het verkeer 'om de stad' in plaats van 'door de stad'.

Op grond van de verkenningenstudie zal duidelijk moeten worden wat voor Venlo de beste c.q. meest gewenste en noodzakelijke keuze moet zijn. Daarbij spelen uiteraard niet alleen verkeers- en vervoerskundige argumenten een rol maar vooral ook economische en milieukundige motieven. De financiële en ruimtelijke haalbaarheid is eveneens van belang.

Faciliteren van het verkeer

Binnen deze keuze is het van groot belang om robuuste noordzuid- en oostwest-verbindingen door de stad te ontwikkelen. Deze verbindingen dienen de bereikbaarheid van het stedelijk centrum te garanderen en om het verkeer tussen de stadsdelen te kunnen opvangen. Doorgaand verkeer zal, ingeval van filevorming op de snelwegen, ook gebruik van deze verbindingen gaan maken.

Een goed functionerende noordzuid-verbinding zou kunnen bestaan uit het aanpassen van de aansluiting van de Nijmeegseweg op de A67, het ongelijkvloers maken van het Koninginneplein met een doorsteek onder het spooreplacement naar de Sloterbeekstraat en het aanleggen van de Guliksebaan ter realisering van een tweede noordzuid-verbinding. De capaciteit van de Nijmeegseweg, Krefeldseweg, Burg. Van Rijnsingel, de Tegelseweg et cetera dient daarbij kritisch bekeken te worden.

De oostwest-verbinding kan verbeterd worden door de Eindhovenseweg ongelijkvloers over de Roermondsepoort te leiden en aan te sluiten op de Sloterbeekstraat. Daarnaast dienen de gelijkvloerse kruisingen op de Eindhovenseweg kritisch bekeken te worden. Het oplossen van de spoorwegovergang 'Vierpaardjes' is een absolute voorwaarde voor het verbeteren van de oostwest-verbinding. Het gebruik van de Kaldenkerkerweg (Venlo) voor alle verkeer is object van onderzoek. Een tweede stadsbrug zou mogelijk de verkeersdruk op de bestaande brug kunnen wegnemen. Een brug vanuit de St. Urbanusweg richting de

Kazernestraat/Venrayseweg in Blerick. Een route aansluitend op de nieuw te ontwikkelen verbinding tussen de St. Urbanusweg en de Nijmeegseweg ter vervanging van de Hakkesstraat.

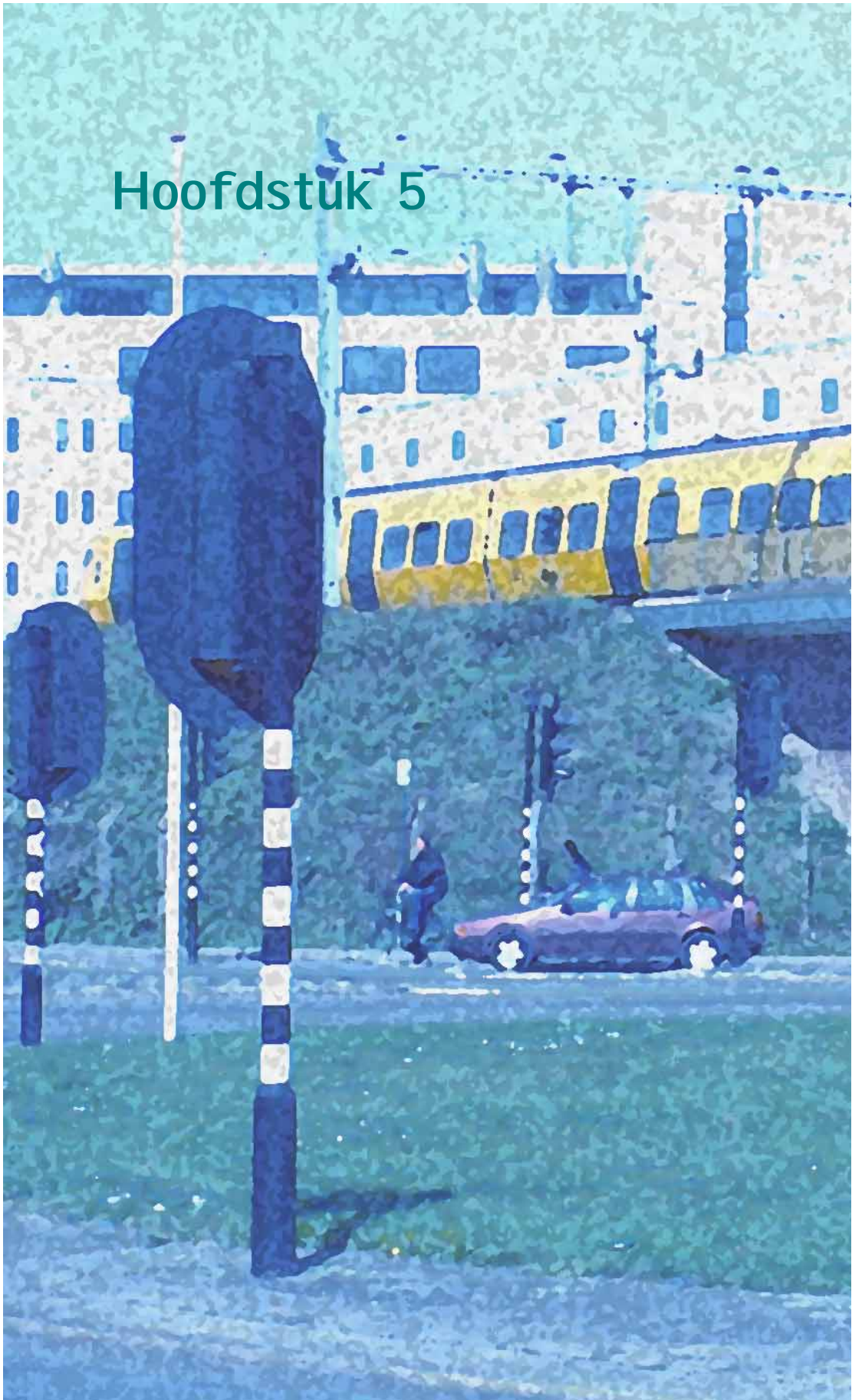
Groot voordeel van een dergelijk systeem is dat naast het toevoegen van extra capaciteit het 'doorgaand verkeer' gescheiden zou kunnen worden van het verkeer met een bestemming in het centrum.

'Om' de stad in plaats van 'door' de stad

Een dergelijk verkeerssysteem, zal evenals het huidige vanuit verkeerskundige optiek tot een goed functionerende bereikbaarheid van de stad kunnen leiden. Vooral rond het stedelijk centrum biedt dit een aantal keuzemogelijkheden. Uit de herkomst- en bestemmingsanalyse is duidelijk geworden dat binnen het stedelijke centrum van Venlo op werkdagen de verkeersstroom naar het 'centrum' relatief klein is, en zijn de stromen direct langs het centrum naar Venlo-noord, -oost en -zuid groter. Het ten opzichte van het centrum 'doorgaande verkeer' zou ook op andere routes afgewikkeld kunnen worden, onder meer via de ring van snelwegen.

De wegen langs het centrum hoeven dan niet langer te zijn ingericht om grote verkeersstromen te verwerken, anders dan die van het bestemmingsverkeer in en rond het centrum. Een verkeerssysteem dat op de lange termijn minder verkeer direct langs het centrum leidt, biedt kansen om het centrum een kwaliteitsslag te geven waarbij de stad Venlo meer als een groene en leefbare stad kan gaan fungeren en waarbij het centrum als aantrekkelijk trekpleister gaat fungeren. Uiteraard dient (en kan) daarbij de bereikbaarheid van het winkelcentrum (locatie en doelgebruik P-garages) worden gegarandeerd.

Hoofdstuk 5



5 THEMA BEREIKBAARHEID

Wat gebeurt in Venlo de komende jaren op het thema bereikbaarheid?

Wat zijn de verkeer en vervoer gerelateerde thema's?

Welke projecten dienen zich aan?

5.1 Bereikbaarheid voorop voor (vracht)auto en fiets

Voor de bereikbaarheid van Venlo als gemeente zijn de (nieuwe) autosnelwegen en de stedelijke hoofdontsluitingswegen even belangrijk. Het verkeer krijgt meer mogelijkheden om een vlotte route te kiezen. Bovendien is Venlo bij uitstek geschikt om te fietsen. De herkenbare en goede fietsstructuur leidt tot meer keuzevrijheid. Fietsroutes gaan door straten met weinig ander verkeer. Het gebruik van de fiets wordt zo extra gestimuleerd.

Het huidige hoofdwegenet blijft intact en wordt op onderdelen geoptimaliseerd:

het autosnelwegennet rond Venlo wordt uitgebreid. Daarbij wordt, zoals eerder al in deze nota besproken, de ontwikkeling van het (vracht)verkeer op de autosnelwegen door de gemeente kritisch gevolgd;

de Klagenfurtlaan krijgt een andere functie en wordt minder druk;

het Koninginneplein, waar erg veel aanrijdingen plaats vinden, wordt geoptimaliseerd zowel qua veiligheid als capaciteit;

de Guliksebaan komt in de planperiode, vanwege de geringe kosteneffectiviteit en het ontbreken van de financiële middelen, niet tot uitvoering;

de wegenstructuur in Venlo zuid, die niet meer voldoet aan de huidige inzichten, wordt aangepast en verbeterd;

in de wijken vinden (kleinschalige) aanpassingen plaats.

Ook voor de bereikbaarheid van de locaties door hulpdiensten zijn de (nieuwe) autosnelwegen en de hoofdontsluitingswegen belangrijk; deze dragen er aan bij dat de landelijke richtlijnen voor aanrijtijden van deze diensten gehanteerd kunnen worden.

5.2 Autoverkeer 2015

autosnelwegen

De A73-zuid en de A74 zijn onderdeel van de zogenoemde tangentiële structuur van en rond Venlo.

