

Brugplan Venlo

historisch-ruimtelijke analyse

STADSBELEID

afdeling BLGPR

steller Sectie Monumenten

doorkiesnummer 077-359 63 46

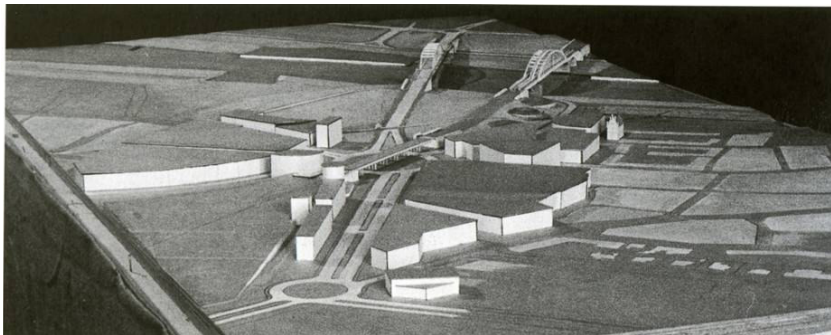
datum 23 augustus 2007

Inhoudsopgave

1	Brugplan	5
1.1	Achtergronden	5
1.2	Planvorming	5
1.3	Kenmerken	7
	beeldverhaal: route Blerick - Venlo	8
2	Karakteristiek en waardestelling	11
2.1	Plangebied als geheel.....	11
2.2	Lijn Eindhovenseweg	15
2.3	Knoop Eindhovenseweg / Antoniuslaan	17
2.4	Lijn Maasbrug / Eindhovenseweg	19
2.5	Knoop Roermondsepoort.....	21
2.6	Lijn Koninginnesingel	23
2.7	Knoop Koninginneplein	25
2.8	Lijn Burg. Van Rijnsingel (en Kaldenkerkerweg)	27
2.9	Rafelrand	29
3	Aandachtspunten	32
Bijlage 1	Bronnen	34
Bijlage 2	Waardevolle gebouwen en landmarks	36



Het eerste voorstel voor het Brugplan uit 1946, met schuin geplaatste verkeersbrug ten noorden van het spoor (bron: C. Wagenaar, 1999)



Maquette van het tweede brugvoorstel, met een schuin geplaatste verkeersbrug ten zuiden van het spoor (bron: C. Wagenaar, 1999)

1 Brugplan

1.1 Achtergronden

In de Tweede Wereldoorlog waren de Maasovergangen van groot strategisch belang. De beide bruggen over de Maas werden daarom in mei 1940 door het Nederlandse leger opgeblazen. In het najaar van 1944 werden de inmiddels herstelde bruggen door de geallieerden gebombardeerd, waarbij ook een groot deel van de omliggende bebouwing werd verwoest. De oorlogsverwoestingen boden mogelijkheden om de vooroorlogse verkeerssituatie tussen de Maasbrug en het treinstation ingrijpend te verbeteren. De gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Antoniuslaan te Blerick, de tolheffing bij de verkeersbrug en de smalle Roermondsepoort in de spoordijk te Venlo waren beruchte knooppunten die om een oplossing vroegen, temeer daar verwacht werd dat de Venlose bevolking in 40 jaar in aantal zou verdubbelen als gevolg van de industrialisatie van Noord-Limburg. Het lokale verkeer zou beter toegang moeten krijgen tot de stad, met vooral rechtstreekse verbindingen tussen de binnenstad en de stadsdelen Zuid en Blerick. Bovendien zou het snel groeiende doorgaande verkeer vlot door de stad naar de uitvalswegen geleid moeten worden. Tot slot moest de barrièrewerking van het spoor worden opgeheven en de locatie van het treinstation beter aansluiten op de binnenstad en de nieuwe infrastructuur. De oplossing voor het goed laten functioneren van de stad werd na de oorlog gezocht in het scheiden van de functies wonen, werken, recreatie en verkeer.

1.2 Planvorming

Het wederopbouwplan voor de binnenstad van ir. Jules Kayser uit mei 1945 voldeed naar het oordeel van ir. P. Verhagen, stedenbouwkundig adviseur van het rijk, volstrekt niet aan de eisen van het moderne verkeer. De wederopbouw zou in zijn ogen juist aangegrepen moeten worden om de vooroorlogse stad te moderniseren. Daarbij stond een efficiënte afhandeling van het verkeer voorop. Nadat Venlo als handelsstad tot bloei was gekomen aan de Maas en de kruising van spoorwegen, kreeg de distributie van goederen over de weg na de oorlog een impuls. In dit kader bood de verwoesting kansen om de verouderde infrastructuur aan te passen en te corrigeren. Een cruciaal onderdeel hiervan was het Brugplan. Na ampele discussie kreeg ir. M.P.J.H. Klijnen, stedenbouwkundig adviseur voor de provincie Limburg, in 1946 opdracht voor het opstellen van een 'verkeersplan' voor de spoorzone. Centraal in de planvorming stond het combineren van de traversen Nijmegen-Maastricht en Kaldenkirchen-Eindhoven met de drukke stadsverbindingen oost-west en noord-zuid. Dit zogenaamde Brugplan kreeg vorm tussen 1946 en 1951 en omvatte het totale gebied van bruggen, opritten en verkeerswegen en -pleinen tussen de linker Maasoever en het centraal station. De discussies spitsten zich voornamelijk toe op de ligging van de verkeersbrug. Na voorstudies uit 1946 met schuin liggende hang- en boogbruggen ten noorden en ten zuiden van de spoorbrug, kwam Klijnen in 1948 onder druk van besparingseisen met een veel goedkoper plan waarin een platte verkeersbrug haaks over de Maas en direct ten zuiden van de spoorbrug was ontworpen. Hierdoor kon de spoorwegovergang in Blerick vervallen. Dit plan werd in 1951 vastgesteld door de gemeenteraad en goedgekeurd door het rijk.

vastgesteld Brugplan
met twee evenwijdige
bruggen



legenda:

- hoofdwegen: zwart
- voorzieningen: geel
- park/plantsoen: groen
- industrie en bedrijven: lila
- de Maas: blauw
- emplacement: grijs



foto in vogelvlucht van
de Koninginnesingel
e.o.,
ca. 1970, GA Venlo,
fotocollectie Sweegens



het verkeersplein
bij de
Roermondsepoort
met trechtersplein bij de
Vleesstraat



1.3 Kenmerken

Het Brugplan was primair een infrastructureel ontwerp met van oost naar west: een verkeersplein bij de Keulse Poort, een brede singel, een groot verkeersplein met spoorviaduct bij de Roermondsepoort, een brede boulevard met Maasbrug en een verkeersplein op de westoever van de Maas.

Op het verkeersplein bij het station kwamen de Kaldenkerkerweg, de Keulse Poort, de verbrede Burg. Van Rijnsingel naar Straelen en de nieuwe singel samen. Groenvoorzieningen en bijzondere gebouwen moesten het plein allure verlenen.

Op de plek van het vroegere spooreplacement ten oosten van de binnenstad werd een park aangelegd met aan de zijde van het plein het concertgebouw. Het nieuwe station verrees aan de zuidzijde van het plein, enkele honderden meters dichterbij de binnenstad dan het oude station uit 1866, dat verderop aan de Kaldenkerkerweg stond. Een gepland concertgebouw aan de noordzijde van het plein werd nooit gebouwd; hier verrees pas enkele jaren geleden het Limburgs Museum.

De Koninginnesingel tussen het plein en de rotonde bij de Roermondsepoort werd ontworpen als een brede, flauw gebogen verkeersader met vierbaans rijstroken, een groene middenberm en gescheiden fiets- en voetpaden. Het verkeersplein bij de Roermondsepoort was het centrale knooppunt tussen de verschillende stadsdelen. Groenvoorzieningen en de bijzondere detaillering van het spoorviaduct moesten voor een aangenaam stadsbeeld zorgen. Aan de zijde van het centrum werd een trechtervormig plein aangelegd, dat een geleidelijke overgang naar de beslotenheid van het centrum moest bewerkstelligen.

