



Raadsinformatiebrief

GEMEENTEBESTUUR

RIB nummer 2021 139
collegevergadering d.d. 12 oktober 2021
programma Welvarend Venlo
portefeuillehouder E. Boom

ons kenmerk 1723876
team RGWBET
steller drs. J.C.G. Hensgens
doorkiesnummer +31 77 3599521
e-mail j.hensgens@venlo.nl
datum 21 september 2021
bijlage(n) 3
datum verzonden

14 OKT. 2021

Onderwerp

Handelingsperspectieven stations Blerick en Venlo

Kennisnemen van

Naar aanleiding van de door u vastgestelde Spoorvisie Venlo hebben wij samen met de provincie, NS, ProRail en Arriva handelingsperspectieven opgesteld voor de stations Blerick en Venlo. Wij willen u via deze RIB kennis laten nemen van deze handelingsperspectieven en van het vervolgproces.

Aanleiding

25 november 2020 heeft uw raad de Spoorvisie Venlo ('Synergie tussen stad en spoor') vastgesteld. Venlo wil haar positie als internationale vervoershub blijven omarmen en daarnaast nadrukkelijker inzetten op de ontwikkeling van personenvervoer. Zo kan Venlo zich ontwikkelen 'tot de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland' en worden de baten voor stedelijke ontwikkeling en regionale economie beter benut.

Om onze ambities waar te kunnen maken, zijn we sterk afhankelijk van de provincie, het rijk, ProRail en de (regionale) vervoerders. Zij bepalen samen het toekomstbeeld en actieprogramma voor het openbaar vervoer voor de komende decennia. Om hierop te kunnen anticiperen hebben wij samen met de provincie Limburg, ProRail, NS en Arriva zogenaamde handelingsperspectieven voor de stations Blerick en Venlo opgesteld.

Kernboodschap

Het toekomstbeeld van het rijk

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in 2040. Dit doet zij samen met provincies, metropoolregio's, (regionale) vervoerders en ProRail. In kader van het Programma Toekomstbeeld OV 2040 zijn in 2019 de 'Contouren van het Toekomstbeeld OV 2040' en in 2021 de 'Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040' vastgesteld. Deze ontwikkelagenda wordt nog in 2021 vertaald in een 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2040'. Deze actieagenda wordt mede gebaseerd op de opgestelde en ingediende handelingsperspectieven OV-knooppunten en is

bepalend voor de positionering van en investeringen in de OV-knooppunten de komende 20 jaar. In het najaar van 2021 zal deze actieagenda op de regionale en nationale OV- en Sportafels worden vastgesteld en (de komende jaren) worden ingebracht in het BO MIRT.

Rol en betekenis van handelingsperspectieven

Om te kunnen anticiperen op de toekomst moet naast het huidige functioneren ook een inschatting worden gemaakt over het functioneren van OV-knooppunten in de toekomst. Als hulpmiddel hiervoor is een handelingsperspectief OV-knooppunten ontwikkeld. Het handelingsperspectief is bedoeld als instrument om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knoop in kaart te brengen. Daarvoor is het van belang dat alle betrokken partijen aan één tafel zitten, zodat de relevante gegevens met elkaar gedeeld kunnen worden.





Handelingsperspectieven stations Blerick en Venlo

Het is duidelijk dat wij voor het realiseren van onze ambities afhankelijk zijn van de positie van onze OV knooppunten op de 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2040'. Daarom zijn we na de vaststelling van de Spoorvisie gestart met het opstellen van handelingsperspectieven voor de stations Venlo en Blerick. Onder begeleiding van een extern adviesbureau hebben wij samen met de provincie Limburg, ProRail, NS en Arriva de huidige en toekomstige situatie van de twee stations in kaart gebracht, inclusief een inventarisatie van de kansen en knelpunten die daar bij optreden. Vanuit deze partijen is op basis van deze inventarisatie ('ambtelijk') een gezamenlijke ambitie en opgaven opgesteld. Wij hebben met de vaststelling van beide handelingsperspectieven deze ambitie en opgaven omarmt. De andere betrokken partijen zullen deze handelingsperspectieven niet bestuurlijk vaststellen; dat gebeurt nooit.