Tangenten rond stedelijk gebied

Met de aanleg van de A67 en A73-noord en na het gereedkomen van de Zuiderbrug is destijds de oude structuur doorbroken van wegen die radiaal naar het stedelijk centrum voerden. De radiale structuur benadrukte weliswaar de ligging van het stedelijk centrum, maar had ook tot gevolg dat alle doorgaand verkeer daardoorheen ging. Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad is het van belang dat

het doorgaande verkeer langs de stedelijke omgeving wordt gevoerd en niet daardoorheen. Met de komst van de A73-zuid en A74 ontstaat voor Venlo een bijna complete tangentiële structuur. Dit is direct merkbaar op bijvoorbeeld de Klagenfurtlaan. Groot voordeel is dat doorgaand verkeer niet meer door de stad hoeft te rijden en het verkeer van en naar de stad via de juiste afslag de stad binnen kan rijden. Het autoverkeer via de Zuiderbrug, die dan in de A73/A74 wordt opgenomen, neemt logischerwijze toe.

De nieuwe wegenstructuur dient robuust te zijn. Dat wil zeggen dat deze wegenstructuur ook bij andere inzichten en omstandigheden het (vracht)verkeer aan moet kunnen. De bereikbaarheid van Venlo als gemeente (en dus ook voor deelgebieden als stedelijk centrum, Floriade en Trade Ports) moet goed van kwaliteit zijn en blijven. Het behoud van doorstroming op de autosnelwegen is noodzakelijk om te voorkomen dat de stedelijke verkeersaders (weer) met doorgaand verkeer worden belast. De verwachting is dat genoemde (dynamische) maatregelen voldoende zijn tot 2015. Deze maatregelen kunnen onder meer bestaan uit: verkeersmanagement, incidentmanagement, mobiliteitsmanagement, modal shift goederenvervoer. Daarna komen grotere infrastructurele maatregelen in beeld.

Op grond van de huidige plannings van Rijk en Provincie mag niet worden verwacht dat vóór 2015 grootschalige maatregelen worden uitgevoerd. De gemeente streeft echter wel naar een verruiming van de capaciteit op het knooppunt Zaarderheiken vóór die tijd. Hier wordt namelijk als eerste een knelpunt verwacht.

Nog niet zeker is of op de (nieuwe) autosnelwegen rond Venlo, vanuit de gemeentelijke optiek, de doorstroming altijd en overal wel voldoende zal zijn. Ook speelt dat op dit moment de bandbreedte van de verkeersgroei, die volgt uit het nieuwe landelijke beleid, nog niet vastgesteld is. De gemeente zal daarom binnenkort samen met de andere wegbeheerders een verkenningsstudie opstarten. Deze past in de procedures van het Rijk als het gaat over grootschalige maatregelen.

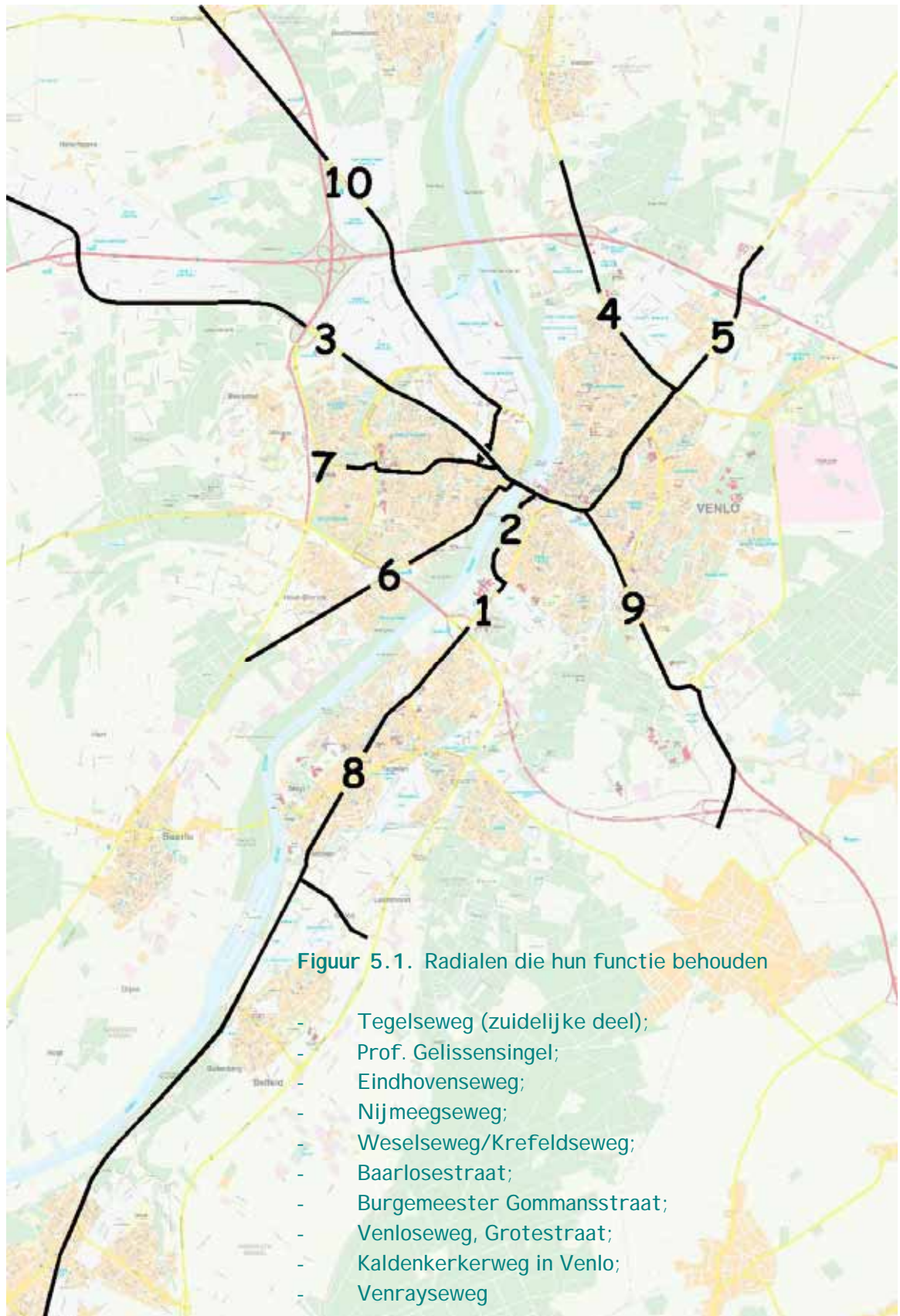
dynamisch verkeersmanagement

Op de autosnelwegen en andere Venlose primaire hoofdonsluitingswegen worden in het komende decennium de nieuwe technologische ontwikkelingen uitgenut. Voor Venlo valt daarbij te denken aan informatiekoppeling over de actuele doorstroming op het wegennet. En voor het goederenvervoer aan de geleiding van het internationale verkeer via de systematiek van het zogeheten cross border management. De gemeente zal hierin partner worden.

Verder kunnen verkeersmanagement-maatregelen bestaan uit toeritdosering, spitsstroken, vluchtstrookgebruik, rijbaansignalering et cetera.

hoofdonsluitingswegen

De interne structuur van hoofdonsluitingswegen blijft op hoofdlijnen intact. De meeste radialen behouden hun functie als invalsroute (zie figuur 5.1.). De wegen worden wel drukker, de autonome verkeersgroei van de afgelopen jaren zet zich namelijk voort. Een uitzondering vormt de Klagenfurtlaan, die een andere verkeersfunctie krijgt en voelbaar minder druk wordt. Naar verhouding worden de Tegelseweg en Nijmeegseweg en drukker en de overige wegen als Venloseweg, Eindhovenseweg en Kaldenkerkerweg (V) minder druk. Op de gemeentelijke hoofdonsluitingswegen zal in de spitsuren de doorstroming op de Tegelseweg, de Koninginnesingel en op een deel van de Nijmeegseweg stagneren. Bij deze aansluiting van de Nijmeegseweg op de A67 is met de Provincie en het Rijk onderzoek verricht naar mogelijke maatregelen. Eén van de onderzochte maatregelen is het toevoegen van een extra uitvoegstrook op de Nijmeegseweg richting de A67.



5.3 Relevante delen hoofdstructuur autoverkeer

Tegelseweg- Venloseweg

De Tegelseweg is de zuidelijke invalsroute vanaf de A73 en interne verbinding tussen Tegelen en Venlo. Bij de openstelling van de A73 en de A74 zal de verkeersdruk op deze weg toenemen. Mede door de ontwikkelingen in het Middengebied. Door verkeersmanagement en maatregelen ter plekke wordt de verkeersafwikkeling hier verder geregeld. Grootschalige uitbreiding van infrastructuur is in de planperiode niet voorzien.

Guliksebaan

De aanleg van de Guliksebaan (zie figuur 5.2.) is in de planperiode tot 2015 niet verantwoord. Op grond van de Haalbaarheidsstudie Guliksebaan en het totale wegennetwerk voor Venlo staat vast dat de Guliksebaan een beperkt nut heeft binnen het totale verkeers- en vervoerssysteem van de regio Venlo tot 2015. De verkeersaantrekkende werking van een mogelijk alternatief voor de Tegelseweg; de Guliksebaan is relatief mager. Maximaal 6.000 á 10.000 voertuigen maken per etmaal gebruik van de Guliksebaan (planjaar 2015). Door aanleg van de Guliksebaan is een beperkte afname van het verkeer door het centrum van Tegelen mogelijk. Het rendement (noodzaak) van de Guliksebaan is gering gelet op de relatief lage baten en de zeer hoge kosten. Mogelijk dat gelet op de te verwachten hogere verkeersprognoses het rendement omhoog gaat en dat andere kostendragers in beeld komen waardoor uitvoering wel wenselijk dan wel haalbaar wordt.

Klagenfurtlaan

Met de komst van de A74 en de A73-zuid neemt de betekenis van de Klagenfurtlaan af. De verbinding krijgt vooral een functie als ontsluiting voor het oostelijk deel van Venlo en als calamiteitenroute in groter verband. Ter plaatse van de Leutherweg en de Pierre Rassaertsstraat zijn rotondes gepland (zie figuur 5.3.). Daarmee wordt tevens een groter aantal veilige oversteekpunten gecreëerd en is de Grote Heide beter bereikbaar (minder barrièrewerking).