De Maasbrug werd omwille van het uitzicht op de stad ontworpen als een platte 'plaatbrug' en op gelijke hoogte met de spoorbrug geplaatst. De toegangswegen en opritten naar de brug werden begeleid door bijzondere bebouwing.

beeldverhaal: route Blerick - Venlo



>



>

>



>

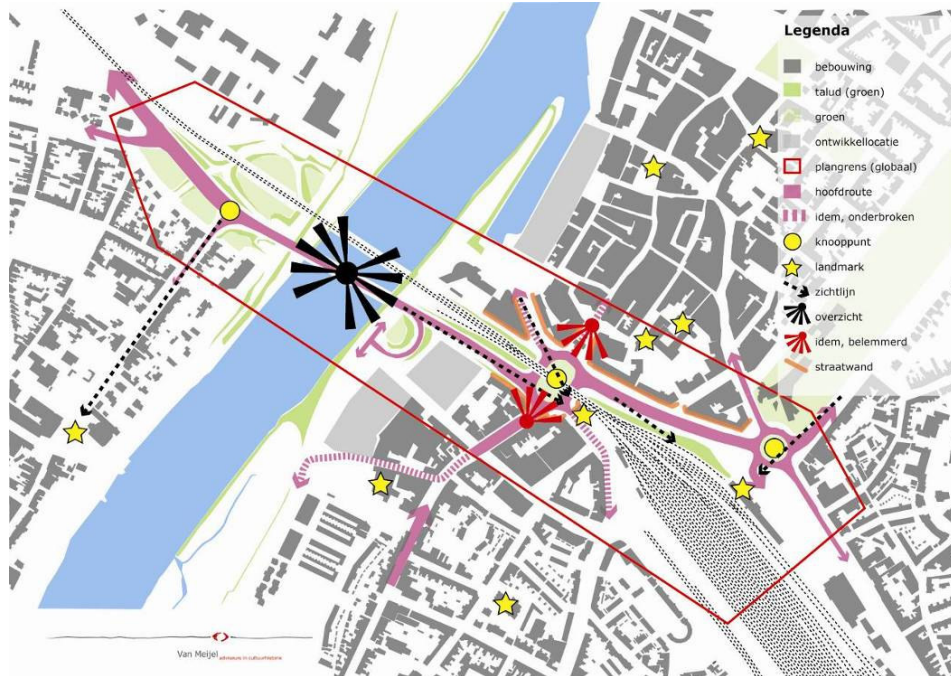


>



>

analyse Brugplan
(augustus 2007)



2 Karakteristiek en waardestelling

2.1 Plangebied als geheel

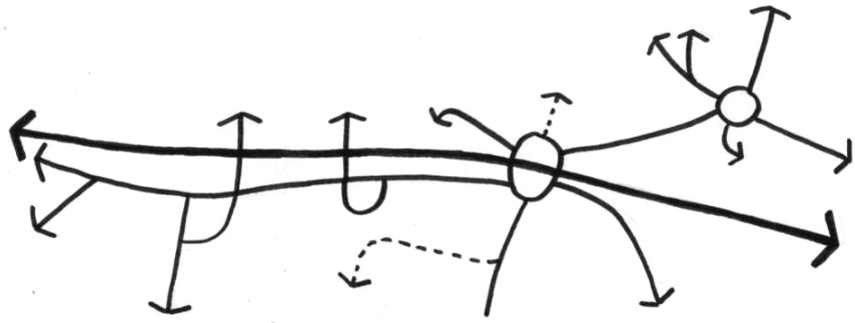
Het Brugplan heeft op grootse wijze een infrastructurele en visuele verbinding tot stand gebracht tussen het centrumgebied enerzijds en de stadsdelen Oost, Zuid en Blerick anderzijds. Deze verbinding is door Klijnen tot uitdrukking gebracht in de weloverwogen ligging en constructie van de bruggen, de rechtlijnige tracés van de verkeersroutes, de strategische situering van de verkeerspleinen, de royale inrichting van de openbare ruimte, de verfijnde detaillering van de kunstwerken en de effectvolle vormgeving van de flankerende bebouwing. Al deze onderdelen heeft hij in onderlinge afstemming functioneel geordend en esthetisch geënceneerd in een samenhangend stadsbeeld.

- het Brugplan is een voorbeeld van een gecombineerd functionalistisch en scenisch stadsontwerp, dat wil zeggen dat snelle verkeersafwikkeling en beweging als uitgangspunten zijn genomen voor het ontwerp;
- het accent ligt op de waarneming van het stadsbeeld vanuit de auto of vanaf de fiets: via een geënceneerde route is een opeenvolging van verschillende visuele scènes en effecten georganiseerd omwille van de inzichtelijkheid van de route en de herkenbaarheid van belangrijke plekken. Dit is bereikt door het toepassen van platte bruggen zonder obstakels, brede traversen met gesloten straatwanden die de automobilist langs de route begeleiden en ruim opgezette open verkeerspleinen met duidelijke doorzichten en met het verkeer meebuigende gevels. Verticale landmarks in zichtassen en bij knooppunten attenderen de weggebruiker op het belang ervan.

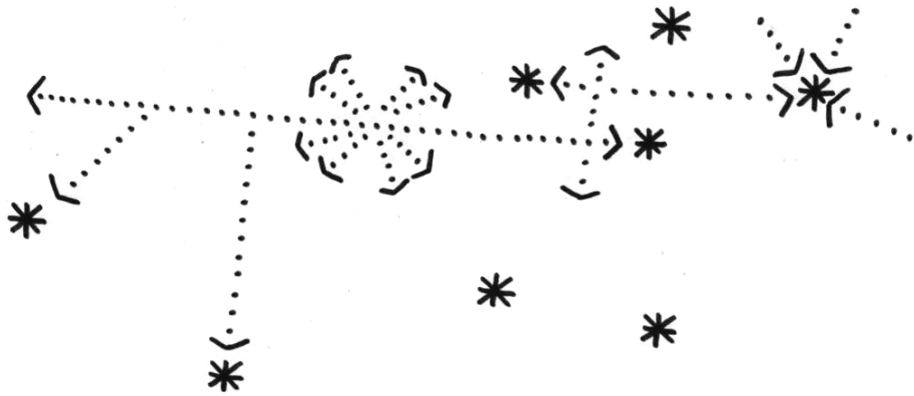
De volgende waardevolle elementen zijn bewaard gebleven:

- de architectuur aan de verkeerspleinen attendeert de weggebruiker op het belang van deze knooppunten (gerichte verticale accenten); architectonische hoogtepunten bevinden zich daarom aan de verkeerspleinen: de bebouwing aan de Roermondsepoort vormt als het ware de climax in het stadsbeeld voor het verkeer dat over de brug de stad binnenrijdt;
- de hoofdstructuur van verkeerswegen die - in aanvulling op de historische routes - het centrumgebied duidelijk ontsluit (de drie verkeerspleinen met verbindings- en uitvalswegen); de spoorzone tussen de stations Blerick en Venlo: het totaal van bruggen, opritten, verkeerswegen, viaduct, pleinen, rotondes en begeleidende plantsoenen en bebouwing die de stadsdelen Centrum, Zuid en Blerick infrastructureel en visueel-ruimtelijk op samenhangende wijze met elkaar verbinden;
- de torens van de Martinuskerk, het klooster Mariaweyde, het centraal station en de Roestflat op de hoek van de Roermondsepoort en de Sloterbeekstraat als belangrijke landmarks voor het stadsbeeld van Venlo. Hoewel niet allen onderdeel van het Brugplan uitmaken, zijn ze voor de beleving van de stad vanaf de Maasbrug van essentieel belang en bestaat er dus een duidelijke samenhang tussen het Brugplan en zijn omgeving. Het zicht op belangrijke landmarks binnen het stadsbeeld van Venlo is één van de voornaamste kenmerken van het ontwerp.