Hieronder wordt kort de ambities en opgaven op hoofdlijnen geschetst. Voor aanvullende informatie wordt verwezen naar de beide handelingsperspectieven in de bijlagen.




Station Blerick

Voor het OV-knooppunt Blerick geldt dat het aan twee belangrijke treinverbindingen ligt en een IC- station is. Het kent daarmee een bovenmatig sterke positie in het spoornetwerk, sterker dan op grond van reizigersaantallen zou mogen worden verwacht. Met name de toegankelijkheid, de sociale veiligheid en de verblijfskwaliteit vragen om verbetering. Hieraan wordt al gewerkt. Een goede koppeling met de grootschalige ontwikkeling van het Kazernekwartier kan leiden tot versterking van het stationsgebruik, verbetering van de stationsomgeving en vergroting de levendigheid en sociale veiligheid. Hoewel Blerick een zogenaamd basisstation is en blijft, ontstaan er namelijk kansen voor de realisatie van een tweede 'voorkant' van het station. Dit zou een versterking zijn voor zowel het station als voor het Kazernekwartier. Dit is in het belang van alle betrokken partijen.

<p>Sterktes (S) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Knoopwaarde bovengemiddeld (vooral trein en auto) • Op dit moment ruim voldoende parkeergelegenheid vanwege tijdelijk extra onbetaalde parkeergelegenheid Kazernekwartier • Toegankelijkheid, veiligheid tunnel en entree worden op korte termijn verbeterd in afstemming tussen ProRail en gemeente (ontwikkeling Kazernekwartier) 	<p>Zwaktes (W) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Sociale veiligheid • Stationsbeleving • Aanhaking centrum Blerick • Transfer- en verkeersveiligheid tunnel • Onbeschut tegen hitte, wind, regen op station
<p>Kansen (O) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Grootschalige ontwikkeling Kazernekwartier versterkt stationsgebruik, verbetert stationsomgeving en vergroot levendigheid en sociale veiligheid. Tweede voorzijde als kans/noodzaak. • Opwaardering Maaslijn (elektrificatie, eventueel verlengen naar Maastricht) 	<p>Bedreigingen (T) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonder ingrepen kan knooppunt afglijden tot no-go-area (criminaliteit). • Sterke positie als intercitystop hoofdverbindingen kan worden afgeschaald. (Blerick leeft boven zijn stand qua netwerkpositie). • Onbetaalde parkeerruimte bij Kazernekwartier die wordt benut door OV-reizigers komt te vervallen, daarmee kan een tekort ontstaan.

Station Venlo

Het OV-knooppunt Venlo heeft een sterke positie in het internationale spoornetwerk die de komende jaren nog sterker wordt, een iconisch stationsgebouw en veel ontwikkelruimte in de stationsomgeving. De kunst is om deze sterke positie uit te bouwen door op korte termijn de ontvangst en de transfer in het station te verbeteren en op middellange termijn het stationsgebied een hoogstedelijke impuls te geven met OV-gerelateerde functies. Uiteraard zal daarvoor de basis op orde moeten zijn, maar daar wordt al aan gewerkt door NS-stations (ontvangst) en ProRail (transfer). Maar dat is niet voldoende. De huidige strategische netwerkpositie zal moeten worden benut en verder uitgebouwd, zodat het station Venlo kan doorgroeien van een basisstation tot een volwaardig plus station. Ingezet wordt op het uitbouwen van de positie als internationaal knooppunt tussen Nederland en Duitsland qua internationale uitstraling, waar plek is voor internationale ontmoetingen en diensten beschikbaar zijn voor internationale reizigers. Om deze kansen te kunnen benutten. Dit vergt, maar biedt ook kansen voor, het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige hoogstedelijke stationsomgeving met OV-gerelateerde functies die het karakteristieke station en de stad verbindt.