Figuur 5.2. mogelijk tracé Guliksebaan	Figuur 5.3. Klagenfurtlaan

Hoofdstructuur stedelijk centrum Venlo met Koninginneplein

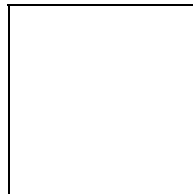
De verkeersaders langs het stedelijke centrum Venlo behouden hun belangrijke functie als oost-westschakel en noord-zuidschakel voor het verkeer (zie figuur 5.4.). De oost-westschakel is het meest gevoelig voor onregelmatigheden, wat vooral te maken heeft met de daaraan gekoppelde stadsbrug. Daar zal met verkeersmanagement in deze planperiode sturing aan worden gegeven. Voor het Koninginneplein (heel veel blikshades) worden de volgende maatregelen onderzocht:

de parkeerlocaties Mgr. Nolensplein en Arsenaal bereikbaar te maken via Goltziusstraat en Deken van Oppensingel en de Keulsepoort af te koppelen van het Koninginneplein (de wijze waarop wordt nog onderzocht);

het aantal rijstroken op het plein naar twee terug te brengen en vóór het plein in de Koninginnesingel één opstelstrook weg te halen.

Voor de middellange termijn zal onderzocht worden of de verbinding tussen de Burgemeester van Rijnsingel en de Koninginnelaan ongelijkvloers onder het plein gevoerd kan worden. Het plein, dat dan alleen bestemmingsverkeer voor het stedelijk centrum te verwerken krijgt, kan dan verkleind worden.

Op langere termijn, na 2015, heeft een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur waarbij tevens de verbinding naar de Sloterbeekstraat wordt gerealiseerd. Deze oplossing staat in relatie tot de ontwikkelingen in de spoorzone. Het parkeren komt verderop in dit rapport aan de orde. De (parkeer)bewegwijzering wordt vernieuwd.

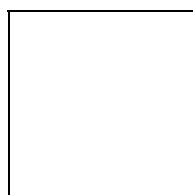


Figuur 5.4. Hoofdstructuur stedelijk centrum Venlo

Hoofdstructuur Venlo-centrum-zuid

In Venlo zuid wordt voor het autoverkeer een ringstructuur gerealiseerd (zie figuur 5.5.). De ring bestaat uit: Prof. Gelissensingel – Eindhovenseweg – Koninginnesingel – Kaldenkerkerweg - Vierpaardjes – (bestaande) Guliksebaan – Hagerhofweg. De Prof. Gelissensingel wordt met verkeerslichten aangesloten op de Eindhovenseweg. De Prof. Gelissensingel neemt de bestaande functie van het noordelijk deel Tegelseweg/Roermondsestraat volledig over. De Kraanvogelstraat/Emmastraat functioneert als verzamelstraat voor het autoverkeer van Venlo-zuid naar de ringstructuur, doorgaand verkeer maakt geen gebruik van deze straten. De Kraanvogelstraat, Emmastraat en Regentessestraat worden heringericht, mede omdat deze onderdeel zijn van de zogeheten hoofdontsluitingswag primair (hoofdstuk 5.9). Vanuit de doorstroming voor autoverkeer en de spoornetwerkhouding is een ongelijkvloerse oplossing met het spoor bij Vierpaardjes wenselijk. Realisatie van de Guliksebaan. Grootschalig

De eerste fase is gekoppeld aan Maaswaard. In deze fase wordt de Prof. Gelissensingel aangesloten op de Eindhovenseweg. De eerste fase is ook de parkeeroute Maasboulevard/GAK. Nog onderzocht wordt of de Roermondsestraat dan zal worden afgekoppeld van het Roermondseplein. Buiten de primaire en secundaire hoofdontsluitingswegen liggen de straten die vallen in het 30 km per uur regime.



- hoofdontsluitingsweg primair
- hoofdontsluitingsweg secundair
- ■ ■ ■ ontsluiting verzamelstraat

Figuur 5.5. Hoofdstructuur Venlo-centrum-zuid

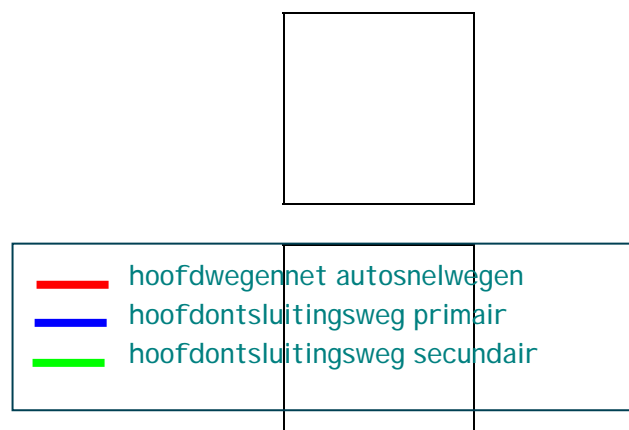
Hoofdstructuur Venlo-noord/oost

Venlo-noord

De Nijmeegseweg en Weselseweg blijven beide functioneren als hoofdontsluitingsweg. Dit is mede nodig gelet op de (economische) ontwikkelingen rond de Veegtes en het kennispark Océ. Het stedelijke centrum Venlo vraagt een secundaire ontsluiting via de St. Urbanusweg vooral voor Q4 en de Nolenspleingarage. Voor de secundaire ontsluiting van het stedelijke centrum Venlo, voor delen van Venlo-noord en voor de ontsluiting van Océ is in 2004 een onderzoek gestart waarin alternatieven voor de ontsluiting onderzocht worden. Dit gebeurt in relatie tot de ontwikkeling van het totale gebied. In de wegencategorisering is voor de ontsluiting een verbinding tussen de Nijmeegseweg en de St. Urbanusweg opgenomen, zonder het exacte tracé aan te geven.

Venlo-oost

De Krefeldseweg blijft de belangrijkste noordelijke radiaal tussen het centrum en de A67. De functie van de Klagenfurtlaan is hiervoor al belicht. Venlo-oost wordt in noord-zuid richting ontsloten door de Laaghuissingel en de Groenveldsingel. Deze route blijft functioneren als wijkontsluiting richting de noordelijke radiaal Krefeldseweg en de oostelijke radiaal Kaldenkerkerweg (V). De Belletablestraat - Karel van Egmondstraat vormt de oostwest gerichte ontsluiting van Venlo-Oost en Nieuw Stalberg. Deze wordt op termijn aangesloten op de Klagenfurtlaan. Buiten de hoofd- en ontsluitingswegen liggen de straten die vallen in het 30 km per uur regime.



Figuur 5.6. Hoofdstructuur Venlo-noord/oost

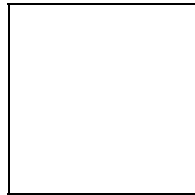
Hoofdstructuur Blerick-centrum

De Baarlosestraat-Pontanusstraat-Antoniusslaan wordt secundaire ontsluitingsroute voor Blerick en Hout-Blerick (zie figuur 5.7.). Het autoverkeer vanaf de N273 naar het stedelijke centrum heeft drie routes:

A73 – Eindhovenseweg;
 Mulkenshofweg - H.R.Holstlaan/G. Bollerweg – Eindhovenseweg;
 A73 – Tegelen.

De Burg. Gommansstraat (oostzijde) krijgt een lagere verkeersfunctie in relatie tot het grote belang van deze straat voor fietsers. Parallel aan de Burg. Gommansstraat vormt de Pastoor Stassenstraat een secundaire hoofdontsluiting van Blerick vanaf de Shakespearelaan. De route via de Alberdingk Thijmstraat is niet aangewezen tot secundaire ontsluiting vanwege de ontwikkeling van de Boulevard Hazenkamp in de omgeving van het St. Hubertusplein. De verblijfsfunctie is hier dominant ten opzichte van de verkeersfunctie.

De Alberickstraat en de Diependijkstraat worden als inprickers beschouwd die vooral geen doorgaande functie door Smeliënkamp dienen te krijgen. Voor Klingerberg is de Klingerbergsingel vanuit twee zijden de inprikker. Dezelfde functie verzorgt de Vossenerlaan voor De Vossener. De inprickers zorgen voor de aantakkingen richting de primaire hoofdontsluiting. De bewegwijzering wordt aangepast. Buiten de hoofd- en ontsluitingswegen liggen de straten die vallen in het 30 km per uur regime.



Figuur 5.7. Hoofdstructuur Blerick-centrum

Hoofdstructuur Tegelen

De verkeersstructuur in Tegelen wijzigt (zie figuur 5.8.). Na realisatie van de A74 en A73 -zuid kent Tegelen een viertal primaire ontsluitingen: de Roermondseweg, de Venloseweg, de rondweg (gevormd door Verbindingsweg-Noord en Streekweg langs A73-zuid) en de Verbindingsweg-Zuid. De secundaire ontsluiting bestaat uit de combinatie van de 'stemvork'-structuur (Kaldenkerkerweg, Glazenapstraat-Calvariestraat en Drink) en driehoeksstructuur (Muntstraat, Broeklaan, Raadhuislaan, Drink, Industriestraat, Kruisstraat). De driehoeksontsluiting wordt gekoppeld aan de parkeerringstructuur rondom het centrum.

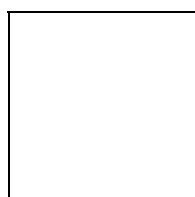
Door de beoogde secundaire ontsluitingsfunctie en de parkeerroute kan op de Kruisstraat en Industriestraat geen primaire fietsroute worden gerealiseerd. Een parallelle route via de Riethstraat en de Betouwstraat biedt zowel voor de fietsroute als de autoroute die kwaliteit die deze beide routes vragen. De bewegwijzering wordt aangepast.

— hoofdontsluitingsweg secundair

- - - ontsluiting verzamelstraat

→ eenrichtingsverkeer

Ook hier liggen buiten de hoofd- en ontsluitingswegen de straten die vallen in het 30 km per uur regime. Voor de inrichting houdt dit in dat voetgangers en fietsers een apart voetpad beschikken, maar dat de fietsers en auto's gezamenlijk gebruik maken van (d) (d) verkeer).



