



UITVOERINGSPLAN

PARKEREN

INHOUD

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Integrale benadering	4
1.3 Van ambities naar maatregelen	4
1.4 Leeswijzer	5
HOOFDSTUK 2 VAN AMBITIES NAAR MAATREGELLEN	6
2.1 Gereedschapskist voor parkeren	6
2.1.1 Dialoog	6
2.1.2 Monitoring	7
2.1.3 Stimuleren alternatieven	8
2.1.4 Faciliteren	10
2.1.5 Inrichting openbare ruimte	12
2.1.6 Regulering	13
2.1.7 Handhaving	15
2.1.8 Gedragsbeïnvloeding en voorlichting	16
HOOFDSTUK 3 PRIORITERINGSPRINCIPE	18
3.1 Beïnvloeden van de parkeervraag	18
3.2 Benutten van het parkeeraanbod	19
3.3 Beprijzen/reguleren van parkeren	19
3.4 Bouwen van extra parkeercapaciteit	19
HOOFDSTUK 4 UITVOERINGSMAATREGELLEN	21
4.1 Introductie uitvoeringsmaatregelen	21
4.2 Maatregelen algemeen	23
4.3 Arcen, Lomm en Velden	27
4.4 Blerick, Boekend en Hout-Blerick	30
4.5 Venlo-centrum	33
4.6 Venlo-wijken	38
4.7 Tegelen , Steyl en Belfeld	42
BIJLAGE 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	45
BIJLAGE 2 SAMENHANGENDE PARKEERGEBIEDEN	48
BIJLAGE 3 DATAVERZAMELING	49
BIJLAGE 4 PARTICIPATIE	53

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In november 2021 heeft de gemeenteraad van Venlo het Ambitiedocument parkeren vastgesteld. Het doel van dat plan is om te zorgen voor een toekomstbestendig en gedragen parkeerbeleid met uitvoeringsprogramma, waarin het autoparkeerbeleid voor de gemeente Venlo voor de komende 10 jaar is vastgelegd. De vastgestelde ambities zijn weergegeven in onderstaande figuur, met de centrale ambitie in het midden.



Figuur 1: Venlose parkeerambities

Het ambitiedocument beschrijft dat het zoeken naar een goede balans in de openbare ruimte een van de belangrijkste uitdagingen voor de gemeente Venlo is. Steeds meer functies vragen een plek in de openbare ruimte en daar is parkeren er één van. We kunnen die ruimte niet groter maken dan die is. De schaarste van de openbare ruimte vergroot daardoor de noodzaak tot oplossingsrichtingen die ook buiten het parkeren liggen. Parkeren is immers integraal onderdeel van de mobiliteitsketen én onze samenleving.

In dit Uitvoeringsplan parkeren beschrijven we hoe we de ambities vertalen naar concrete maatregelen.

1.2 INTEGRALE BENADERING

Parkeren maakt integraal onderdeel uit van de stedenbouwkundige ontwikkeling van een gemeente. Parkeren is een gevolg van een verplaatsing en geen doel op zichzelf. Een verplaatsing komt namelijk voort uit de behoefte om familie en vrienden te ontmoeten, naar het werk gaan, winkelbezoek of om te recreëren. Bij de stedenbouwkundige inrichting van een kern, wijk of stadscentrum is het daarom van groot belang om oog te hebben voor de toekomstige verplaatsingsbehoeften. In het ambitiedocument beschrijven we de maatschappelijke thema's waaraan het parkeerbeleid een positieve bijdrage levert; *Gedrag, inrichting openbare ruimte, verdichting, bewoners- en werknemersparkeren, bezoekersparkeren en verduurzaming.*

Participatie: Parkeren staat niet op zichzelf

Het is helder, parkeerproblemen en -oplossingen maken integraal onderdeel uit van de opgaven in een wijk of gebied. Over het belang en de prioritering verschillen de meningen. Bij de ontwikkeling van het Uitvoeringsplan Parkeren spraken we met eenzelfde vertegenwoordiging vanuit de wijken en kernen, als ten tijde van de ontwikkeling van het ambitiedocument. Welke knelpunten liggen er in de verschillende deelgebieden van Venlo. Welke oplossingsrichtingen hebben we beschikbaar (vanuit het ambitiedocument) en welke maatregel heeft de grootste oplossingskracht. Duidelijk is dat we niet iedereen kunnen bieden wat hij of zij het liefst zou willen. Maar we willen wel zo transparant mogelijk zijn en nadenken over maatregelen die echt een structureel effect hebben en daarnaast passend zijn bij andere opgaven in de openbare ruimte.

Scope: autoparkeren

Dit uitvoeringsprogramma is gericht op het autoparkeren binnen de gemeente Venlo. Daarmee volgen we de scope van het ambitiedocument parkeren. In het uitvoeringsprogramma Fiets komt het thema fietsparkeren aan bod. We streven zo veel als mogelijk naar versterking van deze plannen (en andere beleidsplannen) op elkaar.

1.3 VAN AMBITIES NAAR MAATREGELEN

De ambities uit het Ambitiedocument Parkeren geven een duidelijke richting, maar zijn nog te abstract om concrete maatregelen aan te koppelen. Aan de hand van de in het ambitiedocument gepresenteerde gereedschapskist maken we de koppeling van de ambities naar concrete maatregelen.



Figuur 2: Van parkeerambities naar gebiedsgerichte maatregelen

Het geeft ons antwoord op vragen als:

- Hoe verduurzamen we het straatparkeren?;
- Wat verstaan we onder parkeeroverlast?;
- Wanneer breiden we parkeercapaciteit uit?;
- Welke vormen van beprijzen hanteren we?

Aan de hand van deze gereedschapskist beschrijven we de aandachtspunten en aanpak van oplossingsrichtingen op het gebied van parkeren. Hieraan koppelen we vervolgens concrete maatregelen.

Als prioriteringsprincipe voor de inzet van maatregelen, hanteren we de 4b's; **beïnvloeden, benutten, beprijzen & bebouwen**. Daarover staat in hoofdstuk 3 meer beschreven.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk twee worden de ambities aan de gereedschapskist gekoppeld. De gereedschapskist bevat de oplossingsrichtingen om tot de vastgestelde ambities te komen. In hoofdstuk drie komt het principe van de 4b's terug. Het 4b principe is het prioriteringsprincipe van de maatregelen. In hoofdstuk vier komen de gebiedsgerichte maatregelen aan bod. Daarin staat per gebied beschreven welke maatregelen voor welk gebied gelden. Een begripsbepaling is opgenomen in bijlage 1.

HOOFDSTUK 2 VAN AMBITIES NAAR MAATREGELEN

De vastgestelde parkeerambities schetsen de stip op de horizon voor het parkeerbeleid in Venlo. In dit hoofdstuk halen we de vastgestelde parkeerambities (zie figuur 1 op pagina 3) terug en beschrijven de gereedheidskist waarmee we parkeervraagstukken aanpakken. De gereedenschappen geven richting aan: hoe we het straatparkeren in Venlo verduurzamen, welke vormen van parkeerregulering we hanteren en hoe we parkeeroverlast beoordelen. Deze gereedheidskist is het kader voor de maatregelen ten aanzien van parkeren in Venlo.

2.1 GEREEDSCHAPSKIST VOOR PARKEREN

Om de parkeerambities te realiseren gaan we uit van een aantal oplossingsrichtingen. Dit noemen wij de "gereedheidskist". Binnen elke oplossingsrichting (gereedschap) vallen concrete mogelijkheden om aandachtspunten op het gebied van parkeren gebiedsgericht aan te pakken. Deze gereedheidskist bestaat uit de volgende oplossingsrichtingen:

- Dialoog;
- Monitoring;
- Regulering;
- Stimuleren alternatieven;
- Faciliteren;
- Inrichting openbare ruimte;
- Handhaving;
- Gedragsbeïnvloeding en voorlichting.

2.1.1 Dialoog

Parkeren staat nooit op zichzelf en er zijn vele belangen mee gemoeid. Samen kijken we naar oplossingen en kweken we begrip voor elkaars standpunten. In Venlo werken we wijkgericht. Elke buurt, elke kern, elke wijk heeft zijn eigen, unieke karakter. Dit vraagt om een specifieke aanpak per wijk. Wijkgericht werken verwijst naar een gebiedsgerichte manier van werken waarbij de gemeente, samen met inwoners, ondernemers en andere stakeholders in de wijk nadenkt en uitvoering geeft aan de aanpak van uitdagingen die de directe leefomgeving betreffen zoals bijvoorbeeld wijkvoorzieningen, openbare ruimte, jongerenwerk, (verkeers)veiligheid, overlast, en waarbij de gemeente naar mogelijkheden zoekt voor maatwerk. Bij de totstandkoming van het parkeerbeleid vroegen we vertegenwoordigers uit Venlo om input bij het vormgeven van de inhoud van het parkeerbeleid. Hiervoor organiseerden we 'parkeerpanels'. Bij de uitvoering van het Venlose parkeerbeleid houdt de dialoog niet op. We sluiten aan bij het 'wijkgericht werken' van de gemeente Venlo, zoals dat in het 'Beleidskader Burgerbetrokkenheid' is geformuleerd. In het wijkgericht werken ligt de nadruk op het werken vanuit de kracht van inwoners en de kracht van wijken, het doel:

- Te komen tot een geïntegreerde aanpak van problemen en kansen in wijken en dorpen;
- Het versterken van de betrokkenheid van inwoners bij hun woon- en leefomgeving;
- De afstand tussen bestuur en inwoners te verkleinen;
- De ontwikkeling van duurzame vitale gemeenschappen te ondersteunen.

Via "Wijkgericht werken" blijven we in contact met inwoners, ondernemers, werknemers en andere stakeholders. Daarmee dwingen we ons zelf, maar ook de stakeholders om bij onder andere parkeervragen integrale keuzes te maken. We bekijken namelijk welke uitdagingen in een gebied voorliggen. Een parkeerprobleem kan één van die vele uitdagingen zijn.

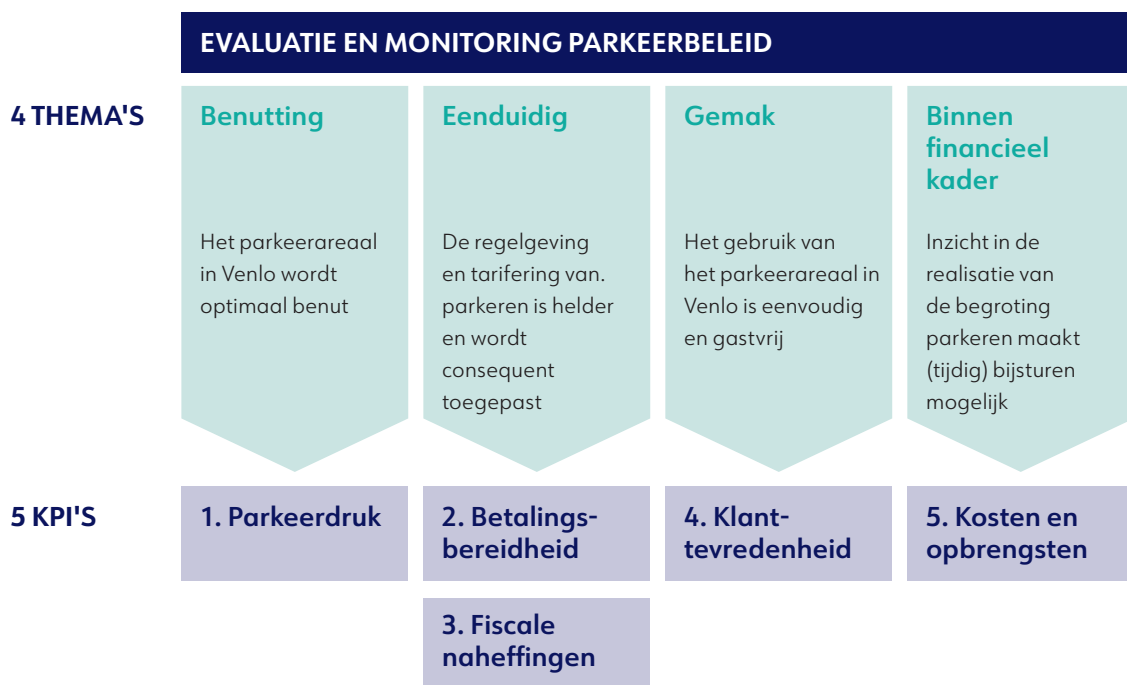
2.1.2 Monitoring

Om de aandachtspunten in een bepaald deelgebied van een specifieke doelgroep goed te begrijpen, hebben we informatie nodig. Informatie die ons helpt om de kenmerken van een deelgebied goed te begrijpen en die de effecten van parkeermaatregelen toont.