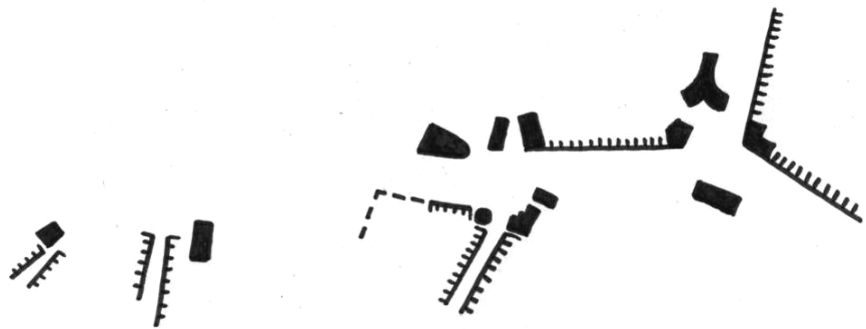
bewegingsrichtingen



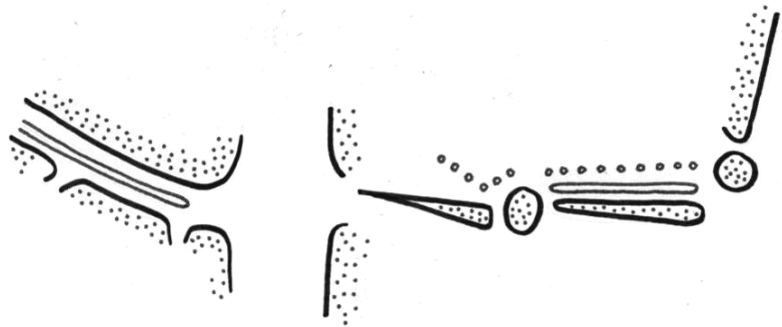
zichtlijnen en landmarks



bebouwing



openbare ruimte / groen

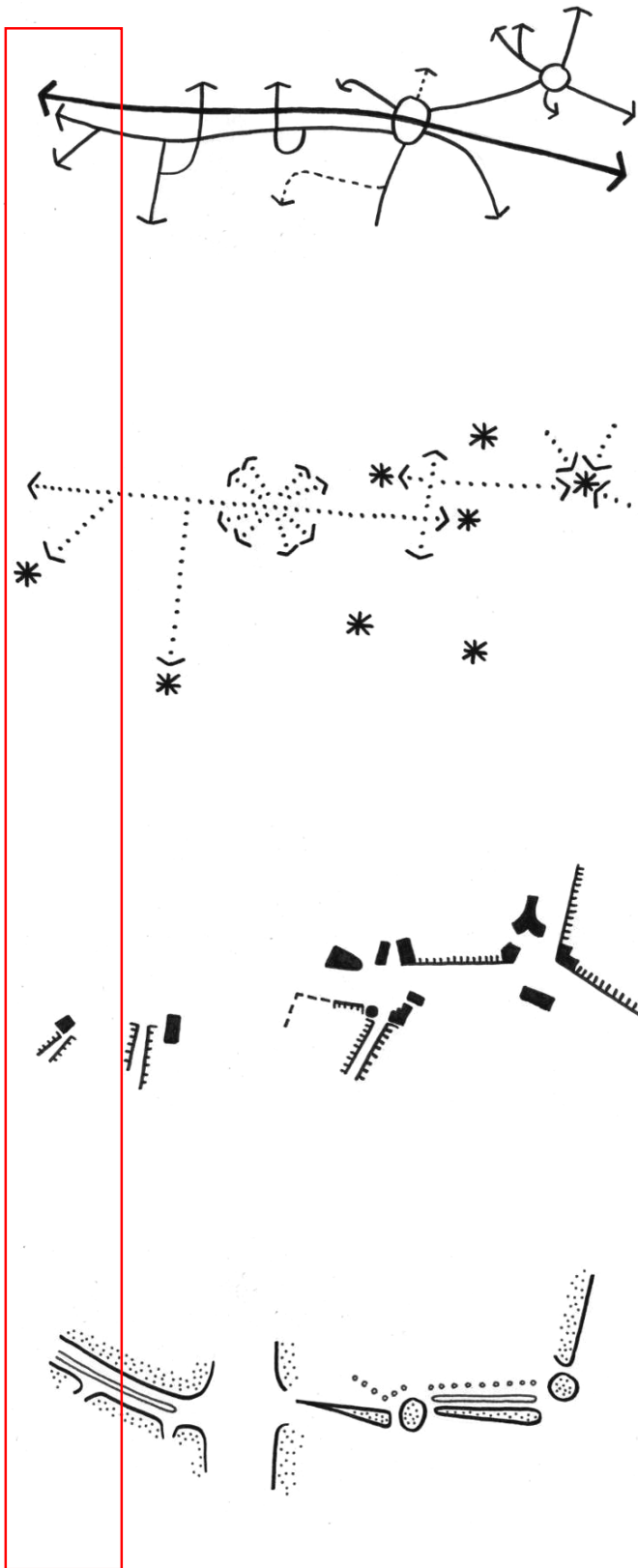


Doordat het Brugplan is opgebouwd volgens een vast stramien van afwisselend lijnen en knopen, is het mogelijk het plan uiteen te trekken en op onderdelen te analyseren en te waarderen. Van west naar oost worden de volgende planonderdelen onderscheiden:

- lijn Eindhovenseweg
- knoop Eindhovenseweg / Antoniuslaan
- lijn Eindhovenseweg (Maasbrug)
- knoop Roermondsepoort
- lijn Koninginnesingel
- knoop Koninginneplein
- lijn Burg. Van Rijnsingel (en Kaldenkerkerweg)

Aan de hand van de basisprincipes bewegingsrichtingen, zichtlijnen/landmarks, bebouwing en openbare ruimte is op de volgende pagina's een beknopte karakteristiek weergegeven van elk van deze onderdelen.

Door een gebrek aan samenwerking en afstemming tussen Kayser en Klijnen is de grensstrook tussen de herbouwde binnenstad en het Brugplan onsamenhangend. De rafelrand die hier is ontstaan, komt in een afzonderlijke paragraaf aan de orde.



groene wanden begeleiden het verkeer langs de route



de kerk aan het einde van de Burg. Gommansstraat, in de zichtas vanaf de Eindhovenseweg



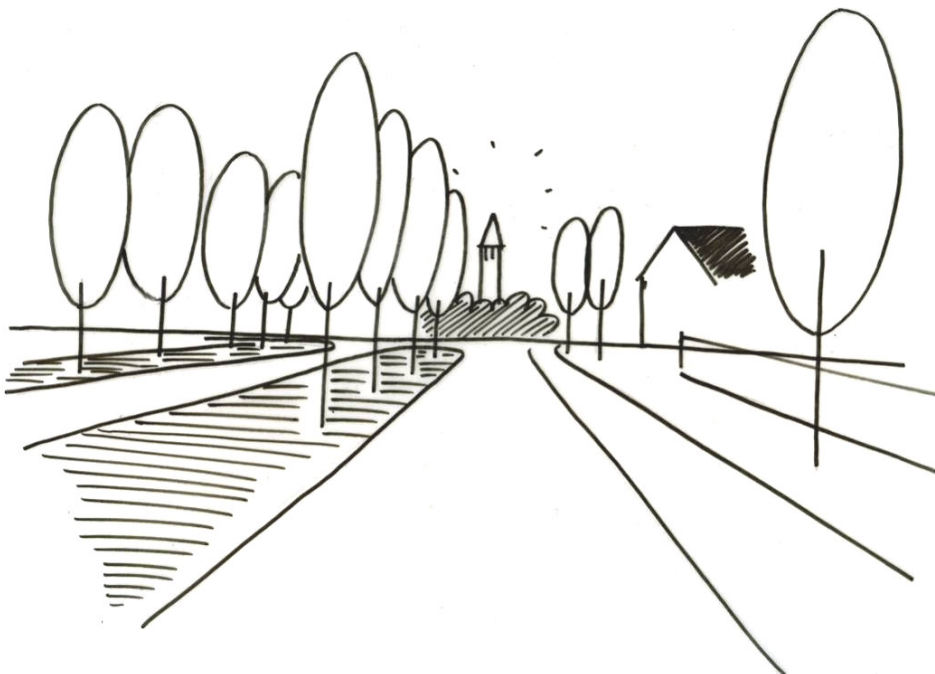
het later toegevoegde gebouw markeert de afslag naar de Burg. Gommansstraat



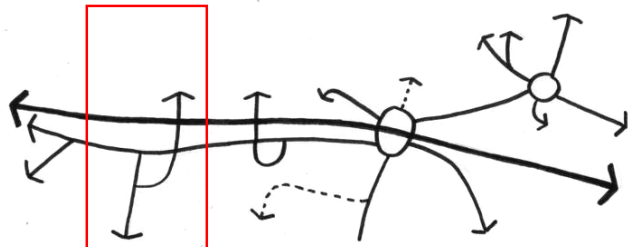
een ruim profiel met groene middenbermen

2.2 Lijn Eindhovenseweg

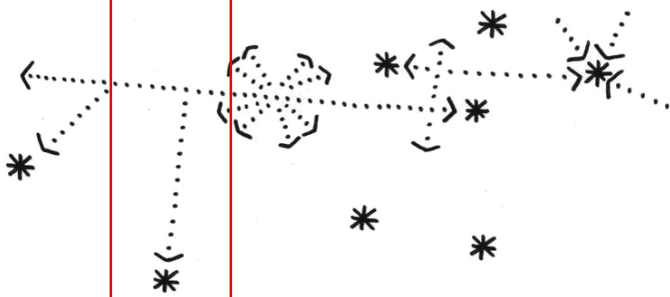
- Het beeld wordt gekenmerkt door ruim opgezette en dichtbeplante groenstroken aan weerszijden, die de automobilist begeleiden zonder af te leiden van de rijrichting.
- Doordat de oorspronkelijk bedachte straatwand aan de zuidzijde van de Eindhovenseweg (vergelijkbaar met de wand aan de Koninginnesingel) nooit is gerealiseerd, wijkt het beeld op dit punt af van dat van andere lijnen in het plangebied, waar het beeld wordt bepaald door één groene en één bebouwde wand.
- Het wegprofiel is ruim, met twee maal twee rijstroken en vrijliggende fietspaden. Een groene middenberm scheidt de verkeersstromen van en naar Venlo.
- Aan de rand van het plangebied markeert een (later gebouwde) zeslaags flat de afslag naar de Burg. Gommansstraat, die overigens verder buiten het Brugplangebied ligt.
- De toren van de buiten het plangebied gelegen Lambertuskerk ligt in de zichtas aan het einde van deze straat.