Figuur 5.8. Hoofdstructuur Tegelen

5.4 Goederenvervoer

Behoud en kwaliteitsverbetering als logistiek knooppunt

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. In het ruimtelijke beleid wordt ingespeeld op de trend dat gespecialiseerde logistieke dienstverleners ernaar streven om zich te vestigen in elkaars nabijheid. 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.

Het is van belang om de groei van verkeer en vervoer, dat de netwerkeconomie met zich mee brengt, te faciliteren. Het versterken van de economische structuur vereist een goed functionerend netwerk van infrastructuur.

sterke groei

De goederenmobiliteit wordt sterker klantspecifiek, waardoor het aantal verkeersbewegingen toeneemt. Het goederenvervoer is zeer omvangrijk, wat onder meer tot uitdrukking komt in het hoge aandeel vrachtverkeer op de A67. Landelijk wordt een stijging van weggebonden goederenverkeer verwacht van jaarlijks 3,5% jaar (nota Mobiliteit), echter van en naar Venlo 4,6% per jaar (Masterplan Venlo). Over water wordt over een periode van 20 jaar een verdrievoudiging van de vervoersomvang met containers verwacht. Op dit moment gaat 80% van het grensoverschrijdende Duits-Nederlandse spoorgebonden goederenvervoer via de zogeheten Brabantroute. De IJzeren Rijn, waarvan het tracé nog moet worden vastgelegd, en de Betuweroute zullen van invloed zijn en een deel van de doorgaande vervoersstromen via de zwaar belaste Brabantroute kunnen overnemen. Nog steeds zal de goederenstroom van en naar Venlo omvangrijk zijn, wat een gevolg is van de verwachte zeer sterke groei. De nabije ligging van het vliegveld Niederrhein is, evenals andere vlieghavens die binnen het éénuursbereik liggen, een gunstig aspect bij het vestigingsklimaat. In de nota 'Pieken in delta' (Ministerie van EZ) is Trade Port Venlo genoemd als één van de Topprojecten. Hierin wordt ook gewerkt aan extra mogelijkheden om spoor en binnenvaart in te zetten. Daarbij wordt gekeken naar verwerking van producten voor de eigen regio en in Duitsland (transportlengtebesparing).

Al deze ontwikkelingen leiden er toe dat per saldo 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.

terminalbeleid

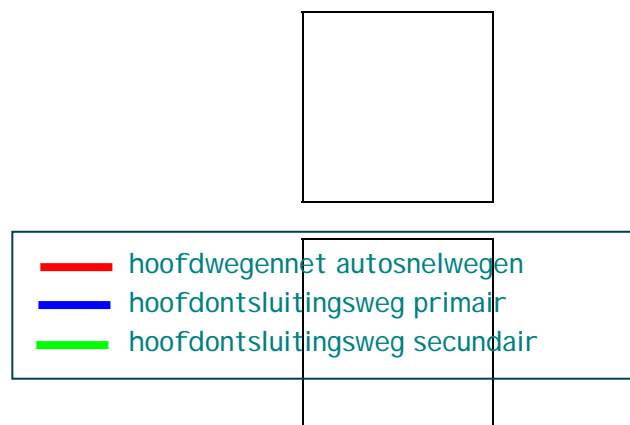
De verschillende goederenstromen van en naar Venlo brengen omvangrijke verkeersstromen voort. Passend in de ontwikkeling van Venlo als industrieel en logistiek knooppunt gaat de multimodaliteit een belangrijke rol spelen. Venlo is binnenkort trimodale bereikbaar. Doel is de mogelijkheden voor multimodaal 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 uitgetzet.

Opwaardering spoorverbindingen.

Doel is vergroting van de capaciteit van en naar Venlo op belangrijke railroutes, op korte en lange termijn, met aandacht voor leefbaarheid, economie en netwerkvorming van logistieke knooppunten. Als belangrijk onderdeel wordt genoemd uitbreiding van capaciteit van de Brabantroute, de Betuwelijn, en oplossen van knelpunten op Duits grondgebied. In het thema 'Centrumstad in een grenzeloze regio' stelt de ruimtelijke structuurvisie dat Venlo zich zal moeten richten op het beter benutten van de multimodaliteit van de vervoersmogelijkheden. Uitbreiding van de capaciteit van vervoer over spoor behoort tot de mogelijkheden, en er dient ruimte gereserveerd te worden voor eventuele omleiding van het spoor t.b.v. het goederenvervoer.

stedelijke distributie

De bevoorrading van de winkels in het stedelijke centrum van Venlo mag geen rem gaan vormen op de aantrekkelijkheid en groeimogelijkheden. Dit punt is op dit moment vanuit het zicht van belanghebbenden 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, overwogen worden.



Figuur 5.9. Hoofdstructuur Trade Ports

Hoofdstructuur goederenvervoer

Voor het goederenvervoer is in de planperiode tot 2015 sprake van de volgende hoofdstructuur:

weg

De nog ontbrekende schakels in het autosnelwegennet rond Venlo, de A73-zuid en de A74, worden aangelegd. 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 ook van belang dat bij Eindhoven de doorstroming wordt verbeterd.

water

De Maas blijft een belangrijke transportmogelijkheid, ook voor het containervervoer. De nieuwe bargeterminal aan de Maas zorgt voor een toename van het containervervoer over water. Samen met de spooraansluiting ontstaat een tri-modaal overslagpunt.

spoor

De huidige goederenspoorlijnen blijven in gebruik. In relatie tot een oplossing voor de emplacementen Blerick en Venlo wordt de capaciteitsvraag van de huidige terminal bezien.

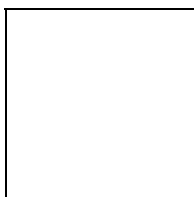
lucht

Het vliegveld Airport NiederRhein ligt op gunstige transportafstand voor een aantal vervoersdoelen. Verder blijven de vliegvelden Eindhoven, Maastricht-Aken, Mönchengladbach en Düsseldorf beschikbaar.

Trade Ports

De bereikbaarheid en de ontsluiting van de Trade Ports en andere bedrijventerreinen is van essentieel belang voor Venlo. Zoals al eerder in deze nota is vermeld wordt het autosnelwegennet uitgebreid en blijven de gemeentelijke hoofdontsluitingswegen zonder bijzondere beperkingen voor het goederenvervoer beschikbaar. Ook wordt een onderzoek gestart naar dynamische verkeersmaatregelen en kleinere infrastructurele maatregelen op de autosnelwegen. Het gaat voornamelijk over de doorstroming op de A73-zuid, maar ook op de A67 en de A74 (zie figuur 5.9.).

Gunstig punt is dat in het kader van de 'Nota Mobiliteit' een bereikbaarheidsstudie wordt uitgevoerd; met deze eerder genoemde 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. 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.



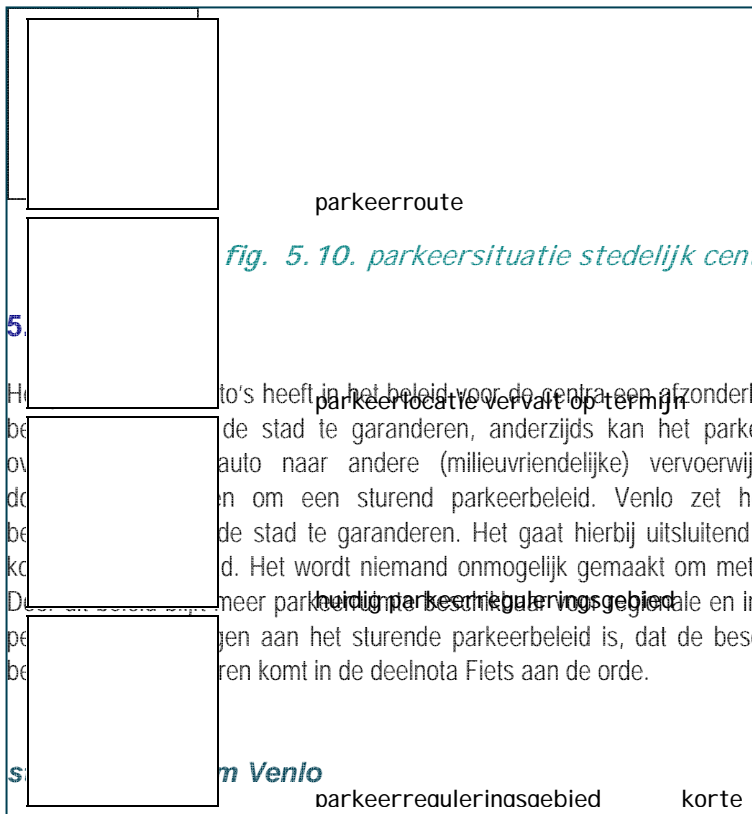


fig. 5.10. parkeersituatie stedelijk centrum Venlo

5.

Het stadsbestuur heeft in het beleid voor de centra een afzonderlijke plaats nodig. Enerzijds om de stad te garanderen, anderzijds kan het parkeerbeleid ervoor zorgen dat een auto naar andere (milieuvriendelijke) vervoerwijzen gestimuleerd wordt. Beide zijn om een sturend parkeerbeleid. Venlo zet het instrument vooral in om de stad te garanderen. Het gaat hierbij uitsluitend om het vermijdbaar autogebruik: de auto naar de centra te gaan. Het wordt niemand onmogelijk gemaakt om met de auto naar de centra te gaan. Dit is meer parkeren in regulering gebieden en internationale bezoekers die vooral aan het sturende parkeerbeleid is, dat de beschikbare capaciteit effectief wordt benutten komt in de deelnota Fiets aan de orde.

s.

m Venlo

parkeerreguleringsgebied

korte

Het parkeren wordt ingebed in dialoog met de ondernemers en belanghebbenden. Het gebruik van de parkeergarages wordt gestimuleerd (zie figuur 5.10.). Het aantal parkeerplaatsen in het stedelijke centrum is afgestemd op de parkeervraag en is voldoende volgens de opgestelde parkeerbalans. De parkeerbalans is de verhouding tussen enerzijds het aanbod aan parkeerplaatsen en anderzijds de vraag naar parkeervoorzieningen. Deze balans is opgezet voor het heden en de nabije toekomst en wordt na een actualisatie van het parkeerplan voor de middellange termijn opgesteld (zie kader en deelnota Parkeren).