Opzet evaluatie en monitoring

De monitoring gebeurt aan de hand van 4 thema's waaraan Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) zijn gekoppeld (zie figuur 3 hieronder). De 4 thema's zijn overkoepelend voor alle facetten van het parkeerbeleid.

- **Benutting:** Hoe succesvol is het parkeerbeleid in het benutten van de parkeerplaatsen en het zetten van de juiste doelgroep op de juiste plaats?
- **Eenduidig:** Is de parkeertariefstelling duidelijk en geloofwaardig?
- **Gemak:** Is het parkeerbeleid geloofwaardig en gebruiksvriendelijk?
- **Binnen financieel kader:** Zijn uitgaven nog in lijn met de begroting?



Figuur 3: Evaluatie en monitoring parkeren Venlo

Doelen bij monitoring

We vinden het belangrijk om per KPI een doel te benoemen. Dit doen we bij ieder thema. Op basis van dit doel is eventuele sturing op het 'gemeten' thema mogelijk. Een volledige uitwerking van de KPI's staat in bijlage 3.

We streven naar een parkeerdruk van 85% in een samenhangend gebied

Voor de parkeerdruk vinden we het belangrijk dat deze acceptabele is en bij de kenmerken van het gebied past. We parkeren namelijk het liefst zo dicht mogelijk bij onze bestemming. Echter deze ruimte is er niet altijd voor iedereen. Bovendien vragen we in onze straten ook ruimte voor andere doeleinden (groen, klimaat, spelen, fiets, openbaar vervoer etc.). We streven naar een parkeerdruk van 85% (conform CROW). Daarmee beperken we zoekverkeer en parkeerfrustraties.

Het blijft wel maatwerk per gebied. In sommige gebieden is een hogere parkeerdruk wél acceptabel en draagt die parkeerdruk bij aan het stimuleren van alternatieve vervoerswijze, zoals de fiets, het OV of deelmobiliteit.

Parkeerdruk concentreert zich vaak rond een wegvak of straat, terwijl er in de nabije omgeving nog voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Om die reden beoordelen we parkeerdruk in relatie tot een samenhangend gebied. We accepteren daarbij een langere loopafstand tot onze bestemming, waardoor we de parkeercapaciteit beter benutten. Tegelijkertijd proberen we, door rekening te houden met de samenhang van gebieden, om een waterbedeffect te voorkomen. De maatregel dient daarom voor het hele gebied een oplossing te zijn en niet een verplaatsing van het probleem.

In bijlage 2 is een kaart toegevoegd met daarin de samenhangende gebieden, waarvoor een parkeerbalans in kaart wordt gebracht naar aanleiding van de parkeerdrukmeting.

2.1.3 Stimuleren alternatieven

Parkeren kan een grote bijdrage leveren in de transitie naar duurzame mobiliteit. We proberen niet alleen de parkeerdruk te verlagen, maar ook ruimte te bieden aan andere functies of modaliteiten. Daarbij geldt; minder auto's heeft onmiddellijk effect op de CO₂-uitstoot. Dat doen we door:

- Te sturen op efficiënter ruimtegebruik bij vergunningverlening van ruimtelijke ontwikkelingen;
- Straatparkeerplekken te reserveren ten behoeve van alternatieve (deel)mobiliteit;
- Onze automobilititeit te verschonen door een proactieve aanleg van laadinfrastructuur.

Deze onderwerpen staan hieronder toegelicht.

We sturen op efficiënt ruimtegebruik bij vergunningverlening van ruimtelijke ontwikkelingen

Op dit moment kunnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een toenemende parkeerdruk op straat. De mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers vertalen we in een parkeerbehoefte. Dikwijls wordt die vervolgens niet of onvoldoende op eigen terrein opgelost maar afgewenteld op de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daardoor neemt de parkeerdruk toe, wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

Door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers niet langer alleen in een parkeerbehoefte te vertalen, stoppen we deze trend. In plaats van het parkeren op straat te faciliteren, stimuleren we alternatieve mobiliteitsvormen en zetten we strenger in op het faciliteren van de parkeerbehoefte op eigen terrein.

We stimuleren onze partners (woningcorporaties, vastgoedontwikkelaars en huizenbouwers) actief om slimme mobiliteitsoplossingen te bieden aan hun toekomstige gebruikers die niet persé het parkeren van een individuele auto tot gevolg hebben. Hoe we de mobiliteitsbehoefte beoordelen werken we uit in de Nota Parkeernormen, deze wordt het eerste kwartaal van 2024 verwacht¹.

We reserveren straatparkeerplekken ten behoeve van alternatieve (deel)mobiliteit; Deelmobiliteit:

Gemiddeld gebruikt een autobezitter zijn voertuig ongeveer één uur per dag. De overige 23 uur staat deze geparkeerd. Zeker in de drukke kernen van Venlo nemen de geparkeerde auto's kostbare ruimte in. Deelmobiliteit kan sterk bijdragen aan een schonere, leefbare stad. In plaats van het traditionele bezit van een eigen voertuig, betalen reizigers bij deelmobiliteit enkel voor het gebruik ervan.

1 In de Nota Parkeernormen staat hoe Venlo omgaat met het parkeer- en mobiliteitsvraagstuk van nieuwe ontwikkelingen.

2 <https://www.consumentenbond.nl/autoverzekering/auto-delen-tips-ervaringen>

Door gebruik te maken van een deelauto in plaats van een eigen auto zijn er minder auto's nodig. Inmiddels wijzen ervaringen met deelauto's in Nederland uit dat autodelen het aantal autokilometers van gebruikers met 15% tot 20% vermindert¹. Deelmobiliteit draagt daarmee bij aan CO₂-reductie, een verminderde parkeerdruk en verbeterd leefbaarheid en gezondheid in de wijken doordat er minder voertuigen geparkeerd hoeven te worden. In eerste instantie verleiden we mensen met de inzet van deelmobiliteit om af te zien van een tweede auto door alternatieve mobiliteit laagdrempelig aan te bieden en aan te laten sluiten bij de behoefte van de gebruikers.

Langere loopafstanden

We accepteren langere loopafstanden, zowel bij nieuwe ontwikkelingen als in bestaande situaties. Daardoor kan het zijn dat we soms wat verder moeten lopen naar onze geparkeerde auto. Langere loopafstanden maken een betere benutting van de beschikbare parkeerplaatsen mogelijk. Daarnaast stimuleren we de overweging een ander vervoermiddel te kiezen. Concretisering van de loopafstanden borgen we in een (nog te ontwikkelen) Nota Parkeernormen. Deze nota bevat een loopafstandentabel waarin de regels voor nieuwe ontwikkelingen staan. Voor bestaande ontwikkelingen is maatwerk nodig, de tabel in de Nota Parkeernormen vormt de leidraad voor dit maatwerk.

Fiets

In Venlo streven we naar het verhogen van het fietsgebruik door in te zetten op stimuleringscampagnes en infrastructurele verbeteringen. Eén van de speerpunten is de 'aanpak fietsparkeren' waarbij we inzetten op het verbeteren van de zogeheten ketenmobiliteit. We willen de fietser een aantrekkelijke reis bieden van deur tot deur. De fiets is een ideaal middel als start- of eindpunt van een langere reis met bus, trein maar ook de auto. Door de verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit is de ruimte schaars. Het omvormen van parkeervakken voor auto's naar parkeerplek voor fietsen kan fietsgebruik in de hand werken door een veilige stallingplek te faciliteren.



Figuur 4: Voorbeeld van fietskluis in openbare ruimte. Bron: www.bike-box.nl

Vanuit parkeerbeleid ondersteunen we de uitrol van alternatieve mobiliteit:

- Het opstellen van een Nota Parkeernormen, waarin we sturen op het terugdringen van de parkeervraag op straat bij ruimtelijke ontwikkelingen en fietsparkeren een plek geven;
- De komende jaren vormen we straatparkeerplaatsen om tot stallingsplaatsen voor elektrische deelvoertuigen of fietsen. Dit gebeurt geleidelijk in combinatie met monitoring van het gebruik en effecten. We faciliteren daarmee nog steeds de mobiliteitsvraag, maar zetten daarbij in op verduurzaming door elektrificatie en brengen het ruimtegebruik ten behoeve van parkeren terug;
- We maken met initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen afspraken over de structurele inzet van deelmobiliteit om daarmee de parkeervraag terug te brengen.

We verschonen onze automobieliteit door een proactieve aanleg van laadinfrastructuur

Er is een directe relatie tussen het parkeerbeleid en het laden van elektrische voertuigen.

Laadinfrastructuur voegen we in Venlo stapsgewijs toe aan bestaande parkeerplaatsen. Dat kan niet overal in één keer, we erkennen het spanningsveld tussen parkeren en laden. We passen het volgende kader toe:

- Het parkeerregime is leidend; ook voor de laadplek. Wanneer een laadpaal in een zone voor betaald parkeren of een blauwe zone is gesitueerd, dan gelden ook tijdens het laden de regels van het zogenaamde parkeerregime;
- Alvorens een laadplek toe te voegen, kijken we eerst naar de parkeerdruk in de straat;
 - o Is deze onder 85% dan voegen we een laadplek toe, conform de uitrol laadinfra;
 - o Is de parkeerdruk > 85% dan wordt enkel en alleen een laadplek gerealiseerd wanneer er een intentieverzoek is ontvangen van een bewoner uit de straat;
- Een laadpaal bevat 2 laadpunten. Echter bij plaatsing reserveren we niet standaard twee parkeervakken als laadplek, er blijft één vak beschikbaar voor laden en 'normaal parkeren'. Afhankelijk van gebruik en parkeerdruk kan het tweede punt geactiveerd worden;
- Een aangevraagde laadplek door een e-rijder is niet exclusief voor die e-rijder. Net zoals dat een openbare parkeerplek voor de deur niet exclusief voor die inwoner bedoeld is. Tenzij het een parkeerplaats voor collectief elektrisch vervoer (bijv. deelmobiliteit) betreft;
- Als e-rijders onnodig lang laden, kan de CPO (Charge Point Operator) ingrijpen, bijvoorbeeld via het tarief. Op die manier kunnen we deelgebruik van een laadpaal bevorderen;
- In autoluwe zones worden geen (extra) laadpalen geplaatst of verplaatst;
- Private laadpalen staan we niet toe in de openbare ruimte.

2.1.4 Faciliteren

In het Ambitiedocument is beschreven dat bezoekers primair in de geclusterde parkeervoorzieningen parkeren. Parkeren in woonstraten is voor onze inwoners bedoeld. Waar mogelijk faciliteren we dubbelgebruik (waar overdag andere parkeerders dan bewoners staan). We faciliteren daarmee de bestaande parkeervraag maar doen dit doelgroepgericht. Daar waar de ruimte en de parkeerdruk knellen worden de maatregelen om de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren dwingender.

Dichtbij waar wenselijk, vanaf waar het kan.

De openbare ruimte is schaars en dient meer dan enkel parkeren. Daarbij is het niet vanzelfsprekend dat we een mobiliteitsvraag 1:1 vertalen in parkeren voor de deur. Het faciliteren van de parkeervraag doen we doelgroepgericht.