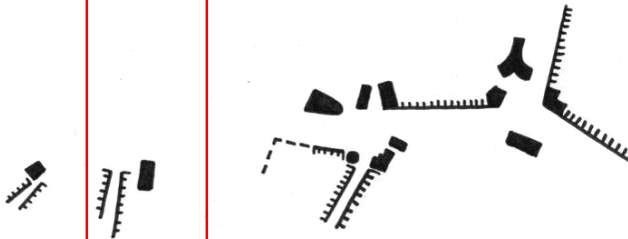
de toren van de
Lambertuskerk
als landmark
gezien vanuit de
Burg. Gommansstraat



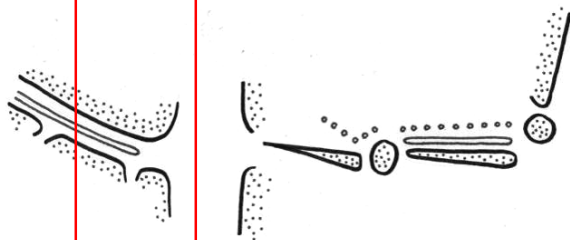
de knoop is uiteindelijk vormgegeven als een T-splitsing



de Antoniuskerk, in de zichtas vanaf de kruising Eindhovenseweg-Antoniusslaan



uitgezonderd het later toegevoegde gebouw aan de Maas ontbreekt bebouwing aan deze knoop



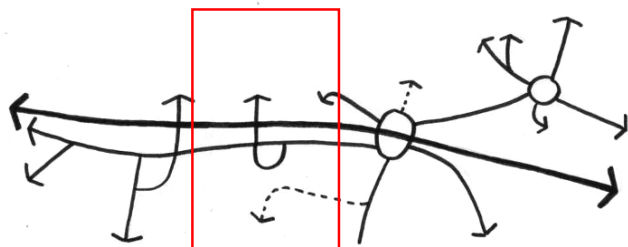
vrijliggende fietspaden en een groene omlijsting van de brugpruit aan de Blerickse zijde

2.3 Knoop Eindhovenseweg / Antoniuslaan

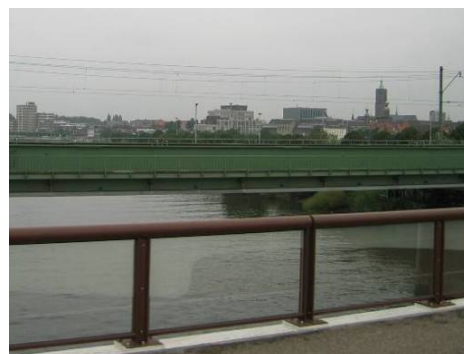
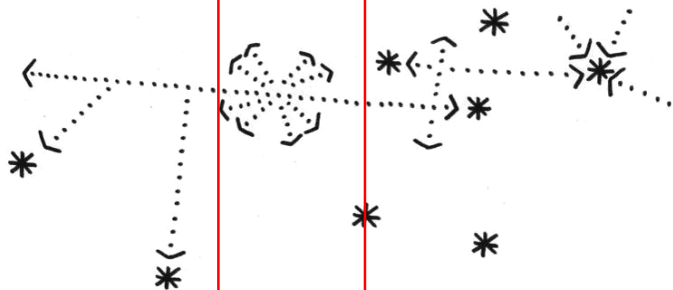
- De kruising Eindhovenseweg-Antoniuslaan was in het Brugplan voorzien als een rotonde, in lijn met de andere knooppunten.
- De ruime, groene opzet verwijst naar de oorspronkelijk bedachte opzet.
- Vanwege de hoge kosten voor de aanleg van een rotonde is de kruising uit financiële overwegingen uitgevoerd als een eenvoudige T-splitsing.
- De knoop heeft een minder expliciete rol in het ritme van lijn-knoop-lijn-knoop-lijn. De drie verkeerseenheden (auto, trein, fiets) zijn uit elkaar getrokken: de knoop wordt niet als één samenhangend geheel ervaren.
- Inrichting als rotonde zou de uniformiteit en leesbaarheid binnen het plangebied vergroten.
- Een markering door hoogbouw of anderszins afwijkende bebouwing, zoals bij de Roermondsepoort en het Koninginneplein wordt als gemis ervaren.
- Het later toegevoegde hoogteaccent aan de Maas fungeert als markering van de knoop; hierdoor is een duidelijker focus in het beeld ontstaan.
- Door de expliciete markering van de afslag Burg. Gommansstraat zijn de verhoudingen aan Blerickse zijde echter niet helder.
- Vrij zicht op de Antoniuskerk aan het einde van de zichtas-Antoniuslaan.
- De afslag vanaf de Antoniuslaan naar de Venrayseweg, die het verkeer onder de Maasbrug doorvoert, wordt gemarkeerd met een hoekaccent.
- De goed zichtbare, gebogen oprit van de Maasbrug geeft richting aan het doorgaande verkeer. De knoop is hierdoor ook duidelijk herkenbaar als onderdeel van een doorlopende structuur.
- Door gebruik te maken van al bestaande landmarks buiten het plangebied werd een relatie gelegd met het omliggend gebied en worden de kruisingen in het plan aan richtinggevende kwaliteit. Deze eigenschap is op deze plek nog altijd duidelijk zichtbaar.
- Het verbinden van Venlo en Blerick was één van de planuitgangspunten. Om de balans tussen beide zijden in evenwicht te houden, dienen nieuwe (hoogbouw)ontwikkelingen niet enkel aan de Venlose zijde van de Maas plaats te vinden.



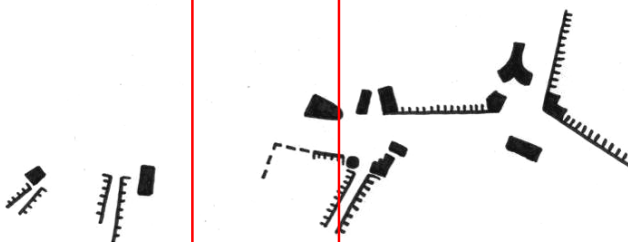
knoop / T-splitsing
Eindhovenseweg
en Antoniuslaan,
met later
toegevoegd
hoogteaccent aan
de Maas



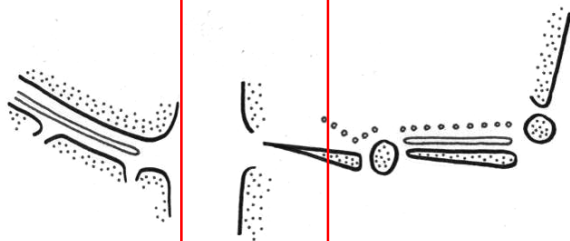
de twee rijen lantaarns en de "wachters" geven richting aan de gebogen en flauw hellende route



hoogteaccenten trekken de aandacht in een ongehinderd panoramisch zicht op de stad



restant van de bebouwingwand aan de route (zijde Venlo-Zuid)



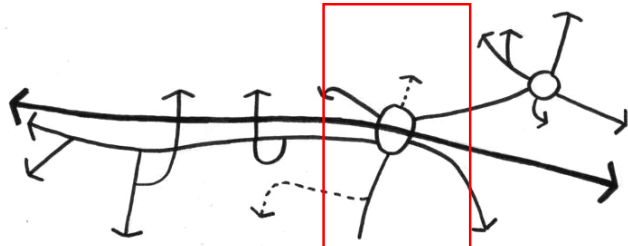
twee rijstroken in elke rijrichting, vrijliggende fietspaden en een groen talud aan Venlose zijde