Voor de komende jaren en bij de majeure centrumprojecten zijn de parkeeropgaven globaal bekend dan wel op basis van definitieve programma's nader te bepalen. Daarna dient op basis van een parkeeronderzoek en nulmeting een model voor de parkeerbalans voor het gehele centrum gebouwd te worden. De maatgevende parkeerbalans voor het centrumgebied zelf wordt gebaseerd op het gemiddelde van de piek op de zaterdag en de koopavond. De hogere zaterdagpiek dient opgevangen te worden in de schil om het centrumgebied voorzover dat een acceptabele loopafstand betreft.

In het stedelijke centrumgebied zijn een aantal strategische locaties voorhanden om de parkeercapaciteit in het centrumgebied op termijn en na gebleken noodzaak te kunnen uitbreiden. Zo kan aan de garage Roermondsepoort twee lagen toegevoegd worden. In Q4 bestaat de mogelijkheid op meerdere plekken om een garage te ontwikkelen. Ondermeer aan de noordzijde van de bestaande Nolenspleingarage. Zo mogelijk zijn die toe te wijzen aan bezoekers van het gehele centrum. Voor het gebied Maaswaard is de situatie vergelijkbaar. Tenslotte is het mogelijk om op het huidige spooreplacement aan de zuidzijde een locatie in te richten. Ontwikkelingen die allemaal nog verder uitgewerkt moeten worden. Daarnaast worden momenteel tevens de mogelijkheden onderzocht om een noordelijke ontsluiting van de parkeergarage onder de Maasboulevard te realiseren.

Parkeerbalans: Huidige situatie	
Aanbod: Het aanbod aan parkeerplaatsen die voor bezoekers van de binnenstad beschikbaar	Vraag / behoefte: Op werkdagen is in Venlo de behoefte kleiner dan het aanbod en kan de parkeerbehoefte volledig in het centrumgebied

<p><i>zijn, is ruim 5500 parkeerplaatsen. Dat is inclusief het gebied met parkeerregulering direct om de binnenstad. In de binnenstad (binnen en langs de 'parkeer-U') zijn ca. 3.500 parkeerplaatsen aanwezig.</i></p>	<p><i>(binnen en langs de 'U') opgevangen worden. Er is zelfs een behoorlijke restcapaciteit in het centrumgebied zelf: de parkeergarages zijn doordeweeks voor 50 tot 60 % bezet (bron: bezettingsgraden Q-Park 2005).</i></p> <p><i>Op zaterdag is de parkeersituatie in Venlo anders; door de massale toeloop van onder meer Duits kooppublik is op zaterdag in het centrum de parkeergelegenheid enkele uren (tussen 11.00 en 14.00) vol.</i></p> <p><i>Ook op zaterdag, tijdens de piekuren, is er voldoende parkeergelegenheid voor alle bezoekers binnen een acceptabele loopafstand (500 tot 600 meter). Venlo kent feitelijk een bijzonder goede parkeersituatie, waarbij structureel op zeer korte loopafstand geparkeerd kan worden. Slechts op enkele uren op de zaterdag is een grotere, maar nog steeds acceptabele, loopafstand nodig voor een beperkt deel van de bezoekers.</i></p>
<p>Parkeerbilans: Nabije toekomst</p>	
<p><i>In de nabije toekomst wordt het project Maasboulevard gebouwd. Gelet op omvang en impact van dit project zal het zwaartepunt van de parkeervraag in het centrum verschuiven in zuidwestelijke richting. Daarnaast neemt de vraag naar parkeerruimte in dit deelgebied substantieel toe door de functies en winkels die in Maasboulevard zullen landen. Deze ontwikkeling heeft een belangrijke invloed op de parkeervraag en – aanbod. Daarom is voor dit deelgebied een parkeerbilans opgesteld die er van uitgaat dat in ieder geval op werkdagen en koopavond in de parkeervraag voorzien moet worden. Ook moet in deze parkeerbehoefte voorzien worden in het deelgebied zelf (garages Maasboulevard en garage Roermondsepoort). Deze parkeerbilans en technische verkenningen tonen aan dat dit mogelijk is.</i></p>	
<p>Parkeerbilans: Middellange termijn</p>	
<p>fasering</p> <p><i>Aangezien nu zoveel grootschalige ontwikkelingen in de Venlose binnenstad van start gaan (Maasboulevard, Q-4, Maaswaard) is het niet mogelijk om de effecten en de verschuivingen van de parkeervraag in beeld te brengen. Dat kan eigenlijk alleen op basis van een goede nulmeting die plaatsvindt een of twee jaar na oplevering van Maasboulevard nadat het parkeer- en bezoekgedrag zich 'gezet' heeft en de verschuivingen en effecten meetbaar zijn. Ook moet er eerst duidelijkheid zijn over de locatie van het nieuwe stadskantoor en het bouwprogramma van Q4.</i></p> <p><i>Op basis van dit onderzoek en nulmeting omstreeks 2008/2009 kan de definitieve parkeerbilans voor het totale centrumgebied opgesteld worden. Voor het Parkeerplan is op dit punt al vrij snel een actualisatie nodig.</i></p>	<p>dimensioneringsvraagstuk</p> <p><i>Uit kwaliteitsoverwegingen (verkeerskundig en ruimtelijk), maar ook gelet op kosteneffectiviteit kan Venlo op zaterdag niet volledig aan de hoge parkeervraag blijven tegemoetkomen, althans niet in parkeergarages in het centrum zelf. Parkeren in de schil om de binnenstad op aanvaardbare loopafstand, en wellicht transferia bieden een oplossing voor deze zaterdagpiek.</i></p> <p><i>Het ligt meer voor de hand om de capaciteit in het centrum (langs en binnen de U') te dimensioneren op een gemiddelde van de piek op zaterdag en de koopavond. Het parkeerreguleringsgebied wordt alleen uitgebreid indien de meerderheid van de betrokken bewoners daarmee instemt. Het gebied wordt niet uitgebreid voor het toevoegen van parkeerplaatsen aan het centrum. Alleen die plekken die binnen een aanvaardbare loopafstand liggen zullen worden meegenomen in de parkeerbilans.</i></p>

Op de zogeheten Duitse zondagen (6 tot 7x per jaar) en bij (boven)regionale activiteiten wordt de

parkeervraag met transferia opgevangen. Deze transferia zijn relatief eenvoudig van inrichting. Met de tariefstelling (progressief toenemend) wordt bereikt dat langparkeerders op drukke dagen worden geweerd. Bewoners kunnen in het gebied met betaald parkeren hun auto op verschillende plekken stallen. In het woongebied rond het centrum (ook wel de schil genoemd) wordt het vergunningensysteem zo nodig en op maat uitgebreid.

Het bestaande parkeer-route-informatie-systeem (PRIS) wordt afgestemd op de ontwikkelingen, waaronder de afsluiting van de Keulsepoort op het Koninginneplein en wordt gekoppeld aan de "windrichtingen".

In het stedelijke centrum van Venlo vervalt voor het winkelende publiek het straatparkeren in de Nieuwstraat. De vrijkomende ruimte is nodig voor de ontwikkeling van de fietsruggengraat.

Blerick

Het parkeren in Blerick wordt samen met de uitvoering van het centrumplan opgepakt. Het parkeren wordt ingebed in dialoog met de ondernemers en belanghebbenden. Voor de korte termijn blijft het huidige regime van kracht. Na de realisatie van het centrumplan Blerick zal bezien worden of aanpassing van het regime gewenst is.

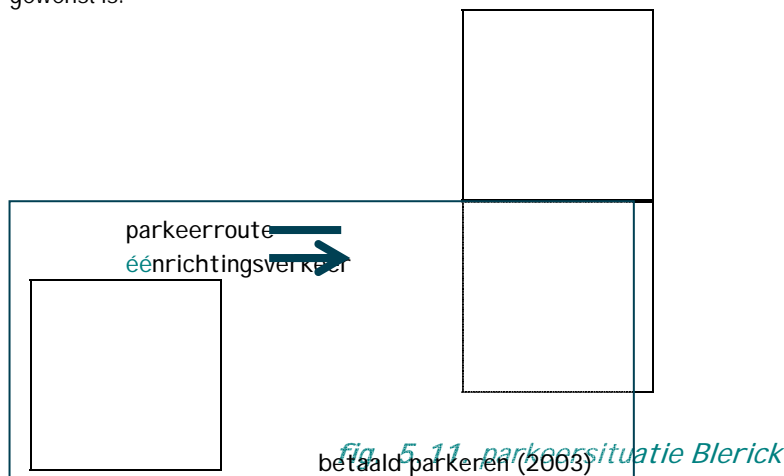


fig. 5.11 parkeersituatie Blerick

In de korte termijn wordt menteel een ambitieus centrumplan ontwikkeld. Eén van de voorstellen is dat het Plein 1817 autovrij worden gemaakt. Het huidige vergunningensysteem wordt zo nodig en op maat aangepast, in het kader van de uitvoering van het centrumplan. In overleg met de belanghebbenden wordt een parkeerreguleringsgebied vastgesteld.

De Raadhuislaan, Muntstraat, (Bongerdstraat) en Grotestraat en Broeklaan vervullen de functie van parkeerroute. Een deel, namelijk de Broeklaan en een deel van de Muntstraat, is eenrichtingsverkeer. De route wordt bewegwijzerd volgens een parkeerverwijzingssysteem. Op de route wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmers. De parkeerroute dient, evenals de Schoolstraat en in de Beeten, voor bevoorrading van de winkels. In de Beeten heeft geen functie voor het autoverkeer.

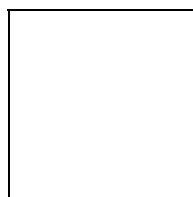
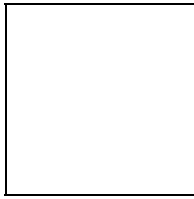




fig. 5.12. parkeersituatie Tegelen

In de woongebieden en Belfeld wordt vooral opgetreden tegen het foutief parkeren van auto's. Dat wil zeggen parkeren op ongewenste plaatsen zoals trottoirs en grasbermen. Naast handhavend optreden zal daar waar noodzakelijk het foutparkeren fysiek tegengegaan worden door het plaatsen van paaltjes, bomen of hoge trottoirbanden. Daarnaast wordt gezien of het in woonstraten waar de parkeerdruk te hoog is om de parkeercapaciteit uit te breiden. Vaak zal dat echter pas te realiseren zijn bij herstructurering van de straat of woonwijk.