Dichterbij waar wenselijk

1^e auto van bewoners

Het autobezit per woning in Venlo neemt nog altijd toe, bijvoorbeeld omdat kinderen langer thuis wonen (en al een auto bezitten) of door woningsplitsing. Maar ook door transformaties van kantoorpanden naar wooneenheden groeit het autobezit per 'kavel' in Venlo. De openbare ruimte kan niet eindeloos voorzien in deze toenemende parkeerbehoefte. Daarom geldt het onderstaande:

- Het uitgangspunt parkeren op eigen terrein (POET) geldt ten allen tijde als basis;
 - o Bij nieuwbouw is dit een voorwaarde om daarmee een toename van de parkeerdruk op straat naar de toekomst een halt toe te roepen;
 - o Bij bestaande bouw geldt; is er een mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren, dan vervalt het recht op een eerste parkeervergunning;
- We stimuleren actief de inzet van alternatieve mobiliteit (deelvervoer, fietsgebruik, enz.) om bewoners te verleiden de tweede en volgende auto achterwege te laten.

Gehandicaptenparkeerplaats

Bezitters van een geldige gehandicaptenparkeerkaart bieden we een plek dichterbij de bestemming. We sluiten hierbij aan op landelijke en lokale regelgeving en richtlijnen

- Bij nieuwbouw van sociaal maatschappelijke voorzieningen realiseren we openbare gehandicaptenparkeerplaatsen;
- We sluiten aan bij landelijke initiatieven ten aanzien van de digitalisering van de gehandicapten parkeerplaats;
- Waar nodig en mogelijk reserveren we gehandicapten parkeerplaatsen (op kenteken) in de openbare ruimte.

Deelconcepten

Initiatieven die leiden tot minder parkerende voertuigen bieden we een prominente plek in de openbare ruimte. Venlo faciliteert deze concepten door tactisch gelegen parkeerplaatsen daarvoor aan te wijzen. Borging vindt plaats in:

- Het Aanwijzbesluit Parkeren voor situaties in de openbare ruimte, daar waar het gereguleerd gebied betreft;
- De te ontwikkelen Nota Parkeernormen beschrijft de randvoorwaarden met betrekking tot deelconcepten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (op eigen terrein);
- Nieuw te ontwikkelen beleid waarin beschreven is aan welke deelinitiatieven de gemeente zijn medewerking kan verlenen;
- Convenanten met bewoners/bedrijven, waarin nadere afspraken omtrent de structurele inzet en afname van deelvervoer worden gemaakt.

Door op een laagdrempelige en toegankelijke manier deelconcepten mogelijk te maken worden inwoners en bezoekers verleid om gebruik te maken deze voorzieningen. Daarmee proberen we deelconcepten aantrekkelijker te maken dan een (tweede) eigen auto.

Meer op afstand waar het kan

Langparkeerders parkeren meer op afstand (bijvoorbeeld in de garages of geclusterde voorzieningen). Dit geldt voor bijvoorbeeld de auto van werknemers of dagtoeristen.

Funshoppers en dagtoeristen

Funshoppers en dagtoeristen aan onze gemeente ontvangen we primair in de daarvoor gebouwde en geclusterde parkeervoorzieningen. Deze zijn van een hoogwaardig niveau en voorzien in de reguliere (doordeweeks en weekend) parkeervraag. Daarbij geldt:

- De parkeervoorzieningen zijn goed vindbaar, bereikbaar en hebben aantrekkelijke looproutes van en naar de belangrijkste bestemmingen;
- We verkennen de mogelijkheden voor (flexibele) P&R-terreinen buiten het centrum;
- We sturen de parkeerder door differentiatie in parkeertarief.

Werknemers

Voor werknemers en ondernemers zoeken we passende mobiliteitsoplossingen en stimuleren we vooral het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

- Aanwezige parkeergelegenheid in woonstraten is primair bedoeld voor onze inwoners. Waar dubbelgebruik mogelijk is staan we dit toe. We toetsen of dubbelgebruik mogelijk is aan de hand van de aanwezigheidstabel uit de Nota Parkeernormen en is ook afhankelijk van de parkeerdruk;
- We zoeken actief met werkgevers naar mogelijkheden om werknemersparkeren een plek te bieden waar mogelijk of de mobiliteitsvraag van werknemers om te vormen.

Bedrijfsvoertuigen (werk- en bestelbussen)

Bedrijfsvoertuigen (met name grote voertuigen) in woonstraten bemoeilijken een optimale benutting van de schaarse parkeerruimte. Het is niet wenselijk om grote voertuigen in de woonstraten te parkeren. Ondernemers en zzp'ers parkeren zoveel als mogelijk op eigen bedrijfsterrein. Daarnaast zoeken we naar mogelijkheden om in wijken en buurten waar veel bedrijfsvoertuigen staan geparkeerd, geclusterde locaties te faciliteren (op loopafstand van de woonstraten). Middels pilots doen we ervaring op en monitoren we effecten hiervan.

Bijbouwen parkeerplekken

Venlo ambiert duurzame verstedelijking en leefbare woonstraten. Groeien als gemeente (qua inwoners en bebouwing) kan leiden tot een parkeervraag die groter is dan de beschikbare ruimte om te parkeren. Zoals in deze gereedschapskist geduïd, stimuleren we betere benutting van de bestaande parkeerruimte en het gebruik van alternatieve mobiliteit. Daarmee proberen we grip te houden op de alsmaar toenemende parkeerdruk. In uitzonderlijke situaties kan bijbouwen van parkeerplekken de enige mogelijkheid bieden tot verlichting van de parkeerdruk. Venlo is zeer terughoudend met deze maatregel omdat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. Waar toch bijgebouwd wordt, gaat dit altijd via het STOP-principe (we accepteren langere loopafstanden, maken integrale keuzes) en op strategisch gekozen plekken waar verknoping met andere mobiliteitsvormen mogelijk is.

Loopafstanden

We accepteren langere loopafstanden naar een geschikte parkeerplek om een breder zoekgebied te creëren voor het parkeervraagstuk. Daardoor kan het zijn dat we soms wat langer onderweg zijn naar onze geparkeerde auto. Daarmee sturen we op een betere benutting van de beschikbare parkeerplaatsen en stimuleren we de overweging een ander vervoermiddel te kiezen.

2.1.5 Inrichting Openbare Ruimte

Parkeren is één van de gebruiksdoeleinden van onze openbare ruimte. De Integrale Visie Openbare Ruimte (IVOR) schrijft voor dat parkeerknelpunten net als andere uitdagingen in de openbare ruimte dwingen tot integrale keuzes. Daarbij is het niet meer vanzelfsprekend dat bij de inrichting van de openbare ruimte voldoende ruimte beschikbaar is om de auto overal en snel te parkeren. Het draait meer en meer om de mens en het stimuleren van mensen tot het kiezen van ander vervoer dan de eigen auto (fiets/deelauto/ OV). De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan het doorzetten van deze kanteling.

STOP-principe

Zoals genoemd in de IVOR, ontwerpen we onze woonstraten niet meer vanuit autogebruik. De mens staat centraal. Bij herontwerp en -inrichting van wegvakken faciliteren we de verplaatsingsbehoefte in de volgorde Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en dan pas de Privéauto. Wanneer wijzigingen aan de openbare ruimte plaatsvinden, bijvoorbeeld bij projecten, reconstructies en herinrichtingen, wordt opnieuw bekeken welke parkeerbehoefte in het gebied is en hoe deze zich verhoudt tot de IVOR en het STOP-principe. Het kan dus voorkomen dat het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie wijzigt (veelal afneemt) ten opzichte van de oude/bestaande situatie.

2.1.6 Regulering

We streven naar de juiste parkeerder op de juiste plek en stimuleren alternatieve mobiliteitsvormen waarmee we onze straten leefbaar houden. Echter, we hebben de parkeerder niet altijd aan een touwtje. Zeker niet wanneer de parkeervraag groter is dan de beschikbare ruimte. Invoering van parkeerregulering kan dan helpen om de schaarse ruimte te verdelen, maar dit doen we bij voorkeur zo min mogelijk. Parkeerregulering houdt in dat alleen onder bepaalde voorwaarden op straat mag worden geparkeerd. Daarmee zijn we beschermend richting onze bewoners en sturend naar bezoekers.

Uitgangspunten parkeerregulering

Voordat we parkeerregulering binnen de gemeente Venlo toepassen, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Wijziging- of invoering van parkeerregulering vindt enkel plaats in een samenhangend parkeergebied dat wordt omsloten door natuurlijke barrières (ontsluitingswegen, spoor, parken, water) Dus niet per wegvak of straat (zie bijlage 2);
- We maken een analyse van dit gebied op basis van:
 - o Data uit de periodieke parkeerdrukmeting;
 - o Eventuele klachten en meldingen uit het gebied;
 - o Interventies vanuit handhaving.

We bespreken deze analyse met vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers en altijd in samenhang met de integrale opgaven die in het betreffende gebied spelen (wijkgericht werken).

Twee sporen voor invoering van parkeerregulering

Gemeente Venlo onderscheidt twee sporen om te komen tot invoering van parkeerregulering. Voor beide sporen is positieve besluitvorming een voorwaarde voor invoering van regulering.

Proactief: De gemeente neemt het initiatief om gereguleerd parkeren in te voeren in een wijk of buurt in de vorm van een directe aanwijzing.

De gemeente doet dit in twee situaties:

1. Wanneer uit parkeeronderzoek blijkt dat in een samenhangend gebied sprake is van parkeeroverlast, te weten een parkeerdruk van meer dan 85% op meerdere maatgevende momenten. Maatregelen ter beïnvloeding of betere benutting van het parkeren zijn uitgeput;
2. Wanneer sprake is van (ruimtelijke) ontwikkelingen in een gebied waarbij in het gebied rondom de ontwikkeling parkeeroverlast (85%) wordt verwacht. Op basis van de parkeerbalans in samenhangende gebieden (bijlage 2) blijkt dat nieuwe parkeerbehoeftes niet op straat kunnen worden opgevangen.

Daarnaast geven onveilige (verkeer)situaties in het gebied grotere prioriteit aan invoering van parkeerregulering in het gebied (regelmatig dubbel parkeren, parkeren in bochten of blokkeren van fietsroutes of calamiteitendiensten door politie/handhaving vastgesteld).

Reactief: We voeren regulering in op initiatief van bewoners of ondernemers.

Belanghebbenden verzoeken de gemeente Venlo tot invoering van parkeerregulering in hun wijk (dit gebied reikt automatisch tot de gedefinieerde natuurlijke begrenzingen van een samenhangend gebied). Een verzoek tot regulering leidt niet vanzelfsprekend tot regulering. De volgende randvoorwaarden gelden:

- Er is aantoonbaar draagvlak (validatie vindt plaats door middel van een enquête onder adressen binnen het samenhangend parkeergebied, zie bijlage 2). Centrale vraag: Bent u voor of tegen de invoering van gereguleerd parkeren?
 - o Rekening houdende met de minimale omvang van het gebied (zie eerder beschreven);
 - o 50 + 1% van het aantal belanghebbenden in het gebied zijn voorstander van het initiatief tot regulering;
- Er vindt een validatie plaats van de feitelijke parkeerproblematiek:
 - o met de parkeerbalans voor het betreffende gebied
 - o met recente data uit parkeerdrukmetingen (grenswaarde is 85%);
- Er is zicht op interventies vanuit handhaving op het gebied van parkeren.

Is er sprake van een meerderheid (51% of hoger) beslist het college over invoering van regulering. Wanneer er geen draagvlak is voor regulering, onderneemt de gemeente geen verdere acties. Na 5 jaar kan bij aanhoudende parkeeroverlast opnieuw spoor 2 bewandeld worden.

Vormen parkeerregulering

In Nederland kennen we de volgende vormen van parkeerregulering, weergegeven in tabel 1 hieronder.