2.4 Lijn Maasbrug / Eindhovenseweg

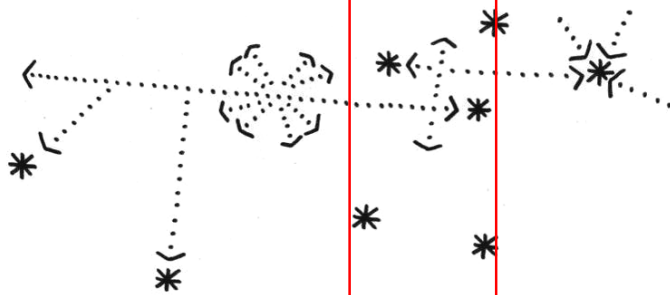
- Vlakke verkeersbrug over de Maas, vrij van obstakels, onbelemmerd panoramisch uitzicht over de rivierbedding richting Venlo en Blerick.
- De op-/afritten hebben nog hun oorspronkelijke profiel.
- De vernieuwde straatlantaarns versterken weliswaar het lineaire karakter van het tracé, maar door de rode kleur vragen ze erg veel aandacht.
- Duidelijke begin- en eindmarkering door de recentelijk toegevoegde kunstwerken (“wachters”) aan beide uiteinden van de brug.
- Kenmerkend in het zicht op Venlo is de overwegend lage bebouwing waaruit enkele opvallende hoogteaccenten oprijzen: kerktorens, de torens van het stadhuis en Mariaweyde, de Roestflat, de toren van het station.
- Markering van Blerick door de torens van de Antonius- en Lambertuskerk. De later toegevoegde flat met toren ten zuidwesten van de brug markeert bovendien de T-splitsing Eindhovenseweg-Antoniuslaan.
- Ook treinreizigers ervaren bovenstaand beeld.
- Duidelijk onderscheid in een stijgend gedeelte, een weids overzicht op het hoogste punt en een afdaling naar de Roermondsepoort met een duidelijke focus op de *landmarks* Roestflat en station.
- Oorspronkelijk was ook hier sprake van één groen talud (spoordijk) en één volledig bebouwde straatwand met bedrijfsbebouwing. Deze wand is grotendeels gesloopt. Het gat zal in de nabije toekomst worden ingevuld met een nieuw stadskantoor.
- De aanzienlijke hoogbouwplannen in de omgeving van het centrum brengen het gevaar van dichtzetten van het uitzicht met zich mee; de plannen dienen rekening te houden met de oorspronkelijke subtiliteit van het beeld.
- Het verbinden van Venlo en Blerick was één van de planuitgangspunten. Om de balans tussen beide zijden in evenwicht te houden, dienen nieuwe (hoogbouw)ontwikkelingen niet enkel aan de Venlose zijde van de Maas plaats te vinden.

Zicht vanaf
de brug richting
Roermondsepoort
met de Roestflat en
de toren van het
station
als landmarks

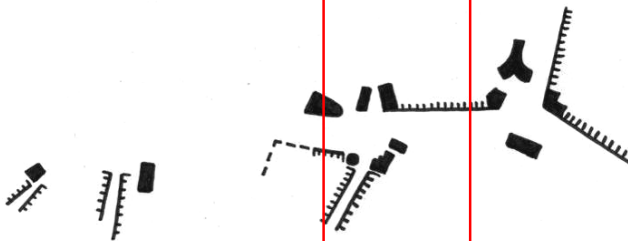




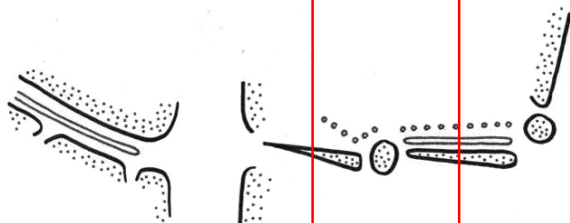
ovaal verkeersplein onder het spoorviaduct met aftakkingen in alle richtingen



getrapte bebouwing 'beweegt mee' met het autoverkeer en de Roestflat als markering



hoekaccent bij wijze van markering van de afslag naar de Roermondseweg

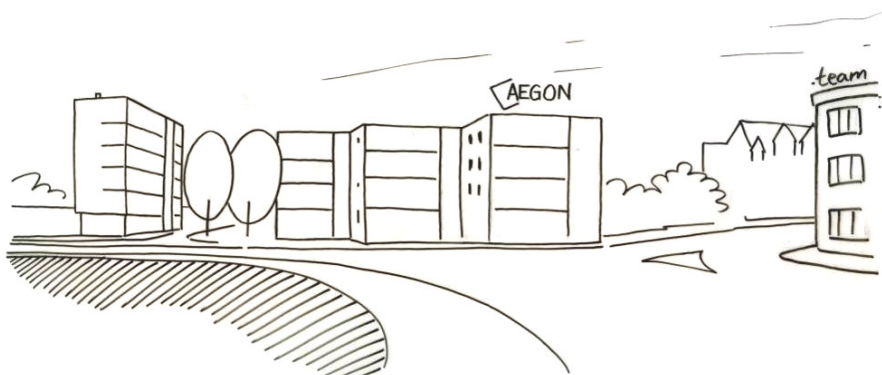


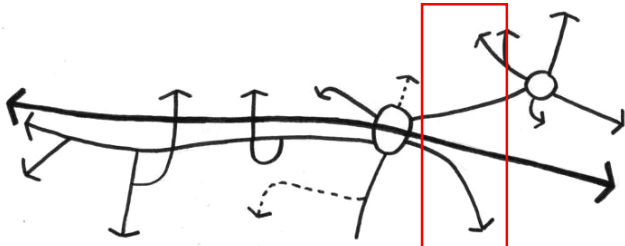
groen middenplantsoen: te hoge struiken, bomen en keermuren blokkeren het doorzicht

2.5 Knoop Roermondsepoort

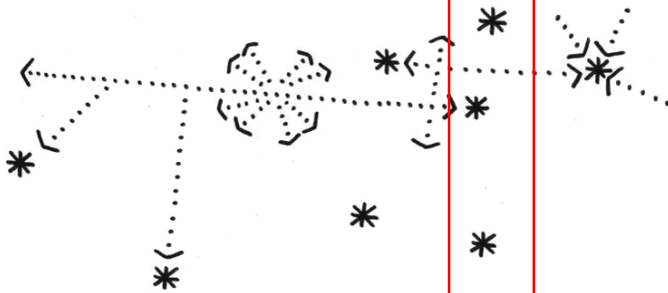
- Het verkeersplein bij de Roermondsepoort is het laagste punt in het plangebied: vanuit alle richtingen daal je af naar het plein.
- Het plein vormt de schakel tussen de verschillende stadsdelen. De bewust gecreëerde openheid van het plein diende als visuele ondersteuning.
- De opzet is kenmerkend voor de vormgeving van de pleinen/knopen in het Brugplan: ruim, een groen middendeel en grote openheid waardoor zichtrelaties over het plein ontstaan.
- Het 'transparant' uitgevoerde spoorviaduct bood vrij zicht over het plein van en naar de binnenstad. Sinds de verandering van het 'stenen' plein in een groen plantsoen met waterkerende muren, is de kenmerkende openheid verdwenen en worden de zichtlijnen geblokkeerd.
- De trechtersvorm van het plein aan de Vleesstraat vormt een logische en uitnodigende overgang van de beslotenheid van de binnenstad naar de openheid van het verkeersplein (en v.v.), waar in de luwte de dynamiek van het stedelijk leven kan worden beleefd. De later toegevoegde bebouwing midden op het 'Vleesplein' verstoort de werking van deze ruimtelijke trechtersvorm.
- De Roestflat markeert het plein voor verkeer vanuit Blerick. Het gebouw staat recht in de zichtas vanaf de brug.
- De bebouwing rond het plein geeft richting aan of zorgt voor oriëntatie in het verkeer. Het verkeer wordt over het plein gestuurd door de met het verkeer meebewegende gevels van de gebouwen ernaast. Aan de centrumzijde wijkt de bebouwing terug (panden C&A en HEMA), waardoor een duidelijke onderbreking ontstaat in de lange lijnen van de straatwanden aan de Prinsessesingel en Koninginnesingel.
- De waarde van de panden C&A en HEMA ligt met name in deze stedenbouwkundige functie. Gebouwen aan weerszijden van het Vleesplein dienen derhalve als twee-eenheid te worden beschouwd.
- Door de verbindende rol van het verkeersplein voor de verschillende stadsdelen dienen de herinrichting van de Roermondsestraat, het middenplantsoen op het plein en de herinrichting van het Vleesplein als samenhangend geheel ontworpen te worden.
- Door de geplande nieuwe kruising bij de Maasbrug neemt het belang van de Roermondsepoort als directe verbinding naar Zuid af, hetgeen gecompenseerd zou kunnen worden door het herstellen van de open pleininrichting alsmede het opnieuw openstellen van de Sloterbeekstraat.

stedenbouwkundige
dimensie van de
architectuur:
afroning op de
hoek, vertanding in
de bocht en
hoogteaccent als
markering

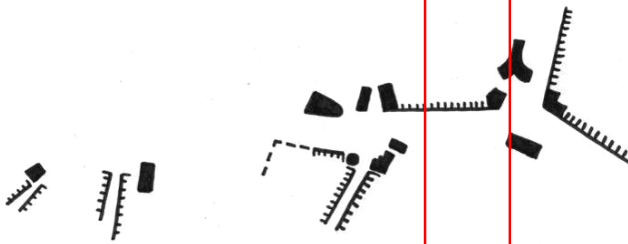




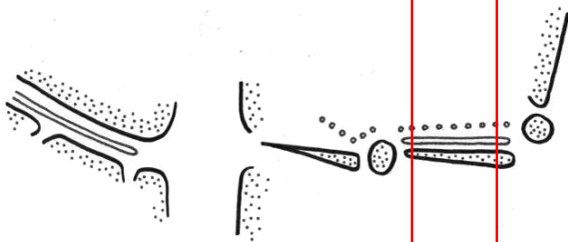
bomenrijen begeleiden het verkeer naar de in de zichtas staande bebouwing aan het Koninginneplein



het voormalige bankgebouw op de hoek van de Koninginnesingel en de Spoorstraat



langgerekte bebouwingswanden met een collectief karakter en horizontale accenten flankeren de route