-  ruggengraat
-  primaire route
-  secundaire route
-  recreatieve route

fig. 5.13. fietsroutes

5.6 Voetgangers

Extra aandacht is nodig voor voetgangers. Dit vraagt de komende tijd de nodige aandacht voor passende voorzieningen in de openbare ruimte, voornamelijk in de woon-zorggebieden. De looproutes in het stedelijke centrum worden in het kader van planvorming opgepakt. Daarbij wordt gestreefd naar herkenbaar, aantrekkelijk en sociaal veilig. Het voorzieningenniveau wordt bij planvorming afgestemd op het gebruik van rollators en scootmobielen. Tussen het station en het stedelijke centrum en vanuit de parkeergarages naar het winkelhart zal extra aandacht, ook voor minder-validen, worden gegeven aan de voetgangersroutes.

5.7 Fietsen

netwerk

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

Het fietsroutenet wordt opgebouwd uit vier typen routes:

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

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

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

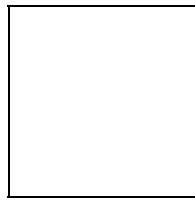



fig. 5.14. ruggengraat

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

De recreatieve routes zoeken aansluiting bij het knooppuntensysteem van fietsroutes. Bij de recreatieve fietsers is de aantrekkelijkheid van de routes een belangrijke kwaliteitseis. Vanuit de woonomgeving moet de Venlonaar op een aangename wijze de groene omgeving in kunnen fietsen. Daar vindt hij/zij vooral rust, (subjectieve) veiligheid en landschappelijke schoonheid. Voor zover de routes een functie hebben voor de bereikbaarheid van sportaccommodaties, en in mindere mate ook voor andere recreatieve voorzieningen, spelen aspecten van sociale veiligheid (openbare verlichting, sociale controle) een rol van betekenis. Fietsers met een gerichte (recreatieve) bestemming willen snel ter plaatse zijn. In dit verband wordt ingezet op een fietspendelboot, tussen Steyl en het stedelijke centrum Venlo en tussen Velden en Venlo. Zo wordt het belang van de veren onderschreven. De mogelijkheid voor een nieuwe veerverbinding ter hoogte van de industriehaven wordt onderzocht.

Fietsenstallingen

Fietsparkeervoorzieningen worden gesitueerd langs de ruggengraat of primaire fietsroutes. Voor de herkenbaarheid wordt een 'lijn' van fietsenstallingen toegepast, met eenzelfde uitstraling. Het laatste aspect is gericht op de kwaliteitsvoorzieningen, waaraan fietsparkeervoorzieningen dienen te voldoen.

 ruggengraat

Stimulering Fietsgebruik

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

- promotie door bijvoorbeeld demonstraties, kortingsacties, recreatieve arrangementen en subsidies;
- voorlichting en educatie, ofwel algemeen via bijvoorbeeld huis-aan-huis bladen, Lokale TV, folders, ofwel doelgroepgebonden via (verkeers)onderwijs;
- handhaving, door acties gekoppeld aan andere stimuleringsacties;
- programmering en budgettering, waarbij verschillende actoren hun activiteiten (naar onderwerp en in de tijd) op elkaar afstemmen.

Cruciaal is de betrokkenheid van zo veel mogelijk partijen en een goede coördinatie en afstemming van de diverse acties door die partijen. Een permanente projectgroep "stimulering fietsgebruik" onder voorzitterschap van de verantwoordelijke wethouder dient deze coördinatie te organiseren.

Openbaar vervoer

busvervoer incl. deeltaxi

In de stedelijke omgeving ligt het accent op de deeltaxi met enkele lijndiensten. De lijndiensten concentreren zich op de hoofdstromen en naar de Trade Ports. Het "rondje" van lijnbussen door de wijk wordt meer en meer vervangen door de deeltaxi.

Het verbeteren van het openbaar vervoer vraagt onder de huidige omstandigheden een intensieve vorm van samenwerking. De Provincie ontwikkelt momenteel een nieuw openbaar vervoerssysteem. Dit is nog niet concreet uitgewerkt. Het OV-platform met burgers, bestuurders, ambtenaren en vertegenwoordigers van bedrijven zal gaan meedenken over de oplossingen. Specifiek voor de Trade Ports (60% van de werkers woont in Venlo) wordt het haalbaar geacht dat bussen een deel van het vervoer kunnen verzorgen. Dit is een punt dat verder in het OV-platform wordt uitgewerkt. De inzet is om de groep, die kan kiezen uit auto of openbaar vervoer, minder verplaatsingen met de auto te laten maken. Onderzoek vindt plaats naar het deeltaxi- en lijnbussysteem samen met de Provincie.

spoorwegen personenvervoer

De huidige spoorlijnen naar Duitsland, Roermond, Nijmegen en Eindhoven liggen welhaast ideaal voor de lange afstandsverbindingen. Daarin is het spoor concurrerend met de auto. Voor regionaal en lokaal gebruik (Venlo heeft 3 stations) is de bevolkingsdichtheid een beperkende factor. De Provincie wordt concessiehouder van de Maaslijn; in de 'Nota Mobiliteit' is de Maaslijn benoemd tot contractsectorlijn. De gemeente wil afstemming bereiken van de aankomst/vertrektijden tussen de verschillende exploitanten van bus en trein. Onderzoek vindt plaats naar de Maaslijn samen met de Provincie.

Hoofdstuk 6



6 THEMA LEEFBAARHEID

Wat gebeurt er in Venlo de komende jaren voor het thema leefbaarheid?

Wat zijn de verkeer en vervoer gerelateerde thema's?

Welke onderdelen en/of projecten dienen zich aan?

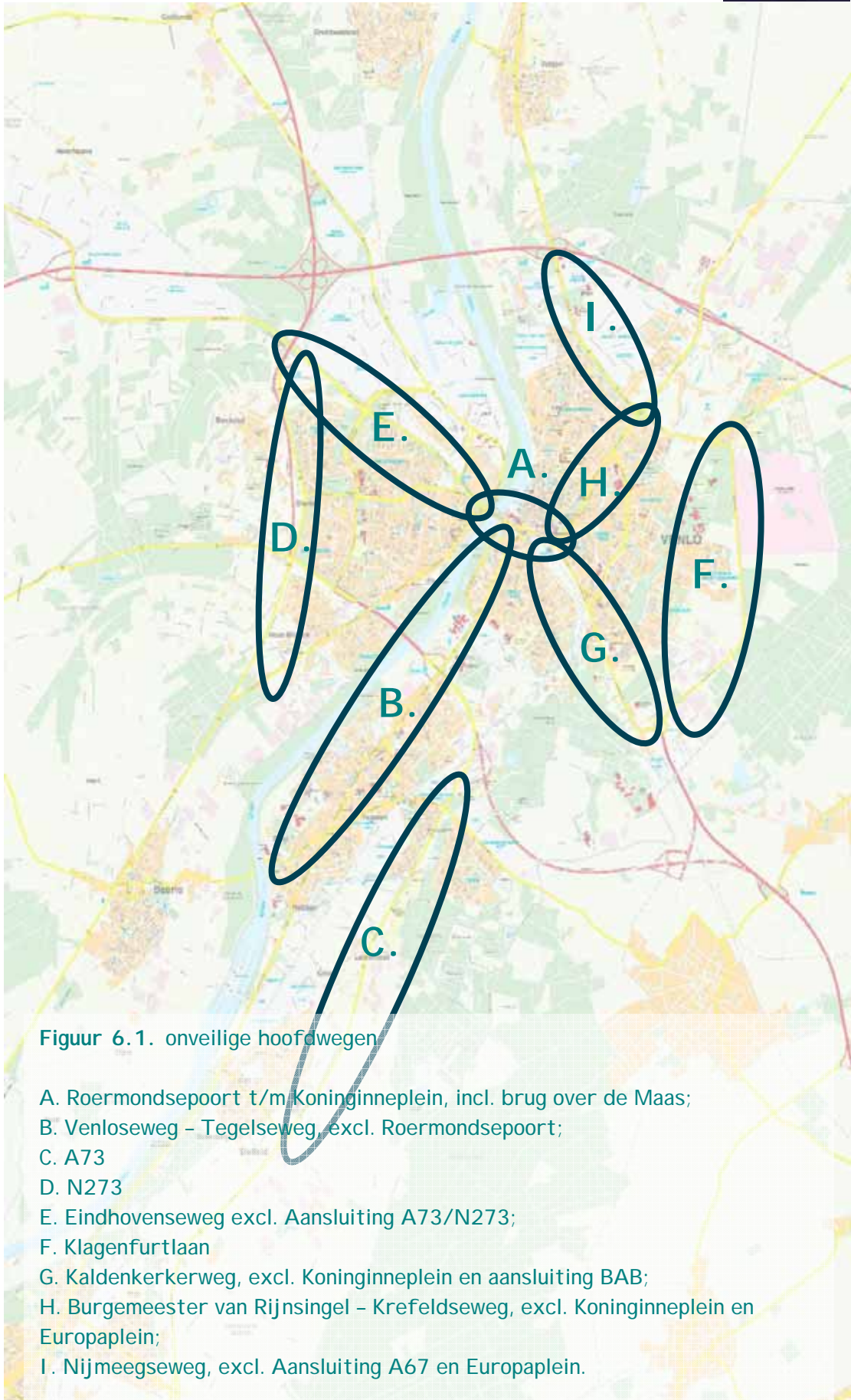
6.1 Verkeersveiligheid

Leefbaarheid komt ondermeer tot uitdrukking in de verkeersveiligheid. Ongeveer 80% van de ernstige verkeersslachtoffers vindt plaats op de hoofdontsluitingswegen in de gemeente. Ook de autosnelwegen zijn niet veilig genoeg. Op deze wegen zijn in de afgelopen jaren, onder andere op de meest onveilige locaties, al maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De effecten daarvan zijn nu nog niet te zien in de ongevals cijfers. Een gunstig effect is wel te verwachten. Helaas is dat niet genoeg om de achterstand in te halen. Doelgerichte handhaving is een belangrijk onderwerp. Op de hoofdwegen (autosnelwegen en hoofdontsluitingswegen) zal, naast maatregelen aan de weg, het verkeersgedrag en de snelheid stringenter gehandhaafd worden. Voor fietsers gaat het over het verbeteren van fietsnetwerk en de aanpak van de locaties waar het oversteken van hoofdontsluitingswegen tot problemen leidt. Ook de veiligheid op spoorwegovergangen en het verhogen van het gevoel van veiligheid, zoals rond schoolomgevingen, heeft aandacht. Het Rijk en de provincie Limburg moeten extra aandacht geven aan ongevallen met vrachtwagens.