	FISCAAL	NIET-FISCAAL
Omschrijving	Een parkeerder verkrijgt een parkeerrecht door aankoop van een parkeervergunning of door betaling bij een parkeerautomaat ter plaatse	Een parkeerder verkrijgt een parkeerrecht door aankoop van een 'ontheffing blauwe zone' of door gebruik van de blauwe parkeerschijf
Boete	Gemeente bepaalt de voorwaarden en de hoogte van parkeertarieven en ontvangt ook de inkomsten hiervan. Gemeente int ook de parkeerboetes (naheffingsaanslag parkeerbelasting)	Het rijk bepaalt de hoogte van de boete en ontvangt ook de inkomsten hiervan
Beheer	Gemeente is verantwoordelijk voor apparatuur, bebording en handhaving ten dienste van parkeren	Gemeente is verantwoordelijk voor apparatuur, bebording en handhaving ten dienste van parkeren
Handhaving	Gemeente kan zelf parkeercontroleurs inzetten	Handhaving vindt plaats door politie of BOA-inzet

Tabel 1: vormen van parkeerregulering

Voorkeursmodel parkeerregulering

In Venlo passen we momenteel twee reguleringsvormen toe, fiscaal en niet-fiscaal. Deze mix aan verschillende reguleringsvormen maakt de uitvoering ervan complex. De keuze voor een voorkeursmodel parkeerregulering betekent eenduidige regelgeving en sluit aan bij de ambitie voor heldere parkeerregels. Op basis van bovenstaande tabel 1, lijkt de vorm van fiscaal gereguleerd parkeren (vergunning parkeren voor bewoners in combinatie met kort parkeren voor bezoekers) de best passende reguleringsvorm voor Venlo. Welke voor- en nadelen de keuze voor fiscaal parkeren heeft, onderzoeken we situationeel per deelgebied. Op basis daarvan maken we de keuze voor een voorkeursmodel parkeerregulering.

Bij hoge parkeerdruk ingrijpen op maximaal aantal vergunningen

Voor centrum Venlo is momenteel een vergunningenplafond ingesteld. Dit betekent dat er voor dit gebied een maximum aantal parkeervergunningen wordt afgegeven, afhankelijk van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de parkeerdruk in de omgeving. Op deze manier voorkomen we dat onbalans ontstaat in het vraag en aanbod van parkeerplaatsen, wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een consequentie hiervan is dat er een wachtlijst ontstaat wanneer het aantal vergunningsaanvragen het aantal beschikbare vergunningen overschrijdt.

Op bovenstaande werkwijze passen we een optimalisatie toe. Venlo maakt keuzes ten aanzien van instellen- en vaker toepassen van het vergunningenplafond en wachtlijsten³:

- Het indelen van het fiscale parkeergebied in Venlo in Vergunningszones. Per gebied bepalen we het maximaal aantal te verstrekken parkeervergunningen;
- Het aanwijzen van adressen die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat, kortweg GROEP (Geen Recht Op Parkeervergunning).
 - o De GROEP-lijst bestaat uit:
 - adressen die voorkomen op de POET-lijst en
 - adressen waarvan de parkeerbehoefte niet op straat kan worden voorzien (toetsing omgevingsvergunning);
 - Of een adres is gekenmerkt als GROEP is te raadplegen via <https://parkeren.Venlo.nl>;
- De uitgifte van een eerste vergunning voor bewoners (bewoner belanghebbende) heeft prioriteit boven de verstrekking van de tweede bewonersvergunning;
 - o Indien het vergunningenplafond voor een betreffend parkeergebied is bereikt, komen nieuwe aanvragen -op volgorde van binnenkomst- op een wachtlijst voor dat parkeergebied;
 - o Zodra een parkeervergunning beschikbaar komt, krijgt de eerstvolgende aanvrager van een 1^e bewonersvergunning, een vergunning verleend. Ook al staan aanvragers van een 2^e vergunning hoger op de wachtlijst.

2.1.7 Handhaving

Tijdens de ontwikkeling van het ambitiedocument parkeren is het thema (parkeer)gedrag meermaals genoemd in de parkeerpanels. Met name het gevoelde gebrek aan parkeerhandhaving blijkt een punt van aandacht. Daarnaast lijken de parkeerregels niet voor iedereen duidelijk, maar ook niet voor iedereen gelijk. In deze paragraaf beschrijven we welke acties Venlo uitvoert om handhaving op parkeren beter aan te laten sluiten bij het gewenste niveau.

Parkeerhandhaving en dienstverleningsniveau.

Venlo werkt met een systeem van integrale handhaving, uitgevoerd door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) voor handhaving op parkeren. De BOA's hebben een breed takenpakket in de gemeente. Daar is parkeren er één van. De uitdaging die voorligt is om de parkeerhandhaving zo min mogelijk ten koste te laten gaan van andere handhavingsgebieden en omgekeerd. We onderzoeken daarom;

- De mogelijkheden om met een 'gesloten parkeerhandhavingssysteem' te werken. Dit betekent dat de geïnde inkomsten uit parkeren (parkeerrechten + naheffingen) vloeien naar de gemeentekas waarmee optimalisatie van passende handhavingscapaciteit kan worden bekostigd;
- De mogelijkheid om parkeerhandhaving met parkeercontroleurs te organiseren. Deze controleurs hebben als specifieke taak het handhaven op parkeren. Zij zijn niet belast met de handhaving op andere incidenten in de openbare ruimte;
- De mogelijkheid om kentekens te registreren in de voeren. Middels kentekenregistratie toetsen we digitaal (in plaats van handmatig middels visuele waarneming) of iemand een geldig parkeerrecht heeft. Een verdere digitalisering van parkeerhandhaving is daarmee mogelijk.

³ *Het in te stellen vergunningenplafond wordt per parkeergebied vastgesteld in het aanwijsbesluit (besluit tot aanwijzing plaatsen betaald parkeren, toepassen wielklem en bewaarplaats voertuigen).*

Gelet op het aandachtspunt van parkeerhandhaving is verdere optimalisatie van parkeerhandhaving gewenst. We stellen doelen en maken afspraken met betrekking tot beschikbare capaciteit, frequentie, vastgestelde incidenten en betalingsbereidheid op het gebied van parkeren. Daarmee borgen we de gewenste kwaliteit van dienstverlening en sturen bij wanneer nodig.

Vorbereiding Mobiele Automatische Kentekenherkenning (inzet scanauto)

Mobiele Automatische Kentekenherkenning maakt mogelijk dat kentekens snel geobserveerd en vergeleken worden met parkeerrechten (vergunningen of betaald kaartje) in een centrale database. Invoering van deze techniek vraagt minder handhavingscapaciteit bij gelijkblijvend bereik. De techniek is inzetbaar in gebieden waar alle parkeerrechten op kenteken zijn geregistreerd. Ook de rechten verkregen bij een parkeerautomaat.

Beoogd effect

Met de inzet van een of meer scanvoertuigen is het mogelijk om met de bestaande menselijke handhavingscapaciteit grotere gebieden en meer kwalitatief te handhaven op parkeren.

2.1.8 Gedragsbeïnvloeding en voorlichting

Gedrag ligt veelal ten grondslag aan effectieve uitvoering van beleid. We proberen daarom actief het gedrag van inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers op een positieve manier te beïnvloeden. Ook zetten we stevig in op duidelijke voorlichting, omdat we zien dat regels of beperkingen onvoldoende bekend en helder zijn.

Communicatie over parkeren

Voor een juist parkeergedrag is het belangrijk dat inwoners en bezoekers tijdig inzicht hebben in de mogelijkheden voor parkeren in Venlo en de daaraan verbonden gebruiksvoorwaarden. Dit zetten we uiteen in de volgende acties:

- In 2023/2024 worden alle communicatie uitingen van de gemeente over parkeren onder de loep genomen;
- We verkennen de mogelijkheden om nieuwe burgers van Venlo te voorzien van een brochure waarin wordt uitgelegd hoe parkeren in Venlo in de eigen wijk/buurt is geregeld;
- Wijkgericht werken: Problemen op wijkniveau worden besproken in wijkvergaderingen waarbij de gemeente aanwezig is. Beïnvloedingsmaatregelen richten zich op verlichting van het parkeerprobleem door het gewenste parkeergedrag duidelijk te maken. Daarbij stimuleren we het gebruik van andere vervoerswijzen dan een individuele auto.

Beïnvloedingsmaatregelen kunnen een structurele bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van knelpunten en kunnen aansturen op een gedragsverandering.

Klantreisonderzoek

Om te zorgen dat onze parkeervoorzieningen goed vindbaar zijn en blijven is het van belang om de behoeftes van de gebruikers goed in beeld te hebben. Daarvoor gebruiken we het klantreisonderzoek. Daarmee willen we - pre trip en post trip- in kaart brengen. Dit doen we vanuit meerdere mobiliteitsoogpunten en -doelgroepen (bijv. fiets, voetgangers, mensen met een bewegingsbeperking). De resultaten geven inzicht in de reispatronen en stellen ons in staat om bewegwijzering maar ook het algehele mobiliteitssysteem te verbeteren. De input is dus breder bruikbaar dan thema parkeren.

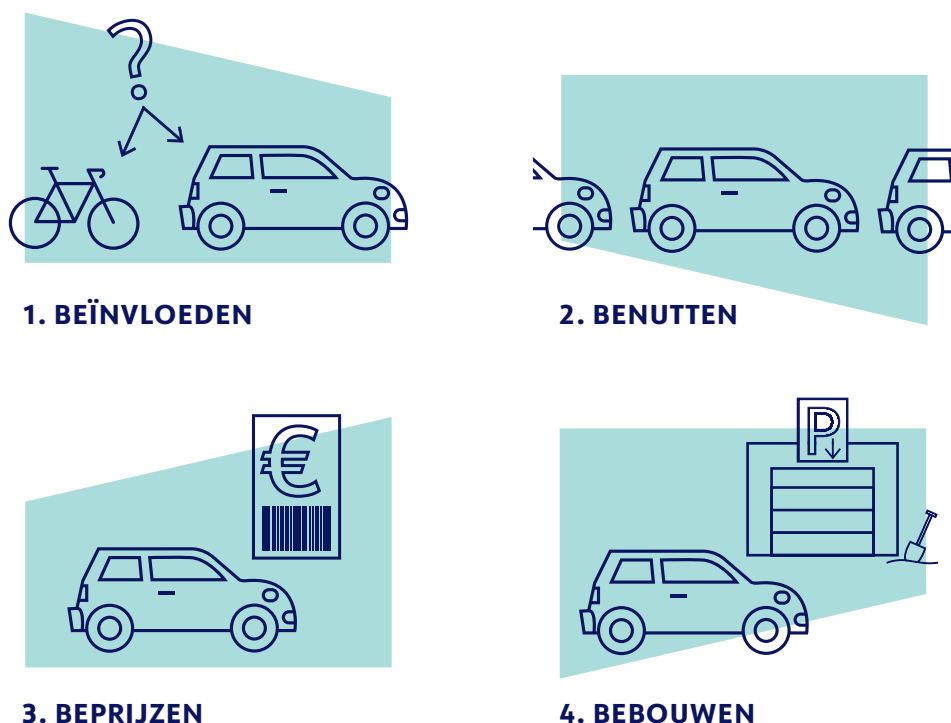
Mobiliteitsmakelaars

We zetten vanuit Trendsportal mobiliteitsmakelaars in om bedrijven te informeren en te enthousiasmeren over alternatieven voor de auto voor woon-werk en dienstreizen. Daarmee sturen we actief op de vermindering van verplaatsingen met personenauto's. Dat resulteert niet alleen op woon-werk relaties tot een vermindering van auto's maar werkt ook door in situaties buiten werk gerelateerde verplaatsingen.

HOOFDSTUK 3 PRIORITERINGSPRINCIPE

Landelijk, maar ook in Venlo ervaren we dat het parkeren in woonwijken steeds problematischer wordt. In veel wijken blijkt de gebouwde inrichting namelijk niet berekend op het huidig autobezit.