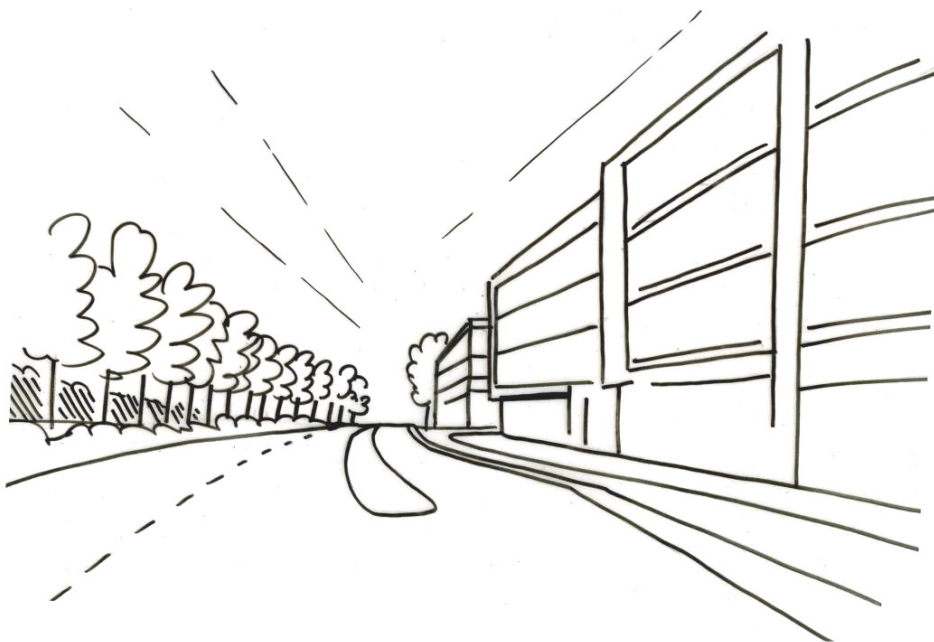


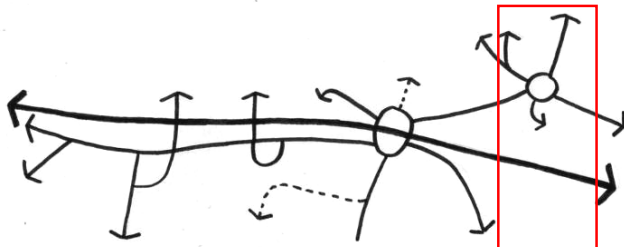
inrichting openbare ruimte Koninginnesingel

2.6 Lijn Koninginnesingel

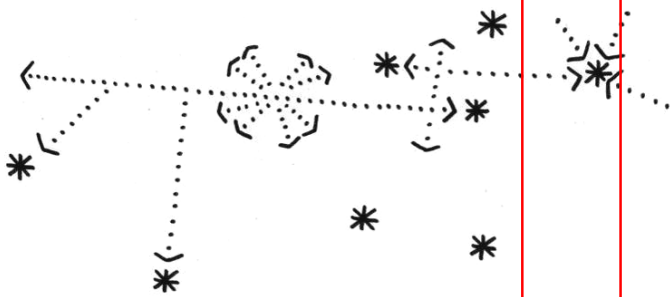
- De Koninginnesingel tussen de beide verkeerspleinen heeft nog zijn oorspronkelijke brede profiel met vier rijstroken, een groene middenberm en gescheiden fiets- en voetpaden.
- Kenmerkend is ook hier de begeleiding door één groene en één bebouwde zijde.
- De singel kent een licht klimmend verloop van de Roermondsepoort naar het Koninginneplein.
- Door deze helling gaat het talud van de spoordijk geleidelijk over van groene wand naar vlakke groenstrook met zicht op het spooreplacement.
- In de gesloten straatwand aan de noordzijde, die de binnenstad afschermt van het verkeer, ligt de nadruk op horizontale lijnen. Hiermee wordt aangesloten bij de bewegingsrichting over de singel en wordt de lineaire structuur tussen twee bijzondere plekken versterkt.
- Uitzondering binnen dit horizontale lijnenspel vormt de vormgeving van de gebouwen rond de uitmonding van de Spoorstraat aan de centrumzijde. Afgeronde vormen en terugwijkende gevels markeren deze hoek.
- Het voormalige bankgebouw op deze hoek is typerend voor het werk van architect Kraaijvanger en is aan de buitenzijde (uitgezonderd de vernieuwde deuren) nog in vrijwel ongeschonden staat.

flauw hellend en licht gebogen tracé, met een stedelijke gebouwde wand enerzijds en een groene zoom anderzijds

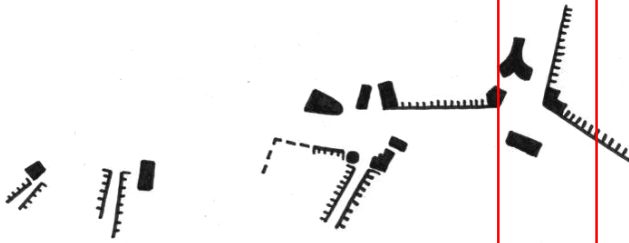




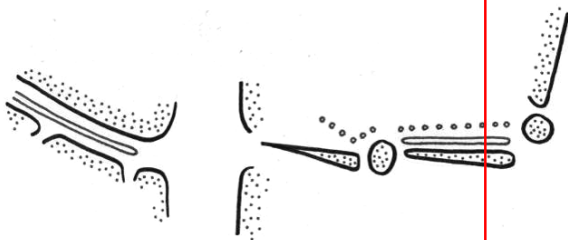
de bebouwing voegt zich naar de verkeersrichtingen



het station met de beeldbepalende luifel en toren terzijde van het Koninginneplein



afschuiving van de straatwand Koninginnesingel en Limburgs Museum, aan het Koninginneplein



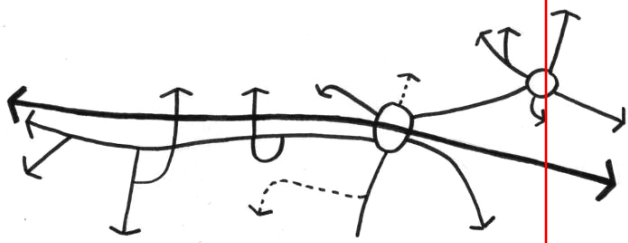
een open plantsoen met centrale fontein is kenmerkend voor het Koninginneplein; de bomen zijn later toegevoegd

2.7 Knoop Koninginneplein

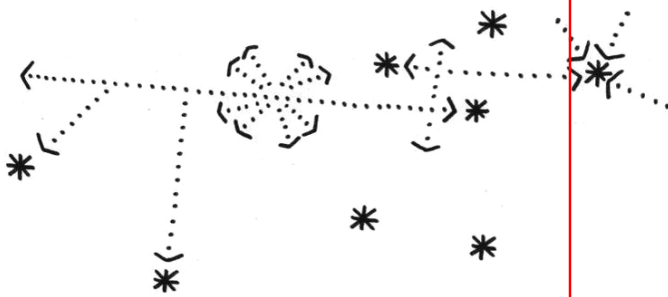
- Het verkeersplein bij het station is het hoogste punt binnen het Brugplangebied. Beide pleinen aan de Venlose zijde vormen dus twee uitersten: het laagste en hoogste punt.
- Het plein wordt voor verkeer vanuit alle richtingen gemarkeerd door het station met zijn 20 meter hoge klokkentoren aan de zuidzijde en het Limburgs Museum aan de noordzijde.
- De overige bebouwing heeft een meer ondergeschikte functie en dient primair als inkadering van de pleinruimte.
- Het museum is enkele jaren geleden gebouwd, op de plek die in het Brugplan was aangewezen voor een concertgebouw. De functie past dus uitstekend binnen de opzet van bijzondere bebouwing bij knopen.
- Het museum neemt de hoogte van de bebouwing aan de andere kant van de Keulse Poort over, waardoor de beslotenheid toeneemt.
- Het plein ontleent zijn allure aan deze voorzieningen, omgekeerd winnen ook de voorzieningen aan importantie door hun ligging aan het plein.
- Het plein is ruim opgezet en kent een grote openheid die contrasteert met de meer gesloten opzet van de Koninginnesingel. Ook in dit opzicht wordt het onderscheid tussen de knopen en lijnen dus benadrukt.
- De later toegevoegde bomen op het centrale plantsoen vormen enigszins een verstoring van de zichtrelaties over het plein.
- De openheid van het plein wordt nog versterkt doordat het plein qua bebouwing en straatmeubilair relatief 'schoon' is gebleven (de stationszijde uitgezonderd).