<p>Sterktes (S) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Positie in netwerk (oost-west, noord-zuid, trein en bus); • Karakteristiek stationsgebouw; • Nabijheid van stadscentrum; • Open stationsgebied biedt kansen voor hoogstedelijke invulling met OV-gerelateerde functies; • Aanstaande opwaardering ontvangst domein stationsgebouw (door NS). 	<p>Zwaktes (W) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Sociale onveiligheid en transercapaciteit tunnel; • Beleving van onvoldoende ruimte voor fietsparkeren (al lijkt kwantitatief geen sprake van tekort) • Loopafstanden bij in-/uit-/overstappen en vindbaarheid (geen natuurlijk overzicht) • Geen vanzelfsprekende verbinding naar binnenstad (voetgangers, fiets)
<p>Kansen (O) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Benutten strategische locatie op internationale as Eindhoven-Düsseldorf: Venlo als internationale ontmoetingsplek; • Benutten synergie tussen investeringen goederenvervoer en personenvervoer • Opwaardering Maaslijn (elektrificatie, eventueel verlengen naar Maastricht) 	<p>Bedreigingen (T) </p> <ul style="list-style-type: none"> • Doorontwikkeling goederenvervoer kan ten koste gaan van personenvervoer (of-of keuzes in plaats van wederzijdse versterking) • Potentieel transferknooppunt stationstunnel bij groei reizigers

Vervolgproces

Om de genoemde kansen voor beide stations te kunnen benutten is bestuurlijke erkenning in de vorm van agendering en verdere samenwerking met betrokken partijen en overheden bij de verdere uitwerking en realisatie van belang.

Bestuurlijke lobby

Raadsinformatiebrief

De provincie Limburg heeft ambtelijk toegezegd beide handelingsperspectieven voor te dragen voor opname in de regionale/landsdelige actieagenda. Dat is een goed begin, maar niet voldoende. Wij zullen de komende maanden samen met de provincie Limburg ambtelijk, maar vooral bestuurlijk lobbyactiviteiten uitvoeren om onze beide stations op de landelijke 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2024' te krijgen en te houden. Onze lobby zal onder andere, maar niet uitsluitend, plaats vinden tijdens bestaande bestuurlijke overleggen waar de provincie Limburg en/of de gemeente Venlo bestuurlijk zijn vertegenwoordigd. Het gaat daarbij onder andere om het regionaal en provinciaal mobiliteitsoverleg, de regionale en nationale OV- en Spoorafels, et cetera

Opstellen ontwikkelvisie

Lobby op basis van de handelingsperspectieven is niet voldoende. We tonen ook dat wij onze ambities waar willen maken door in het najaar van 2021, in kader van het Plan Binnenstad 2030, een ontwerpend onderzoek te starten om te komen tot een ontwikkelvisie voor de stationsomgeving en zuidelijke rand van de binnenstad. Wij zullen daarbij afstemming zoeken met onder andere de Provincie Limburg, ProRail, NS, Arriva en andere belanghebbenden zoals vastgoedeigenaren, woningcorporaties, onderwijsinstellingen et cetera.

Communicatie

De handelingsperspectieven zijn tot stand gekomen in samenwerking met de provincie, NS, ProRail en Arriva. Bij het opstellen van de ontwikkelvisie zullen wij naast deze partijen ook lokale belanghebbenden betrekken.

Vervolprocedure raad

Via de periodieke RIB strategische Infradossiers zult u door ons op de hoogte worden gehouden over met name de lobby-activiteiten. Over de nog op te stellen ontwikkelvisie zult u worden geïnformeerd via onze terugkoppeling aan uw raad over het Plan Binnenstad 2030 en het Transformatiefonds.

Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

Twan Beurskens

de burgemeester

Antoin Schalten

Bijlagen

- | | | |
|----|---|------------|
| 1. | Handelingsperspectief station Blerick | 28-06-2021 |
| 2. | Handelingsperspectief station Venlo | 28-06-2021 |
| 3. | Samenvatting en aanbevelingen handelingsperspectieven stations Blerick en Venlo | 28-06-2021 |
| 4. | .. | .. |
| 5. | .. | .. |