Vaak is het niet makkelijk of zelfs onmogelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen of anders in te richten. Doordat de ruimte beperkt is. Om (toekomstige) parkeerknelpunten in woonwijken op te lossen in Venlo, delen we de parkeermaatregelen in volgens het prioriteringsprincipe van de 4B's; beïnvloeden, benutten, beprijzen (en reguleren) en bijbouwen. In dit hoofdstuk staat het prioriteringsprincipe voor parkeren centraal.



Figuur 5: Prioriteringsprincipe 4B's

3.1 BEÏNVLOEDEN VAN DE PARKEERVRAAG

We beïnvloeden het gedrag wat leidt tot een parkeervraag met als doel het terugdringen van de parkeerbehoefte. Daarom zetten we in op:

- Gedragsbeïnvloeding door aandacht voor het ontwerp van ruimtelijke ontwikkelingen. Veel van de oplossingen liggen in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Denk aan gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn;
- Gedragsbeïnvloeding door stimulering van alternatieven voor de eigen auto. Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden verlaagd.

3.2 BENUTTEN VAN HET PARKEERAANBOD

We benutten de aanwezige parkeercapaciteit in wijken niet altijd even optimaal waardoor de potentie van het aanbod niet optimaal gebruikt wordt. Daarom zullen we:

- Het gebruik van de bestaande parkeercapaciteit in woonwijken optimaliseren, door (onder andere) dubbelgebruik te stimuleren of parkeerproblemen mee te nemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Met de buurt bekijken we hoe we bestaande parkeerplaatsen beter inrichten;
- Aansturen op daadwerkelijk gebruiken van als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten. Garages worden soms voor andere doeleinden gebruikt (opslag van tuinmeubelen, fietsen) of bij de woning getrokken. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De parkeerdruk op straat neemt hierdoor snel en onnodig toe;
- Wijzen op eigen verantwoordelijkheid bewoners en ondernemers bij overige knelpunten, zoals parkeren van busjes en parkeren bij scholen wijzen we bewoners en ondernemers op de eigen verantwoordelijkheid.

Het niet gebruiken van mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afwegingen om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden. Bij parkeerproblemen wordt allereerst bekeken of de aanwezige parkeercapaciteit (op straat en op eigen terrein) goed wordt benut voordat aanvullende maatregelen worden genomen.

Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. Stringente handhaving voorkomt dat we parkeren op plaatsen waar dat niet de bedoeling is: hoeken, stoepen, groenstroken, voor uitritten etc.

3.3 BEPRIJZEN/REGULEREN VAN PARKEREN

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een parkeerprobleem bestaat, sturen we doelgroepen door middel van parkeerregulering naar de gewenste parkeerplek. We reguleren het parkeren in woonwijken bij voorkeur zo min mogelijk. Invoering van parkeerregulering is geen doel op zich, maar soms een noodzakelijk middel om de schaarse ruimte te verdelen. Zo is het mogelijk door middel van regulering om:

- Overlast door buurtvreemde parkeeders tegen te gaan. Dit is enerzijds van toepassing op gebieden waar parkeren door werknemers voor overlast zorgen en anderzijds van toepassing op gebieden met overloop vanuit gereguleerd gebied;
- Bewoners en ondernemers wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid bij overige knelpunten, zoals parkeren van busjes en parkeren bij scholen.

Het gereguleerde gebied wordt niet zonder aanleiding uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van vooraf bepaalde indicatoren (zie paragraaf 2.1.6) bekeken of parkeerregulering een oplossing kan bieden. Hierbij wordt uitgegaan van een gebied met logische en duidelijke grenzen (zie bijlage 2).

3.4 BOUWEN VAN EXTRA PARKEERCAPACITEIT

Op plekken waar Beïnvloeden, Benutten en Beprijzen onvoldoende uitkomst biedt is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om de parkeeroverlast aan te pakken. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt, vaak noodgedwongen, gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Zo voorkomen we dat bijvoorbeeld speelplaatsen worden opgeofferd in ruil voor parkeerplekken. Dit geldt onder andere ook voor groenvoorzieningen of benodigde ruimte voor klimaatadaptatie.

Mocht deze maatregel aan de orde zijn, dan wordt gekeken naar locaties dichtbij een ontsluitingsweg of in ieder geval in verknoping met andere verplaatsingsmogelijkheden. Parkeergarages bieden een kans om dubbelgebruik van ruimte en functie te realiseren. We zoeken bij het bouwen van extra parkeercapaciteit altijd de combinatie met overige vakgebieden. Enkele voorbeelden zijn een combinatie zoeken met woningbouwinitiatieven of duurzame elektriciteitsopwekking.

HOOFDSTUK 4 UITVOERINGSMAATREGELEN

4.1 INTRODUCTIE UITVOERINGSMAATREGELEN

In dit hoofdstuk zijn binnen de gereedschappen van hoofdstuk 2 uitvoeringsmaatregelen per deelgebied uitgewerkt. De uitvoeringsmaatregelen geven aan hoe we in Venlo concreet aan de slag gaan met het realiseren van de ambities.

Gebiedsgericht karakter uitvoeringsmaatregelen, fasering en begroting

Voor iedere maatregel is bepaald op welke deelgebieden de maatregel van toepassing is. Verder is in de fasering aangegeven vanaf wanneer de maatregel naar verwachting kan worden uitgevoerd. Voor sommige maatregelen is dit ook afhankelijk van de integrale keuzes die gemaakt moeten worden. Tenslotte is per maatregel een begroting opgenomen; welke financiële middelen zijn nodig om de maatregel uit te kunnen voeren. Er zijn ook maatregelen die op alle deelgebieden van toepassing zijn. Deze maatregelen zijn opgenomen in een tabel in paragraaf 4.2.

Uitvoeringsmaatregelen passend bij deelgebied

Waar we uitvoeringsmaatregelen toepassen om onze ambities te realiseren, wordt afgewogen of de maatregel passend is voor het gebied of de wijk. Waar het sturende of beperkende maatregelen betreft houden we rekening met de aanwezigheid van passende alternatieven. dat sluit aan bij de centrale ambitie samenwerken aan het parkeren van morgen”.

Volgorde uitvoeringsmaatregelen

De maatregelen in dit uitvoeringsprogramma zijn ingedeeld op basis van het principe van de 4 B's: beïnvloeden, benutten, beprijzen (en reguleren) en tot slot bijbouwen. Het principe van de 4 B's gaat hiermee uit van een zekere volgorde. Een volgorde die zijn oorsprong vindt in het uitgangspunt: "Parkeerknelpunten worden niet zonder meer opgelost door de beschikbare openbare ruimte daarvoor te gebruiken."

De gemeente Venlo zal bij de uitvoering van de maatregelen in dit uitvoeringsprogramma werken met zogenoemde maatregelenpakketten. Dit zijn logische combinaties van maatregelen die elkaar aanvullen en versterken.

Het uitvoeringsprogramma is dynamisch

Dit uitvoeringsprogramma heeft een dynamisch karakter. Dit document vormt ieder jaar de basis voor het structureren, beschrijven en het aanvragen van financiële middelen om (nieuwe) maatregelen uit te kunnen voeren. Parkeerdrukonderzoeken en ruimtelijke ontwikkelingen dienen hierbij tevens als input.

Naast leidende principes zijn acties noodzakelijk om te zorgen dat maatregelen goed 'landen'.

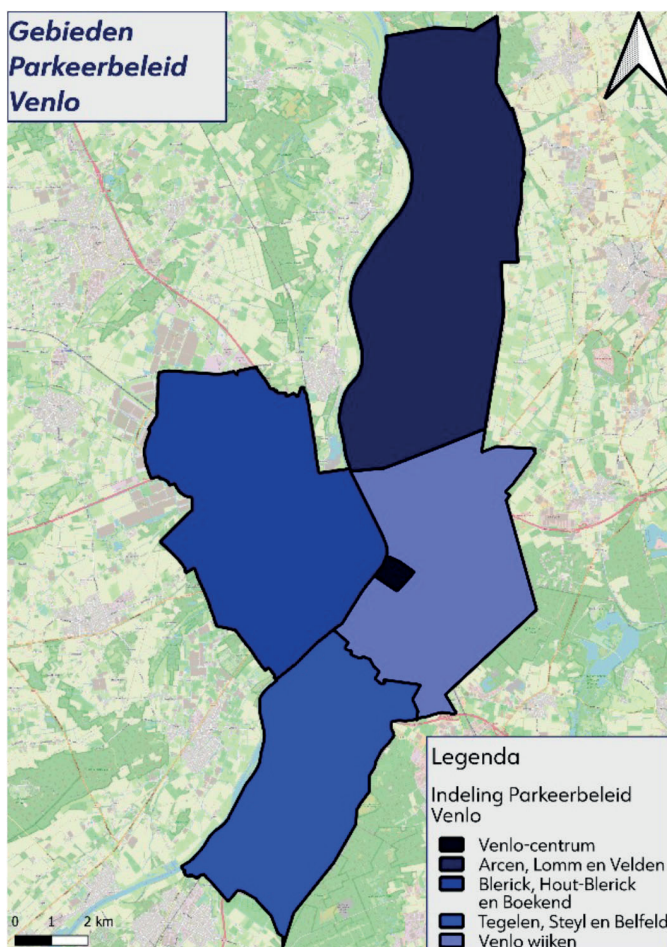
Dit betreffen acties m.b.t. de "basis op orde":

- op het gebied van nadere beleidsuitwerking, optimalisaties binnen de interne parkeerorganisatie etc.;
- op het gebied van voorbereiding van pilots. Voor sommige maatregelen is het noodzakelijk dat deze eerst in pilotvorm proefdraaien. Wanneer de pilot goed werkt kan deze worden opgeschaald naar een standaard aanpak voor andere wijken/gebieden;
- in de vorm van meting en onderzoek zodat de gemeente in staat is om de effectiviteit van getroffen maatregelen te monitoren en waar nodig bij te stellen.

In de volgende paragrafen zijn de aandachtspunten per deelgebied uitgewerkt, op welke deelgebieden de maatregelen van toepassing zijn, met welke fasering deze worden uitgevoerd en welke kosten hiervoor bergroot zijn.

We kennen de volgende deelgebieden (figuur 5):

- Arcen, Lomm en Velden;
- Blerick, Boekend en Hout-Blerick;
- Venlo-centrum;
- Venlo-wijken;
- Tegelen, Steyl en Belfeld.



Figuur 6: Deelgebieden

Beïnvloedingsmaatregelen gaan hierbij in essentie over het verminderen van autobezit/-gebruik door het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven. Maatregelen onder **benutten** hebben betrekking op het benutten van reeds bestaande parkeercapaciteit.

Beprijzen is gericht op maatregelen op het vlak van gereguleerd parkeren.

Bijbouwen gaat tenslotte over het realiseren van extra openbare parkeercapaciteit.

Indicatie fasering en begroting

In de maatregelentabel zijn de kolommen 'Fasering' en 'Begroting' opgenomen. Per maatregel is een indicatie van het verwachte realisatiejaar en een indicatie van de verwachte kosten aangegeven. Waar "0" staat, worden de kosten uit de kosten óf via de parkeerexploitatie gedekt óf behoren deze tot reguliere werkzaamheden. In de begrotingsbehandeling van 2024 zijn kosten voor maatregelen in planjaar 2024 en 2025 opgenomen. Het uitvoeringsplan parkeren heeft een langere planhorizon. Dat betekent dat de maatregelen die voor 2026> landen in de begroting van 2025.

4.2 MAATREGELEN ALGEMEEN

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de maatregelen die op alle deelgebieden van toepassing zijn. Per maatregel volgt een toelichting.