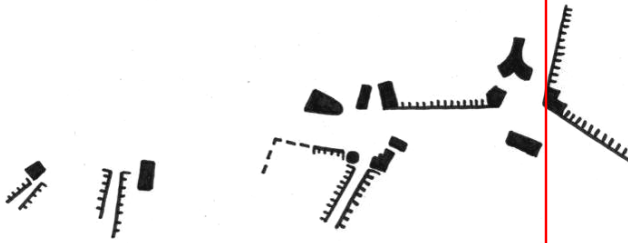
het Koninginneplein
in vogelvlucht met
linksonder het station
en rechtsboven het
museum



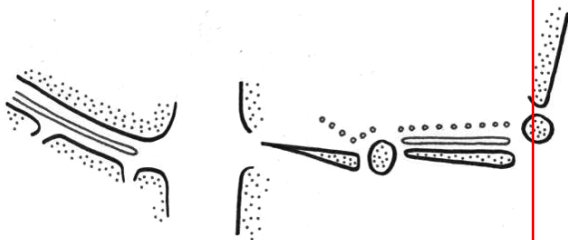
groen en bebouwing begeleiden het verkeer op het eerste deel van de Burg. Van Rijnsingel



de toren van het station markeert de nadering van het Koninginneplein vanaf de Kaldenkerkerweg



overwegend vooroorlogse, individuele bebouwing langs de Burg. Van Rijnsingel



Burg. Van Rijnsingel: breed profiel en gescheiden rijrichtingen langs het Julianapark

2.8 Lijn Burg. Van Rijnsingel (en Kaldenkerkerweg)

- De Burgemeester Van Rijnsingel is breed opgezet met vrijliggende voet- en fietspaden.
- Ook deze lijn heeft één groene en één stenen straatwand. Aan de westzijde ligt het Julianapark, aan de oostzijde de gesloten bebouwingwand van deels vooroorlogse herenhuizen.
- Verderop, buiten het plangebied, is het beeld minder eenduidig door de ruimere opzet van aangelegene bebouwing en de menging met groenplekken.
- De bebouwing heeft een minder dienend karakter dan die aan de Koninginnesingel doordat hier werd aangesloten op een vooroorlogse wand met voornamelijk verticale accenten.
- De toren van het station markeert voor het verkeer op de Van Rijnsingel het plein aan het zuidelijke uiteinde.
- Ook de in Zuid aan de Sinselveldstraat gelegen Onze Lieve Vrouwekerk ligt in de zichtas vanaf de Burg. Van Rijnstraat naar het Koninginneplein.
- De Kaldenkerkerweg is smaller dan de andere wegen in het plangebied: tweebaans met aanliggende parkeervakken en gescheiden fiets- en voetpaden.
- Deze lijn wordt aan de noordzijde geflankeerd door oude lintbebouwing van 2 tot 3 lagen met kap. In deze wand bepalen individuele panden het beeld en is geen sprake van een totaalontwerp met horizontale accenten. Aan de spoorzijde worden groen en parkeervoorzieningen afgewisseld met individuele gebouwen. Ook langs deze route is dus sprake van één bebouwde en één (grotendeels) groene wand.
- De toren van het station is als landmark zichtbaar vanaf de weg.
- De fontein op het Koninginneplein ligt in de as van de straat, maar gaat grotendeels schuil achter de later geplante bomen op het centrale plantsoen.



zicht op de toren
van het station
vanaf de Burg. Van
Rijnsingel

botsende
schaalgrootten op
de kruising van
Vleesstraat en
Grote – en Kleine
Beekstraat
(links en rechts)



schaalsprong
Spoorstraat (links)
en achterterrein
Italiëplaats (rechts)



terrein tussen
straatwand
Koninginnesingel
en C&A (links) en
de kloostertuin
(rechts)



goede aansluiting
Brugplan en
binnenstad door
toepassing van
juiste schaal (links);
centrumbebouwing
overtreft die aan het
Koninginneplein
(rechts)



de bebouwing op het
Vleesplein sluit de
overgang tussen
binnenstad en
Brugplan af
(links en rechts)

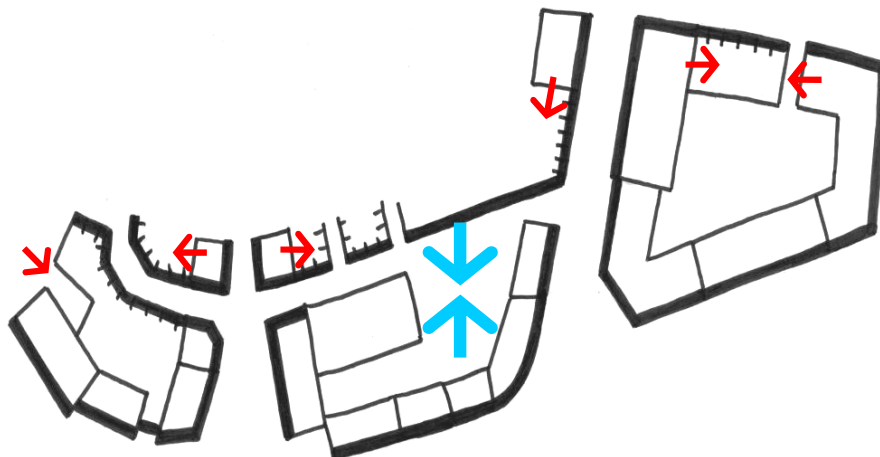


2.9 Rafelrand

De overgang tussen het Brugplan en de binnenstad vormt een breuk; een scheidslijn tussen twee verschillende stadsbeelden. Bezien vanuit de kleinschalige historische binnenstad vormen de langgerekte straatwanden van het Brugplan een 'muur' met een afwijkende maat, schaal en architectonische vormgeving. Deze straatwanden en de hoogteaccenten sluiten daarentegen goed aan bij de ruime maat en de visuele beleving van het Brugplangebied. Op de plaatsen waar beide plangebieden elkaar raken, is – door een gebrek aan afstemming tussen de ontwerpers - een rafelrand ontstaan met verschillende breuken en contrasten in:

- de architectonische vormgeving: modernistisch idioom versus traditionalistische vormtaal (zie foto's);
- de maatvoering: grootschalig en collectief versus kleinschalig en individueel (rode pijlen op de kaart);
- de confrontatie tussen voor- en achterzijden (de blauwe pijlen op de kaart).

Het was de bedoeling van Jos Klijnen dat het silhouet van de middeleeuwse stad zichtbaar zou blijven achter de 'muur' die de routes van het Brugplan flankeerde. Onder druk van ontwikkelaars werd de wand aan de Koninginnesingel echter hoger opgetrokken dan zijn bedoeling was. Desondanks is de binnenstad vanaf de hoger gelegen Maasbrug en vanuit de trein op de spoordijk goed zichtbaar. Vanaf maaiveldniveau is van de binnenstad echter weinig zichtbaar. Dit is niet te wijten aan de hoogte van de bebouwingswand. Op straatniveau vormt vrijwel elke wand een te groot obstakel om iets van de binnenstad te kunnen zien. De enige plaats waar dit in principe mogelijk is - het trechtervormige Vleesplein - is later dichtgebouwd. De binnenstad raakt hier aan het plein waar de verkeersstromen over de verschillende stadsdelen worden verdeeld. Het ligt voor de hand dat de binnenstad juist hier – conform de intenties van het brugplan - een ruimtelijk uitnodigend gebaar maakt (trechtervorm) en een visuele relatie legt met het omliggende gebied (open zichtlijnen over het verkeersplein). De bebouwingswand aan de Koninginnesingel 'botst' aan de achterzijde als het ware op de straat langs de kloostertuin. Het beeld is rommelig en onduidelijk, als van een nooit afgerond gesloten bouwblok. Te overwegen zou zijn om het bouwblok te sluiten zodat de Dominicanenstraat een voorkant krijgt, of juist de ommuurde tuin van het vml. klooster Mariaweyde 'open te klappen' waardoor één groot en groen binnenterrein zou ontstaan.



beeldverhaal: route Venlo - Blerick



>



>

>



>



>



<

3 Aandachtspunten

Voor een zorgvuldige omgang met het stadsbeeld van het Brugplan zijn *vanuit cultuurhistorisch perspectief* de volgende aandachtspunten van belang:

- Het wegenpatroon van Venlo heeft een historische gelaagdheid die bijdraagt aan de eigenheid van de stad. Het Brugplan is hierin een herkenbare en samenhangende infrastructurele ingreep uit de jaren vijftig en zestig, die nauw samenhangt met de annexatie op de linker Maasoever én met de ontwikkeling van Venlo als distributiecentrum aan de grens met Duitsland. Het Brugplan is daarmee één van de belangrijke identiteitsdragers van de stad.
- Het Brugplan is niet alleen een verkeerskundig plan gericht op bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid, maar tegelijkertijd ook een stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp gebaseerd op een geënceneerd en functioneel samenhangend stadsbeeld waarin de verschillende onderdelen cq. aspecten zorgvuldig op elkaar werden afgestemd. Om deze bijzondere kwaliteit te borgen, is afstemming tussen de verschillende vakgebieden en afdelingen ook bij toekomstige ingrepen van het grootste belang. Anders zal het stadsbeeld uiteenvallen in een optelsom van individuele goed bedoelde initiatieven zonder samenhang.
- Op veel plekken wordt Venlo ervaren vanuit een bewegend perspectief: vanaf de langsvarende boten op de Maas, de voorbij razende vrachtwagens op de snelwegen en de auto die de stad doorkruist. De stadsbeelden die hierbij horen, worden gevormd door wat wij onderweg zien en beleven. In het Brugplan is welbewust vormgegeven aan de wisselwerking tussen beweging en de ruimtelijke inrichting: een geënceneerd stadsbeeld.
- Het Brugplan bestaat uit een aaneenschakeling van afwisselend routes en knooppunten met elke een eigen ruimtebeeld: een helder ritme dat de begrijpelijkheid van de infrastructuur voor de weggebruiker ten goede komt.
- De onderscheiden deelroutes in het Brugplan zijn in hoofdzaak rechtlijnig, lineair en worden (van oorsprong) enerzijds begeleid door aaneengesloten bebouwingswanden met een collectieve uitstraling en horizontale accenten, en anderzijds geflankeerd door groen (park, plantsoen, talud): continue begeleiding van de verkeersstroom.
- De onderscheiden knooppunten in het Brugplan zijn in hoofdzaak open en ruimtelijke plekken op het snijpunt van verschillende stadsdelen waar meerdere wegen samenkomen. De inrichting bestaat (van oorsprong) uit gras en lage aanplant in verband met de gewenste zichtrelaties. De knooppunten worden omringd door solitaire, individuele en architectonisch verbijzonderde gebouwen (hoeken, ankerpunten, landmarks): de plekken voor gebouwde accenten in de hoogte zijn weloverwogen en spaarzaam gekozen.

- De belangrijkste verbijzondering in de afwisseling van routes en knooppunten zijn de bruggen over de Maas, die een panoramisch en vrij uitzicht bieden over de rivierbedding naar zowel Venlo als Blerick: de intentie van het plan was namelijk om beide stadsdelen niet alleen fysiek met elkaar te verbinden maar ook visueel op elkaar te betrekken als gelijkwaardige eenheden binnen één gemeente.
- Door een gebrek aan afstemming en samenwerking tussen de ontwerpers van het Brugplan enerzijds (Klijnen) en het wederopbouwplan van de binnenstad anderzijds (Kayser) is op de grens van beide stadsbeelden in de jaren vijftig en zestig een rafelrand ontstaan met storende breuken en contrasten in de architectonische vormgeving, de maatvoering en de confrontatie tussen voor- en achterzijden. De eventuele aanhechting hiervan dient met de grootst mogelijke zorgvuldigheid te gebeuren, met respect voor de kwaliteiten van beide stadsbeelden.
- Bij toekomstige ontwikkelingen in het Brugplangebied waarbij ingrepen in de stedenbouwkundige structuur, de inrichting van de openbare ruimte en de uitstraling van de begeleidende architectuur aan de orde zijn, is het omwille van de cultuurhistorische waarde van het brugplan wenselijk om de omschreven ontwerpprincipes als uitgangspunt cq. inspiratiebron te nemen.

Bijlage 1: bronnen

- - , Het Brugplan der gemeente Venlo, in: *Publieke Werken*, 20^e jaargang (1952) nummer 8, pp. 97-100
- - , 'Omvangrijke spoorwerken in Venlo', in: *Spoor- en Tramwegen*, (19 juli 1956), p. 237-239
- - , 'Venlo's nieuwe station', in: *Nieuw Spoor*, 7/8 (1957), p. 3-5
- - , 'Venlo heeft zijn nieuwe station', in: *Spoor- en Tramwegen*, (27 feb. 1958), p. 73-75
- - , 'Nieuwe Spoorwegentree voor Venlo', in: *Nieuw Spoor*, (maart 1958), p. 3-5
- - , 'Nieuw Stationsgebouw te Venlo', in: *Bouw*, (1958), p. 698-702
- - , 'Centraal station Venlo', in: *Katholiek Bouwblad*, (1964), p. 613-614
- - , *RDMZ info Architectuur & stedenbouw, nr. 7 Infrastructuur*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, april 2006

- Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen 1998, p. 87-88
- Henderikx, P.A. e.a. (red.), *Historische stedenatlas van Nederland – Aflevering 6 Venlo*, Delft 2000
- Kuipers, M. (red.), *Toonbeelden van de wederopbouw*, Zwolle 2002, p.29
- Meurs, P. en M. Verheijen (red.), *In transit. Mobiliteit, stadscultuur en stedelijke ontwikkeling in Rotterdam*, Rotterdam 2003
- stoa, *Architectuur & stedenbouw 1940-1970*, in opdracht van gemeente Venlo, Ede 2005
- stoa, Redengevende complexomschrijving Spoorwerken Venlo, Ede 2006
- Wagenaar, C. (red.), *Jos Klijnen*, Rotterdam 1999 (in de reeks Monografieën van Nederlandse stedenbouwkundigen, Uitgeverij 010)

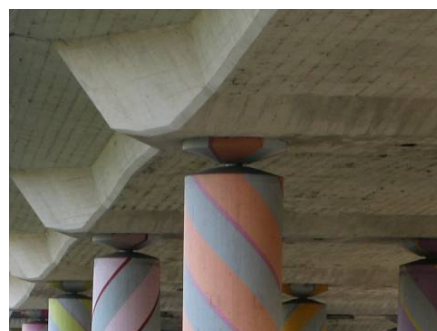
Bijlage 2: waardevolle gebouwen en landmarks

Tijdens de wederopbouwperiode is in het kader van de uitvoering van het Brugplan een aantal gebouwen en landmarks gerealiseerd dat als waardevol kan worden aangemerkt. Onderstaand overzicht komt overeen met de conclusies uit het eerdere onderzoek *Gemeente Venlo. Architectuur en Stedenbouw 1940-1970* (augustus 2005) en betreft alleen objecten die vanwege hun architectonische kwaliteiten als cultuurhistorisch waardevol kunnen worden aangemerkt. Objecten en wanden met hoofdzakelijk stedenbouwkundige kwaliteiten (zoals Roestflat, wand Koninginnesingel) ontbreken in dit overzicht. Met nadruk wordt daarom opgemerkt dat de waarde van het Brugplan uit meer bestaat dan alleen onderstaande objecten.

woongebouw
Venrayseweg 1-3



viaduct
Roermondsepoort



woonhuis,
thans kantoor
Roermondsestraat 2



flatgebouw
Roermondsestraat 3-17



voormalig
bankgebouw,
thans winkel
Koninginnesingel



seinhuis met
dienstgebouw
Sloterbeekstraat z.n.

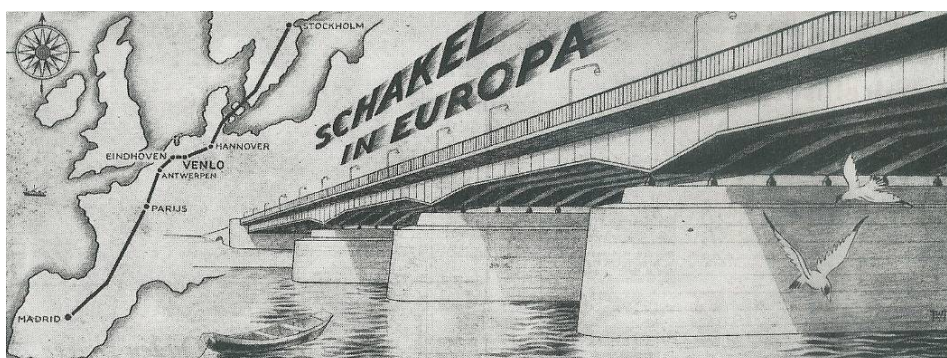


Centraal Station
Stationsplein 1



Colofon

Samenstelling	sectie Monumenten en Archeologie
Redactie	Roy Denessen
Samenstelling	Leon van Meijel en Freek Mulder
Inhoudelijk advies	Chris Versteegh en Frans Hermans
Met dank aan	Van Meijel Adviseurs in Cultuurhistorie Nijmegen Afdeling Stedelijke Ontwikkeling gemeente Venlo



© 2007 gemeente Venlo
afdeling Grondzaken en Projecten, sectie Monumenten en Archeologie