Het ongevallenbeeld is zeer diffuus. Venlo scoort op dit moment ongunstig met het aantal ernstige verkeersslachtoffers. De trend over langere tijd is eerder stijgend dan dalend. Een aanpak op veel fronten is noodzakelijk. Ontvlechting van auto- en fietsroutes is nodig om het aantal ongevallen tussen fiets en (vracht)auto te kunnen terugdringen. De duurzaam veilige inrichting van hoofdontsluitingswegen heeft als eerste aandacht nodig. In de 30km per uur gebieden is die inrichting al grotendeels doorgevoerd. De maatregelen betreffen zowel de infrastructuur, de educatie als de handhaving.

Verkeersveiligheid laat zich niet eenvoudig met solitaire infrastructurele maatregelen of met solitaire educatieve programma's op een hoger niveau tillen. Een integrale en logische aanpak is nodig. De combinaties uit de componenten infrastructurele maatregelen, voorlichting, educatie en handhaving moeten leiden tot het gewenste effect. In de aanpak wordt het volgende onderscheiden:

- onderdeel 1: gericht op organisatie en samenwerking.
- onderdeel 2: gericht op infrastructurele maatregelen in combinatie met voorlichting en handhaving, onderverdeeld in algemeen en locatiespecifiek.
- onderdeel 3: mensgericht op educatie.
- onderdeel 4: mensgericht op verbeteren verkeersgedrag door voorlichting en handhaving.
- onderdeel 5: gericht op voertuigaspecten; dit is het taakveld van de rijksoverheid



Figuur 6.1. onveilige hoofdwegen

- A. Roermondsepoort t/m Koninginneplein, incl. brug over de Maas;
- B. Venloseweg – Tegelseweg, excl. Roermondsepoort;
- C. A73
- D. N273
- E. Eindhovenseweg excl. Aansluiting A73/N273;
- F. Klagenfurtlaan
- G. Kaldenkerkerweg, excl. Koninginneplein en aansluiting BAB;
- H. Burgemeester van Rijnsingel – Krefeldseweg, excl. Koninginneplein en Europaplein;
- I. Nijmeegseweg, excl. Aansluiting A67 en Europaplein.

onderdeel 1: organisatie en samenwerking

De regering heeft eind vorig jaar een nieuw Rijksbeleid voor verkeer en vervoer gepresenteerd. Met verkeersveiligheid wil het kabinet doorgaan op de eerder ingeslagen weg. Venlo moet daarom blijven zorgen voor een vermindering van het aantal ziekenhuisgewonden en doden in het verkeer. Nieuw is de manier waarop dit tot stand moet komen. Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van iedere burger en is ook een groot maatschappelijk vraagstuk. Daarom wordt van alle overheden, private partijen en maatschappelijke organisaties een gezamenlijke inspanning gevraagd. Handhaving door de politie, zoals snelheids- en alcoholcontroles, en voorlichting op scholen en het voeren van campagnes dienen nadrukkelijk te worden betrokken bij het oplossen van verkeersonveiligheid in wijken, op straten en kruispunten. In bepaalde gevallen zal handhaving door de politie zelfs de enige maatregel zijn. De financiering verandert door een grotere betrokkenheid van private partners en de provincie Limburg.

onderdeel 2: infrastructurele maatregelen

De maatregelen zijn gericht op het concentreren van autoverkeer en veilig afwikkelen op conflictpunten zoals kruispunten en oversteekplaatsen. De toepassing van rotondes, plateaus en middeneilanden draagt bij aan het kunnen handhaven van de snelheid van het autoverkeer en levert een bijdrage aan het beperken van het niet-bestemmingsverkeer. Rekening houdend met de combinatie van het voorkomen van ernstige verkeersslachtoffers komen als eerste voor maatregelen in aanmerking:

- Venloseweg -Tegelseweg, excl. Roermondsepoort;
- Nijmeegseweg, excl. aansluiting A67 en excl. Europaplein;
- Roermondsepoort t/m Koninginneplein, incl. brug Maas;
- Kaldenkerkerweg, excl. Koninginneplein en excl. aansluiting aan BAB;
- Burg van Rijnsingel - Krefeldseweg, excl. Koninginneplein en excl. Europaplein;
- Eindhovenseweg excl aansluiting A73/N273.

De oversteekbaarheid van de hoofdontsluitingswegen is over het algemeen redelijk tot goed. Waar de oversteekbaarheid nog tot problemen leidt wordt de voorkeur gegeven aan fysieke voorzieningen die de overstekende fietser/voetganger bescherming geven.

Waar mogelijk worden infrastructurele maatregelen in het kader van voortzetting inrichting verblijfsgebieden gekoppeld aan onderhoudswerkzaamheden aan rioleringen en bestratingen. Met deze werkwijze kan dubbel werk en overlast voor de bewoners worden voorkomen. Aan de hand van de knelpuntenlijst worden de maatregelen nader bepaald, waarbij de uitvoeringsvoorschriften van 30 km per uur zones volgens de BABW in acht worden genomen met daaraan gekoppeld de handhaving. Bij routes van het openbaar vervoer en hulpdiensten door verblijfsgebieden wordt in verband met bereikbaarheid en comfort afzonderlijk gekeken naar de inrichting als 30 km per uur zone. De belanghebbende organisaties zoals de OV-maatschappij, brandweer en ambulancedienst worden daarbij betrokken. Het gaat nog om een klein aantal gebieden. In het buitengebied worden alleen op conflictpunten maatregelen genomen. Een algeheel 60 km per uur regime is niet voorzien.

onderdeel 3: gedragsbeïnvloeding

Het verbeteren van het menselijke gedrag in het verkeer is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Middelen die hiervoor worden gebruikt zijn verkeersonderwijs, voorlichting en handhaving. De gemeente kan beperkt invloed uitoefenen als het gaat om het opleiden van verkeersdeelnemers. Een aantal taken, zoals rijopleidingen en regelgeving, ligt bij de rijksoverheid. Voor wat betreft het verkeersonderwijs zijn de scholen verantwoordelijk. Het handhavingsbeleid wordt opgepakt

door de politie. De gemeente participeert in educatieactiviteiten die landelijk of regionaal worden opgepakt. Daarvoor vindt afstemming plaats met andere overheden en organisaties zoals politie, scholen en 3VO.

Onderdeel 4: handhaving

De bestuurlijke verkeershandhaving biedt gemeenten straks, als dat doorgaat, de mogelijkheid effectiever om te gaan met de aanpak van de verkeersonveiligheid. Zodra dit kan zal de gemeente hier gebruik van maken.

Met het oog op het stimuleren van voornamelijk de leefbaarheid is handhaving primair gericht op het voorkómen of op korte termijn wegnemen van situaties die een nadelig effect hebben op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en het gebruik van de fiets. Waar problemen (dreigen te) ontstaan door bijvoorbeeld te hard rijdende auto's ((subjectieve) verkeersveiligheid), baldadige of agressieve jongeren (sociale veiligheid), manoeuvrerende vrachtwagens (hinder, veiligheid) etc, wordt handhavend opgetreden door boa's (buitengewoon opsporingsambtenaars), wijkbeheerders of -agenten. Handhaving op onderwerpen vindt plaats, kort na voorlichtings- en educatieve acties. De handhaving wordt probleemgericht aangepakt; voor de korte termijn wordt een permanente snelheidshandhaving op de 50km per uur hoofdonsluitingswegen noodzakelijk geacht. Verder wordt aangesloten bij de landelijke en regionale programma's van de verkeershandhavingsteams. Dat betreft fietsverlichting, roodlicht-discipline, algehele technische staat van voertuigen, snelheid, alcohol, helm- en gordel draagplicht en parkeren.

6.2 Spoorwegveiligheid

Venlo wordt doorkruist door een tweetal spoorlijnen. De Maasroute (enkelspoor) loopt in Noord-Zuid richting van Roermond via Venlo naar Nijmegen. De andere lijn Eindhoven-Köln (dubbel spoor) komt bij Heierhoeve de gemeente Venlo binnen en loopt via het centrum in de richting Kaldenkirchen. De spoorlijnen kruisen diverse wegen, van lagere en hogere orde. Op het meest onveilige baanvak tussen Venlo en Roermond liggen op Venloos grondgebied 12 spoorkruisingen waarvan 6 ongelijkvloers zijn en de overige geregeld zijn met een AHOB. Venlo wil in beginsel alle bestaande spoorwegovergangen behouden en vooral de 'kleinere' overgangen voor het recreatieve verkeer. Over de spoorwegovergangen bestaan bij diverse partijen allerlei plannen. Enerzijds zijn dit concrete plannen die zich op één spoorkruising richten. Anderzijds bestaan plannen op hoofdlijnen die betrekking hebben op een cluster van spoorwegen. Twee typen maatregelen worden afgewogen: risico-reducerende en risico-uitsluitende maatregelen. Dit is nog onderwerp van nadere studie.