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Voorkomen van foutparkeren door inzet van handhaving	Heldere parkeerregels	Continu	0
De mobiliteitsbehoefte in (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen op duurzame wijze faciliteren (Nota Parkeernormen/GROP)	Doelgroepgericht parkeren	2023	0
Onderzoek stalling grote voertuigen (bedrijfsbussen) buiten woonstraten (omvang, waar komt het voor, welke terreinen duiden?)	Doelgroepgericht parkeren	2025	10
Pre-trip en on-trip gedragsbeïnvloeding	Doelgroepgericht parkeren/ duurzaam parkeren	2024	20
Voorkomen van foutparkeren door plaatsing van fysieke objecten	Heldere parkeerregels	Naar behoefte	0
Gemeente-brede periodieke parkeerdrukmeting uitvoeren	Leefbare woonstraten, doelgroepgericht parkeren, duurzame verstedelijking	2023	100
Benutten			
Aanscherping POET-regeling om bewoners zo veel mogelijk op eigen terrein te laten parkeren	Leefbare woonstraten, duurzaam parkeren	2024	10
Markering parkeervakken (opnieuw) aanbrengen	Heldere parkeerregels	Naar behoefte	0
Parkeerplaatsen reserveren voor deelmobiliteit	Leefbare woonstraten, duurzaam parkeren	2024	10
Beprijzen			
Mobiele automatische kentekenherkenning	Heldere parkeerregels doelgroepgericht parkeren	2024	90
Bijbouwen			
Onderzoek ontwikkeling parkeren op afstand in de vorm van buurthubs (kleinschalig) of transferia (grootschalig)	Duurzaam parkeren, leefbare woonstraten	2024	25

Voorkomen van foutparkeren door inzet van handhaving

Foutparkeren is een verkeersovertreding die kan worden beboet. Venlo gaat op locaties waar regelmatig wordt foutgeparkeerd op structurele basis handhaven.

Beoogd effect

Foutparkeren op een effectieve manier tegengaan.

De mobiliteitsbehoefte in (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen op duurzame wijze faciliteren (Nota Parkeernormen).

Met parkeernormen borgen we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties (bijv. van commercieel naar wonen) dat er voldoende in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers wordt voorzien. Hierbij geldt dat zowel een tekort als een overschot aan parkeerruimte ongewenst is. Daarnaast zorgen we voor een beperking van de parkeervraag en een stimulering van duurzame (deel)mobiliteit. Een vergunningverlening op basis van parkeren op eigen terrein leidt tot opname in POET-lijst en registratie als GROEP-adres.

Beoogd effect:

Parkeervraag van initiatieven af laten nemen en duurzame (deel) mobiliteit stimuleren.

Stalling grote voertuigen (bedrijfsbussen) buiten woonstraten.

Ter voorkoming van overlast van geparkeerde bedrijfsbussen zoeken we naar plekken waar deze voertuigen veilig en zonder hinder voor de omgeving geparkeerd kunnen worden. Door deze plekken op basis van de APV op te nemen als aangewezen parkeerplaatsen borgen we handhaafbaarheid.

Beoogd effect:

Hinder van geparkeerde bedrijfsbussen in woonstraten af laten nemen.

Pre-trip en on-trip gedragsbeïnvloeding

Automobilisten worden voor hun vertrek naar Venlo en tijdens het autorijden geïnformeerd over de locaties waar men kan parkeren. Voor vertrek (pre-trip) gebeurt dit vooral door informatie die op het internet staat, tijdens het autorijden (on-trip) gebeurt dit door een combinatie van (dynamische) bewegwijzering en routenavigatiesystemen zoals Google Maps. De gemeente Venlo gaat op haar eigen website en websites van partners specifieke informatie verstrekken over waar men het beste kan parkeren. Ten aanzien van on-trip gedragsbeïnvloeding gaat de gemeente Venlo onderzoeken of zij, vanuit haar rol als wegbeheerder, bepaalde aanrijdroutes sneller of juist minder kan laten aanbevelen richting de automobilist.

Beoogd effect:

Het parkeergedrag van automobilisten beïnvloeden zodat zij ervoor kiezen om te parkeren op parkeervoorzieningen die via minder belaste aanrijdroutes te bereiken zijn en/of voorzieningen met overtollige parkeercapaciteit.

Voorkomen van foutparkeren door plaatsing van fysieke objecten

In verschillende deelgebieden is sprake van foutparkeren. Men parkeert in groenstroken en op trottoirs. Specifiek voor foutparkeren in groenstroken geldt dat de gemeente Venlo hierop eerst en vooral zal inzetten op intensievere handhaving. Echter wanneer handhaving onvoldoende effect sorteert, is de plaatsing van fysieke objecten een overweging. Per situatie wordt onderzocht welk type object (elementen van beton, boomstammen, Maaskeien, et cetera) het beste aansluit bij de lokale context. Bij uitvoering van deze maatregel dient integrale afstemming plaats te vinden met team service en onderhoud. Bij het ontwerp van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient kritisch nagedacht te worden over de inrichting van het dwarsprofiel van de openbare ruimte. Waarbij de kans op foutparkeren wordt voorkomen door de inrichting hiervan.

Beoogd effect:

Foutparkeren op een effectieve manier tegengaan, zonder een afhankelijkheid ten aanzien van handhavingsinzet.

Gemeente-brede periodieke parkeerdrukmeting uitvoeren

In de hele gemeente voeren we om de 4 jaar een parkeerdrukmeting uit. De meting is een belangrijk instrument om inzicht te krijgen in de effecten van het gevoerde beleid en de objectieve stand van zaken ten aanzien van parkeren. De meting geeft inzicht in:

- Voor hoeveel auto's hebben we ruimte om te parkeren: parkeercapaciteit?;
- Wat is de parkeerbehoefte; wat is het aantal geparkeerde auto's?;
- Is er sprake van overlast?;
- Wie parkeert er? Wat is het motief van de parkeerder (wonen, werken, bezoeken).

Beoogd effect:

Inzicht krijgen in de parkeersituatie op straat met als doel gericht te kunnen monitoren en bijsturen.

Aanscherping POET-regeling om bewoners zo veel mogelijk op eigen terrein te laten parkeren

Venlo hanteert het uitgangspunt dat bewoners met de beschikking over parkeren op eigen terrein (POET) niet of verminderd in aanmerking komen voor een parkeerabonnement op straat.

Dit is de POET-regeling. Op dit moment functioneert de POET-regeling nog niet effectief genoeg.

Om deze reden gaat Venlo haar POET-regeling aanscherpen. Concreet betekent dit:

1. Het opstellen van een beleidsregel POET in de parkeerbelastingverordening;
2. Het actualiseren van de POET-lijst;
3. Het vastleggen van een protocol voor de wijze waarop POET wordt geregistreerd geldend als toetsingscriterium bij de uitgifte van straatparkeervergunningen bij (de invoering van) gereguleerd parkeren.

Beoogd effect:

Het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein maximaliseren (ieder extra voertuig dat op eigen terrein staat geparkeerd leidt tot een vermindering van de parkeerdruk op straat).

Markering parkeervakken (opnieuw) aanbrengen

Het parkeren van een auto kent een bepaald ruimtegebruik. Een enkele parkeerplaats beslaat meer dan 12 m² aan ruimte. Voor parkeren geldt dat het ruimtegebruik zo klein mogelijk wordt gehouden, als parkeerplaatsen zijn gemarkeerd. Het markeren van parkeervakken geeft structuur aan het parkeergedrag en kan ervoor zorgen dat meer auto's in dezelfde hoeveelheid parkeerruimte kunnen worden geparkeerd. De gemeente Venlo gaat in kaart brengen welke wijken, buurten en straten in aanmerking komen voor het (opnieuw) aanbrengen van markering. Hierna wordt, in afstemming met de omwonenden, de markering op basis van prioritering aangebracht. Afhankelijk van de lokale problematiek kan deze maatregel worden afgewogen.

Beoogd effect:

Door parkeerplaatsen te markeren vermindert het ruimtegebruik van de geparkeerde auto, meer auto's kunnen in dezelfde hoeveelheid parkeerruimte worden geparkeerd.

Parkeerplaatsen voor reserveren deelmobiliteit

Het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte kan bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk. We zetten in op het reserveren van parkeerplekken voor deelmobiliteit. Dat betekent dat parkeerplekken in de openbare ruimte kunnen worden aangemerkt als uitsluitend te gebruiken voor een bepaalde aanbieder van deelmobiliteit.

Beoogd effect:

Door parkeerplaatsen te reserveren voor deelmobiliteit bieden we de mogelijkheid om te kiezen voor een duurzaam alternatief voor een eigen auto.

Vorbereiding Mobiele automatische kentekenherkenning (inzet scanauto)

MAK maakt mogelijk dat kentekens snel geobserveerd en vergeleken worden met parkeerrechten (vergunningen of betaald kaartje) in een centrale database. Invoering van deze techniek vraagt minder handavingscapaciteit bij gelijkblijvend bereik. De techniek is inzetbaar in gebieden waar alle parkeerrechten op kenteken zijn geregistreerd. Ook de rechten verkregen bij een parkeerautomaat.

Beoogd effect:

Met de inzet van een of meer scanvoertuigen is het mogelijk om met de bestaande menselijke handavingscapaciteit grotere gebieden en meer kwalitatief te handhaven op parkeren.

Onderzoek ontwikkeling parkeren op afstand in de vorm van buurthubs (kleinschalig) of transferia (grootschalig)

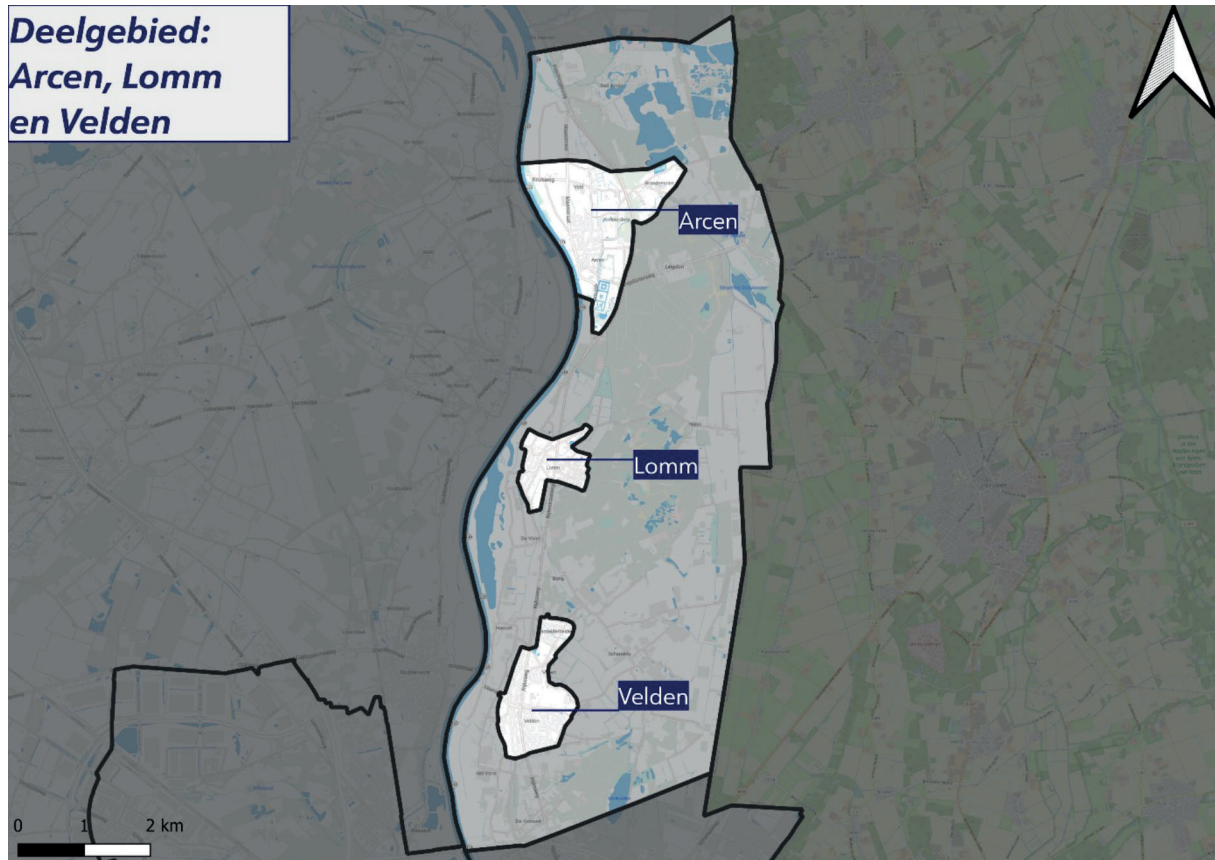
Naast de mobiliteitshub zet Venlo in op de ontwikkeling van buurthubs en transferia. Een buurthub is een parkeerterrein bestemd voor bewoners dat in of rond een wijk is gelegen. Bewoners kunnen hun auto bij de hub achterlaten en vervolgens het laatste gedeelte te voet of met de fiets afleggen. Bij een buurthub is een fietsenstalling aanwezig. Voor de buurthub geldt dat een onderzoek wordt uitgevoerd waar dergelijke hubs aangelegd kunnen worden.