6.3 Verkeersveiligheidsaandacht bij RO plannen

Bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen komen verschillende beleidsdisciplines bij elkaar. In praktijk zullen de doelstellingen van de verschillende beleidsdisciplines dan weer overeenkomen en dan weer elkaar tegenwerken. Verkeersveiligheid dient al in het beginstadium betrokken te zijn als het nog gaat om een globale ruimtelijke visie. Vanuit de ruimtelijke ordening kan dan wel de behoefte bestaan om voorzieningen op bepaalde locaties te ontwikkelen, vanuit de verkeersveiligheid kan dat zeer ongewenst zijn. Zo is een school langs een gebiedsontsluitingsweg zeer onwenselijk. Door verkeersveiligheid vroegtijdig bij ruimtelijke inrichtingsplannen te betrekken kunnen dergelijke beslissingen worden voorkomen en/of kan gezocht worden naar een verkeersveiliger alternatief. In een verder gevorderd stadium hebben de doelstellingen van verkeersveiligheid raakvlakken met stedenbouwkundige uitgangspunten en bereikbaarheidsdoelstellingen. Verkeersveiligheid dient ook in die stadia onderdeel uit te maken van de integrale benadering bij ruimtelijke plannen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen zal altijd een programma van verkeersveiligheidseisen specifiek voor de betreffende ontwikkelingsplannen geformuleerd moeten worden. In het kader van het Duurzaam Veilig zijn daartoe al eerder inrichtingseisen opgesteld voor

de onderscheiden typen wegen. De inrichtingseisen zijn primair gericht op het voorkomen van onveilige verkeerssituaties.

6.4 Leefbaarheid: omgaan met subjectieve veiligheid

Steeds vaker wordt gesproken over verkeersonveilige situaties rondom scholen. Ook rondom kinderdagverblijven, zei het in mindere mate, is sprake van deze verkeersonveilige situaties. Een groot deel van de oorzaak is gelegen in het halen en wegbrengen van de kinderen met de auto. Ouders en verzorgers brengen hun kinderen het liefst met de auto tot aan de vooringang van de school met als argument dat de schoolomgeving verkeersonveilig is. De verkeersonveilige situaties ontstaan juist doordat veel auto's, fietsers en voetgangers tegelijkertijd rondom de schoolomgevingen langs elkaar bewegen.

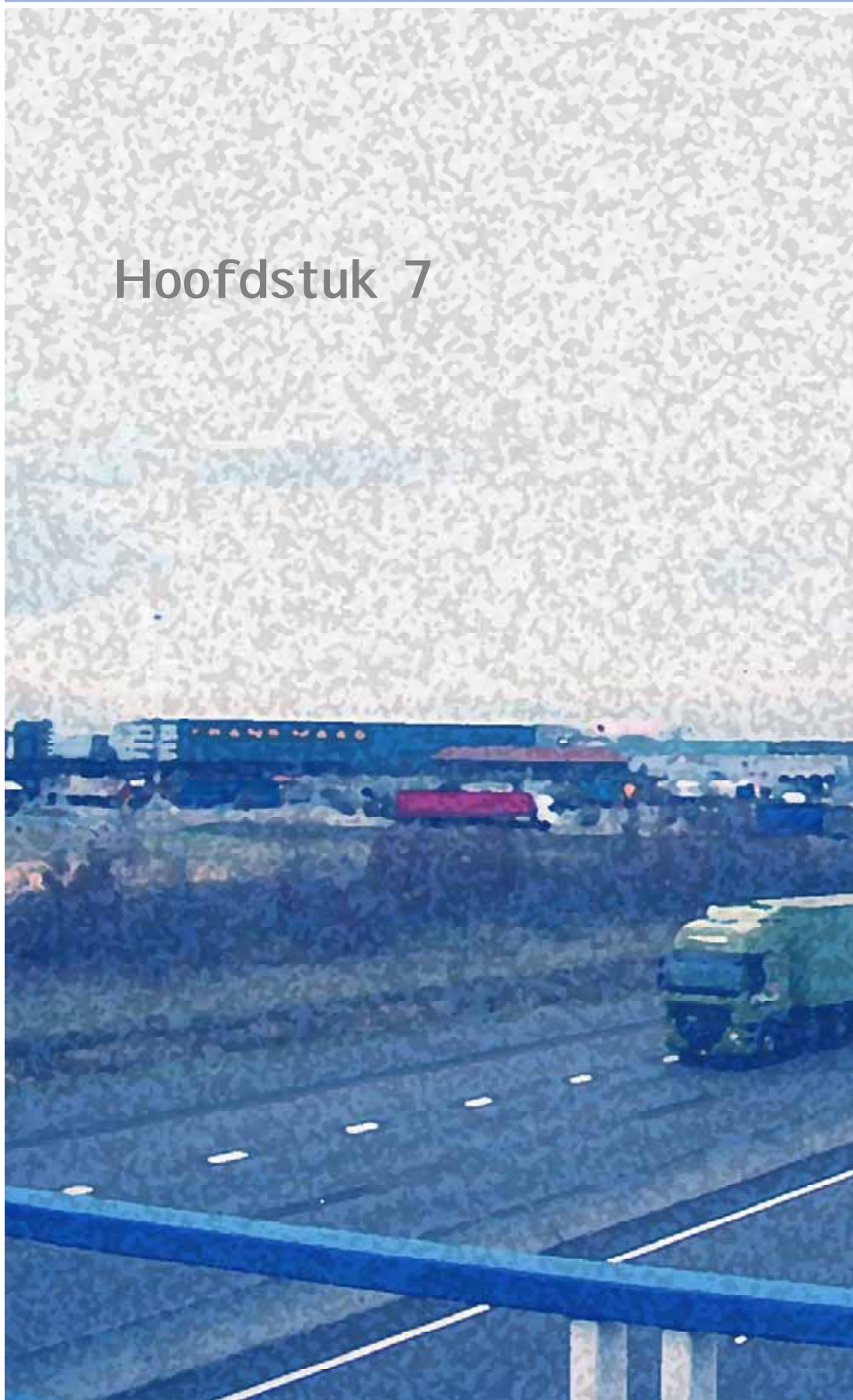
Om de verkeersveiligheid van onze jongste verkeersdeelnemers te kunnen blijven waarborgen wordt gewerkt aan verkeersveilige schoolomgevingen. Een goede handreiking van voor de aanpak van de schoolomgevingen wordt geboden in de publicatie 'Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving' van het infopunt Duurzaam Veilig Verkeer. Voorgesteld wordt om per school een projectteam op te stellen voor het inventariseren van knelpunten en het formuleren van maatregelen. In het projectteam zijn vertegenwoordigers van de schoolraad en vertegenwoordigers van de ouderraad aanwezig.

In landelijke (buiten)gebieden zijn veelal geen voetpaden aanwezig. In het buitengebied wordt door het autoverkeer sluiproutes genomen. Op enkele wegen wordt te hard gereden. De subjectief onveilige punten hierin worden aangepakt door infrastructurele maatregelen, handhaving en educatie, zo mogelijk in het kader van beheer en onderhoud. Het plaatsen van verlichting in het buitengebied wordt gewogen met het effect op de leefwereld van planten en dieren.

6.5 Emissies

In de komende jaren vindt nader onderzoek plaats naar de luchtkwaliteit. Dat houdt verband met de eisen die vanuit Europa en het Rijk worden gesteld. In dit kader zijn door de Europese Unie normen voor luchtkwaliteit vastgesteld. Ook is vastgelegd, dat in het geval van overschrijdingen, maatregelen genomen moeten worden. In Nederland wordt dit verwoordt in het Nationaal Luchtkwaliteitsplan, dat nog in behandeling is (stand maart 2005). Wat betreft wegverkeer en scheepvaart wordt aandacht besteed aan aspecten als zwavelvrije dieselbrandstof, accijnsdifferentiatie, roetfilters, biobrandstoffen en normen voor binnenvaartmotoren. Op dit moment zijn voor Venlo geen specifieke maatregelen bekend.

Hoofdstuk 7



7 VAN VISIE NAAR UITVOERING

7.1 Koppeling Visie Venlo 2030

In de 'Visie Venlo 2030' is de gewenste economische groei en ruimtelijke ontwikkeling van Venlo in een aantal thema's verwoord. Het gaat om een stad voor jong en oud, waarin de mens centraal staat. En om een ruimtelijke ontwikkeling in een duurzame stad, grensverleggend in regio en euregio, als logistiek en industrieel knooppunt en veelzijdige culturele stad. Verkeer en vervoer zijn opgenomen in deze visie. De specifieke, verder uitgewerkte, ambities op het gebied van verkeer en vervoer zijn in dit plan verwoord. Bereikbaarheid (met aspect als economische groei) en leefbaarheid (met aspecten als duurzaam veilig, harmonie met omgeving) staan hierin centraal. Om deze ambities waar te maken is de komende jaren een groot aantal maatregelen en acties nodig.

7.2 Verscheidenheid aan maatregelen en acties

De maatregelen en acties zijn in het rapport: gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, deel actieplan, opgenomen. Dit is een zelfstandig leesbaar document.. De effectiviteit, de helderheid naar de burger en de grote verscheidenheid aan maatregelen noopt tot een gebiedsgewijze aanpak.. Maatregelen en acties zijn daarom tot projecten samengevoegd, waarbij aansluiting is gezocht met andere beleidsterreinen en programma's. Bij de verdere uitwerking zal rekening worden gehouden met de ruimtelijke inpassing financiering en subsidiëring. Ook wordt aangehaakt bij de gebiedsgerichte aanpak met andere overheden, zoals die is aangekondigd in de 'Nota Mobiliteit'. Dan gaat het voornamelijk om het benutten van de knooppuntfunctie die Venlo heeft door de samenkomst van een aantal internationale verbindingen (spoor, water en weg).

7.3 Prioriteiten

De projecten met maatregelen en acties zijn samenvallend of gekoppeld aan:

- de autosnelwegen en hoofdonthutingswegen;
- het fietsnet van primaire fietsroutes buiten de autosnelwegen en hoofdonthutingswegen;
- het stedelijk centrum en aan de beide andere centra;
- het parkeren in het stedelijk centrum en aan de beide andere centra;
- het goederenvervoer;
- het openbaar vervoer;
- de handhaving;
- de educatie en voorlichting;
- de schoolomgeving
- de overige aspecten

De uitvoering dient haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar te zijn. Dit vraagt een prioritering. In de prioritering zijn drie klassen onderscheiden. Voor de projecten met de hoogste prioriteit geldt dat op korte termijn wordt gestart met planvorming, voorbereiding of uitvoering. Bij de tweede prioriteit is start op korte termijn wenselijk. De derde prioriteit geldt voor projecten, die na 2015 voor uitvoering in aanmerking komen.