Transferia zijn grootschaligere locaties en zijn met name gericht op grotere bezoekersstromen.

Beoogd effect:

Met een onderzoek de geschikte locaties inzichtelijk maken waar buurthubs en transferia ontwikkeld kunnen worden.

4.3 ARCEN, LOMM EN VELDEN



Het meest noordelijke deel van Venlo, gesitueerd aan de Maas, kent een hoge toeristische aantrekkingskracht door met name de ligging aan Nationaal park De Maasduinen. De nabijheid van de Duitse grens maakt het gebied aantrekkelijk voor de Duitse bezoekers. Met name Arcen is een toeristische trekpleister. Het biedt huisvesting aan een bijzonder groot aantal horecagelegenheden en sfeermarkten;

- De kasteeltuinen Arcen en haar evenementen trekken jaarlijks vele duizenden bezoekers uit de regio, maar vooral ook daarbuiten;
- De kleine kern Lomm wordt gescheiden door de rijksweg en bestaat enerzijds uit hoofdzakelijk woongebied (Maaszijde) en anderzijds uit een industrieterrein (Spikweien) dat in regionale werkgelegenheid voorziet;
- De dorpskern van Velden is zelfvoorzienend en dient in bescheiden mate ook de inwoners van Lomm en Arcen.

Aandachtspunten:

- Bewegwijzering sluit niet aan op ontsluiting kernen en parkeerterreinen.
- Parkeeroverlast in de kernen door toeristen (met name in Arcen) die zowel voor een kort bezoek als voor een lange fietstocht dit gebied bezoeken;
- Bestaande parkeercapaciteit in de kern is voldoende voor bewoners maar te klein voor de grote hoeveelheden bezoekers;
- Grote behoefte aan optimalisatie bestaande parkeercapaciteit (met name buiten de kernen).

Maatregelen Arcen, Lomm en Velden

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen die voor Arcen, Lomm en Velden van toepassing zijn. De tabel is ingericht op basis van de 4 B's (beïnvloeden, benutten, beprijsen, bebouwen) waarbij de 4e B pas als laatste middel ingezet wordt.

Arcen is een toeristische trekpleister en kent daardoor andere aandachtspunten t.o.v. Lomm en Velden. Waar maatregelen in de tabel staan die alleen betrekking hebben op Arcen is dat in de maatregel zelf opgenomen.

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen	Duurzaam parkeren	2024	5
Voorkomen van foutparkeren door plaatsing van fysieke objecten	Heldere parkeerregels	2023	30
Benutten			
Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren	Leefbare woonstraten	2023	20
Beprijzen			
Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren (Arcen)	Duurzaam verstedelijking	2024>	0
Bijbouwen			
-	-	-	-

Maatregelen Beïnvloeden

Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen

In de toeristische trekpleister Arcen vormt de verdeling van parkeerders over de beschikbare voorzieningen een aandachtspunt. Venlo gaat parkeerders met bewegwijzering expliciet verwijzen naar parkeervoorzieningen met overtollige parkeercapaciteit.

Beoogd effect:

Een betere spreiding van de parkeerdruk over de parkeerterreinen.

Voorkomen van foutparkeren door plaatsing van fysieke objecten

In verschillende deelgebieden is sprake van foutparkeren. Men parkeert in groenstroken en op trottoirs. Specifiek voor foutparkeren in groenstroken geldt dat de gemeente Venlo hierop eerst en vooral zal inzetten op intensievere handhaving. Echter wanneer handhaving onvoldoende effect sorteert, is de plaatsing van fysieke objecten een overweging. Per situatie wordt onderzocht welk type object (elementen van beton, boomstammen, Maaskeien, et cetera) het beste aansluit bij de lokale context. Bij uitvoering van deze maatregel dient integrale afstemming plaats te vinden met team service en onderhoud. In Arcen worden in de groenstroken aan weerszijden van de Schans ter hoogte van het parkeerterrein bij de Schans keien geplaatst. Bij het ontwerp van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient kritisch nagedacht te worden over de inrichting van het dwarsprofiel van de openbare ruimte. Waarbij de kans op foutparkeren wordt voorkomen door de inrichting hiervan.

Beoogd effect:

Foutparkeren op een effectieve manier tegengaan, zonder een afhankelijkheid ten aanzien van handhavingsinzet.

Maatregelen Benutten

Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren

Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren Fiscaal parkeren maakt het mogelijk om parkeerruimte op straat exclusief te houden voor inwoners (en ondernemers) van Arcen. We starten een onderzoek naar de effecten van het invoeren van fiscaal parkeren en het draagvlak ervoor.

De maatregel hangt in fasering samen met de maatregel "Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren" die onder 'benutten' is opgenomen.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat, bij een afname van de parkeerdruk het opheffen van straatparkeerplaatsen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Maatregel Beprijzen (reguleren)

Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren

Fiscaal parkeren maakt het mogelijk om parkeerruimte op straat exclusief te houden voor inwoners (en ondernemers) van Arcen. We starten een onderzoek naar de effecten van het invoeren van fiscaal parkeren en het draagvlak ervoor.

De maatregel hangt in fasering samen met de maatregel "Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren" die onder 'benutten' is opgenomen.

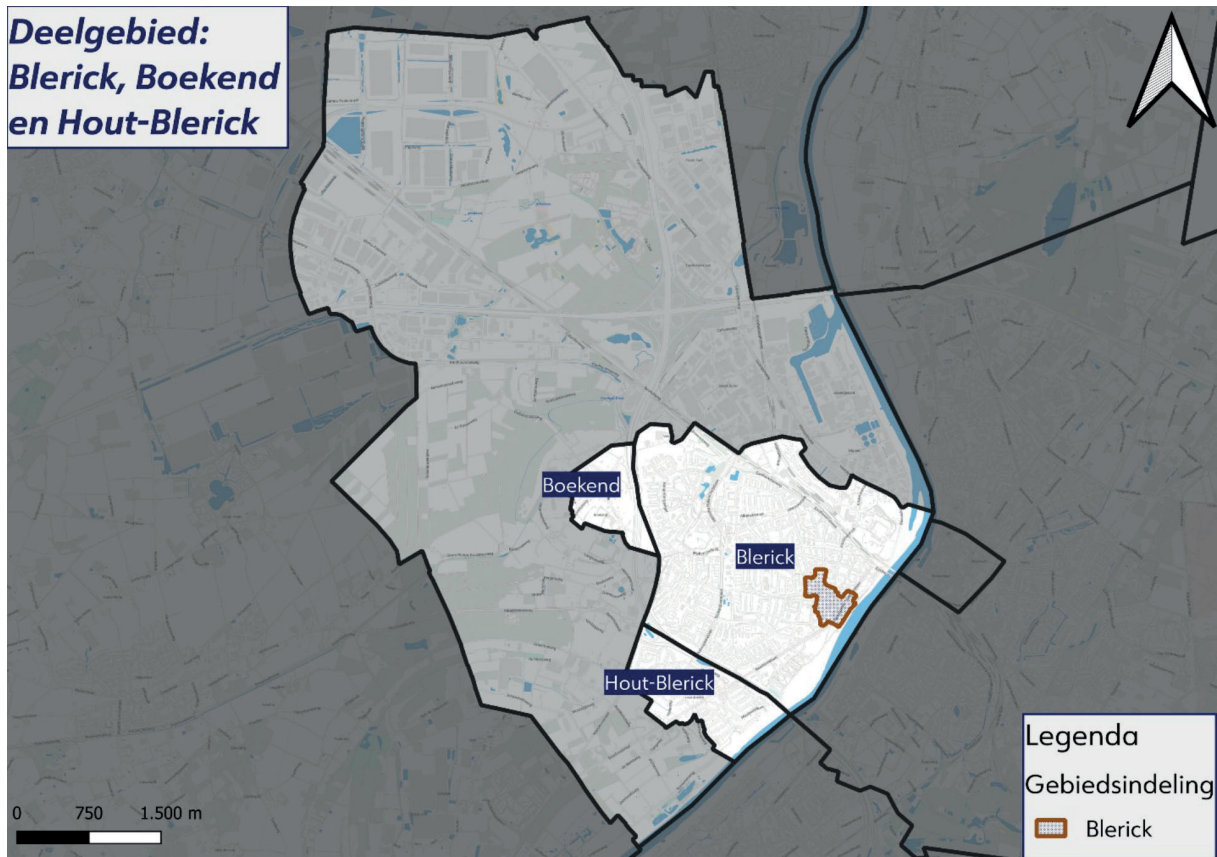
Beoogd effect:

Inzicht in de effecten van- en draagvlak voor invoer fiscaal parkeren.

4.4 BLERICK, BOEKEND EN HOUT-BLERICK

Dit deelgebied is gelegen aan de westkant van de gemeente Venlo. Het bestaat uit een aantal kernen van lokale winkelvoorzieningen met daaromheen een uitgestrekt woongebied.

De winkelvoorzieningen voorzien in de lokale behoefte van de wijk. Met name het winkelhart van Blerick-Centrum trekt externe bezoekers aan.



Aandachtspunten

- Blerick kent gebieden en buurten een relatief hoge parkeerdruk. Deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door zowel bezoekers, werknemers als bewoners.
- In de rest van dit deelgebied (Boekend en Hout-Blerick) is weinig sprake van te hoge parkeerdruk. Wel constateren we regelmatig foutparkeren en het gevoelde gebrek aan handhaving hierop.
- Er bestaat een spanning tussen enerzijds de wens om de parkeerdruk te verlichten en anderzijds de behoefte om zo dicht mogelijk bij de voorzieningen te kunnen parkeren.
- Lokaal ervaart men parkeeroverlast bij evenementen en publiekstrekkers (De Bekkerie, Crematorium, markt).

Maatregelen Blerick, Boekend en Hout-Blerick

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen die op Blerick, Boekend en Hout-Blerick van toepassing zijn. De tabel is ingericht op basis van de 4 B's (beïnvloeden, benutten, beprijsen, bebouwen) waarbij de 4e B pas als laatste middel ingezet wordt.

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen	Duurzaam parkeren	2025	10
Benutten			
Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren	Leefbare woonstraten	2026>	opnemen in begroting 2025
Beprijzen			
Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren	Leefbare woonstraten, heldere parkeerregels	2026>	opnemen in begroting 2025
Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren	Duurzame verstedelijking, leefbare woonstraten	2026>	opnemen in begroting 2025
Bijbouwen			
Onderzoek in gebieden met een hoge parkeerdruk extra parkeerplaatsen aanleggen binnen bestaande verharding	Leefbare woonstraten	2026>	opnemen in begroting 2025

Maatregelen Beïnvloeden

Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen

In de klein-regionaal voorzienende kern van Blerick vormt de verdeling van parkeerders over de beschikbare voorzieningen een aandachtspunt. Venlo gaat parkeerders met bewegwijzering expliciet verwijzen naar parkeervoorzieningen met overtollige parkeercapaciteit.

Beoogd effect:

Een betere spreiding van de parkeerdruk over de parkeerterreinen.

Maatregelen benutten

Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren

Verspreid over de gemeente is veel private parkeercapaciteit aanwezig. Dit is bijvoorbeeld capaciteit die aanwezig is bij kantoorgebouwen of bedrijven. Buiten werktijden staan deze parkeerplaatsen grotendeels leeg. Venlo gaat in gesprek met de eigenaren van private parkeercapaciteit om te onderzoeken of deze capaciteit kan worden benut om bewoners en bezoekers te laten parkeren.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat, bij een afname van de parkeerdruk het opheffen van straatparkeerplaatsen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Maatregelen beprizen en reguleren

Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren

In verschillende deelgebieden wordt gebruik gemaakt van blauwe zones om het parkeren te reguleren. Venlo overweegt de strategische keuze om parkeren in alle gevallen te reguleren middels fiscaal parkeren. We starten een onderzoek naar de effecten van de maatregelen en het draagvlak ervoor.

Beoogd effect:

Inzicht in de effecten van- en draagvlak voor invoer fiscaal parkeren.

Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren

Onderzoek naar de meest effectieve 'contour' van het gereguleerd parkeergebied. Uitbreiding doen we per samenhangend parkeergebied (zie bijlage 2).

Beoogd effect:

Bescherming van bewoners en sturing van langparkeerders die geen bestemming hebben in de woonwijken.

Maatregel Bijbouwen

Onderzoek in gebieden met een hoge parkeerdruk extra parkeerplaatsen aanleggen

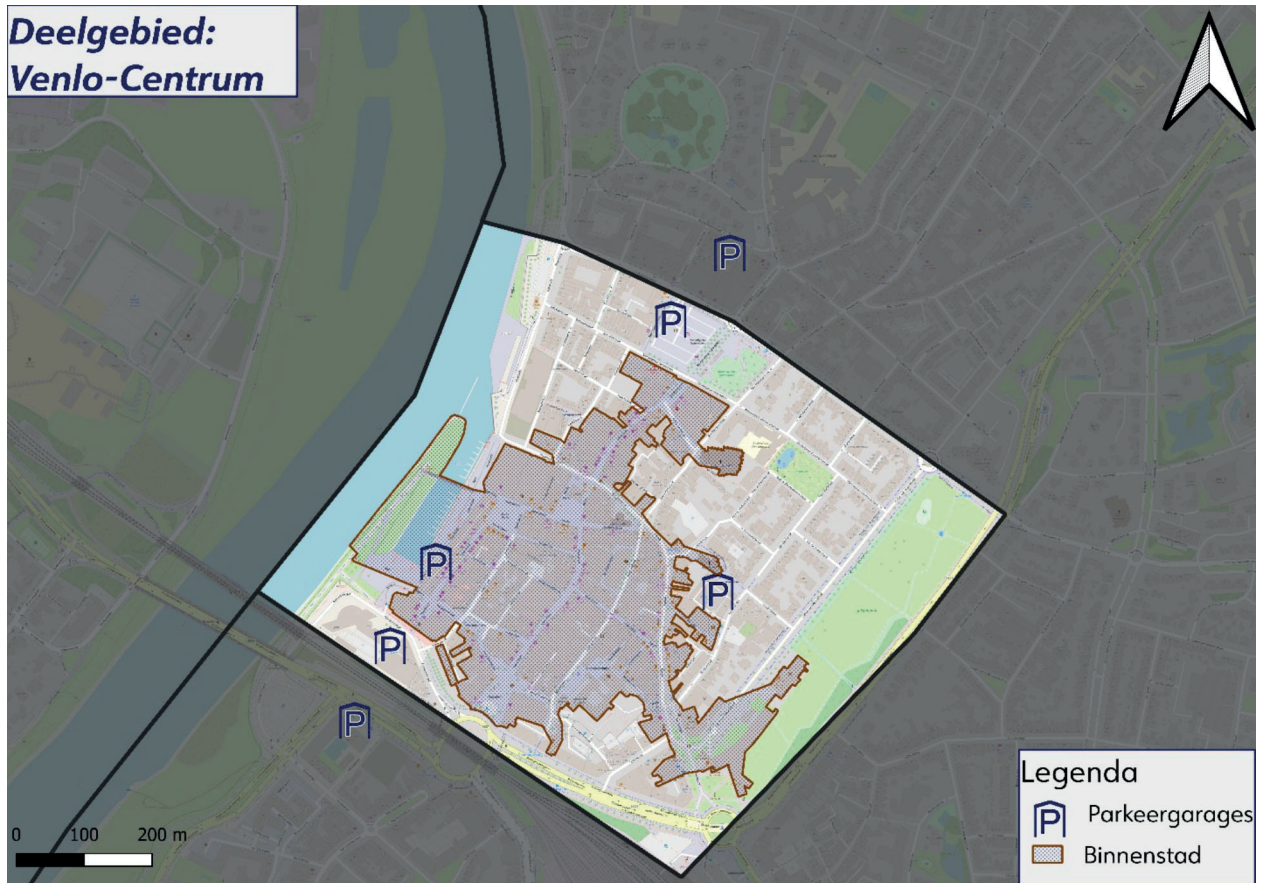
Uit het parkeerdrukonderzoek (zie algemene maatregel) volgt per gebied een parkeerbalans. Dit is een vergelijking tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde voertuigen. De parkeerbalans resulteert in een parkeerdruk. Het is goed denkbaar dat in bepaalde gebieden sprake is van een hoge parkeerdruk. Indien het betreffende gebied niet in aanmerking komt voor de invoering van betaald parkeren en andere maatregelen geen soelaas bieden, dan kan het noodzakelijk zijn om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Venlo is terughoudend met deze maatregel omdat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. We zullen dan eerder de mogelijkheid zoeken in het treffen van maatregelen die binnen de bestaande verharding mogelijkheden bieden (bijvoorbeeld instellen van éénrichtingsverkeer).

Beoogd effect:

De parkeerdruk verlagen in gebieden met een scheve parkeerbalans.

4.5 VENLO-CENTRUM

Venlo-centrum huisvest het grootste aaneengesloten winkelgebied van de gemeente Venlo. De historische stadskern, de vele horecagelegenheden en talrijke culturele evenementen maken Venlo-centrum tot een belangrijke magneet voor de regio. Ook de bestuurlijke functies van de gemeente zijn in het centrum gevestigd, evenals enkele grote regionale werkgevers.



Aandachtspunten

- In Venlo-centrum is het gros van de openbare parkeergarages gesitueerd. Deze voorzien overdag in de parkeerbehoefte van met name bezoekers. In de avonduren parkeren tevens een (beperkt) aantal bewoners hier hun auto;
- Het winkelcentrum van Venlo is een autoluw gebied, welke door middel van neerlaatbare toegangs'palen' wordt gereguleerd;
- Venlo-centrum kent veel externe kort parkeerders, welke voor een groot deel uit Duitsland afkomstig zijn;
- De afgelopen jaren is het aantal woningen in het centrum fors toegenomen. Dit zal ook de komende jaren de verwachte trend zijn. Wanneer we niet voorzien in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige bewoners op eigen terrein, heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid in de omgeving;
- Parkeerregulering wordt ingezet om de menging van verschillende parkeerdoelgroepen zo goed mogelijk te laten verlopen. Optimalisatie hiervan is noodzakelijk;
- Er heerst een spanningsveld tussen enerzijds de economische belangen en anderzijds het streven naar een leefbaar woonklimaat.

Maatregelen Venlo-centrum

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen die per deelgebied van toepassing zijn. De tabel is ingericht op basis van de 4 B's (beïnvloeden, benutten, beprijzen, bebouwen) waarbij de 4^e B pas als laatste middel ingezet wordt.

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Tariefdifferentiatie parkeren op straat teneinde het bezoekersparkeren in parkeergarages te stimuleren	Doelgroepgericht parkeren	2024	5
Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen	Duurzaam parkeren	2025	10
Benutten			
Uniformeren parkeervergunningen om openbare parkeercapaciteit optimaal te benutten	Heldere parkeerregels, duurzaam parkeren	2025	0
Introductie dalurenabonnement voor bewoners om in de parkeergarages te kunnen parkeren.	Leefbare woonstraten, duurzaam parkeren	2024	0
Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren	Leefbare woonstraten	2025	15
Beprijzen			
Afbouwen uitgifte 2 ^e bewoners-abonnement voor nieuwe bewoners	Leefbare woonstraten, heldere parkeerregels	2025	0
Verlenging venstertijden waarbinnen betaald parkeren geldt	Leefbare woonstraten	2024	10
Gefaseerd cashless parkeren invoeren op parkeerautomaten	Leefbare woonstraten, heldere parkeerregels	2025	0
Bijbouwen			
Onderzoek bewoners- en of werknemersparkeervoorziening	Leefbare woonstraten, duurzame verstedelijking	2026	Opnemen in begroting 2025

Maatregelen Beïnvloeden

Tariefdifferentiatie tussen parkeren op straat en parkeren in parkeergarages

Venlo wil parkeerders, stimuleren om in de parkeergarages te parkeren. Een verschuiving van straatparkeren naar de parkeergarages verlaagt de parkeerdruk op straat en verhoogt de leefbaarheid. Op termijn kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Daarbij ligt het voor de hand dat het (uur)tarief voor straatparkeren hoger (minimaal gelijk) is aan het tarief in parkeergarages en geclusterde voorzieningen.

Beoogd effect:

Door toepassing van tariefdifferentiatie op straatparkeren stimuleren we een betere benutting van parkeergarages, geclusterde p-voorzieningen en andere vormen van mobiliteit.

Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen

Venlo centrum huisvest op dit moment 6 openbare parkeergarages. Op drukke dagen is de bezetting van deze p-voorzieningen niet goed verdeeld. Venlo optimaliseert, i.s.m. de exploitant, haar bewegwijzering naar parkeervoorzieningen met overtollige parkeercapaciteit. Zichtbaarheid en begripbaarheid van de huidige p-bebording is onderdeel van deze optimalisatie.

Beoogd effect:

Een betere spreiding van de parkeerdruk over de parkeergarages en parkeerterreinen.

Maatregelen benutten

Uniformeren parkeerinstrumenten om openbare parkeercapaciteit optimaal te benutten

Op dit moment geven we diverse 'parkeerproducten' (soorten vergunningen en ontheffingen) uit. Denk hierbij aan parkeervergunning op straat, parkeerticket aan de parkeerautomaat, de parkeerschijfzone of 'blauwe zone', de ontheffing hierop voor bewoners en bijvoorbeeld de parkeerbeugels. Bij veel verschillende instrumenten is het lastig om openbare parkeerplaatsen efficiënt te benutten. Parkeerplaatsen voorzien van bijvoorbeeld een beugel kunnen éénmaal door één parkeerder worden gebruikt (wanneer er niet wordt geparkeerd staat beugel omhoog). Benutting door verschillende doelgroepen is dan niet mogelijk. Venlo gaat de instrumenten die zij toepast om het parkeren in de openbare ruimte te reguleren uniformeren. Vandaar ook het voorkeursmodel parkeren: fiscaal parkeren. Betaald parkeren met parkeervergunningen voor belanghebbenden vormt hierbij het uitgangspunt.

Beoogd effect:

Door het uniformeren van de parkeerinstrumenten die in Venlo worden toegepast, ontstaan meer mogelijkheden om openbare parkeerplaatsen efficiënt te benutten.

Introductie dalurenabonnement voor bewoners om in de parkeergarages te kunnen parkeren

De parkeergarages in Venlo worden op dit moment voornamelijk gebruikt door bezoekers van het centrum. Dit betekent dat de parkeergarages bezet zijn gedurende de winkel openingstijden. In de avond en nacht is de bezetting van de parkeergarages laag. Dit terwijl op straat sprake is van een relatief hoge parkeerdruk. Gemeente Venlo zoekt actief naar mogelijkheden in overleg met exploitant parkeervoorzieningen om dalurenabonnementen (17.00 en 9.00 uur) voor bewoners te introduceren.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat en betere benutting van bestaande capaciteit, teneinde een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren

Verspreid over de stad is veel private parkeercapaciteit aanwezig. Dit is bijvoorbeeld capaciteit die aanwezig is bij kantoorgebouwen. Buiten kantoor tijden staan deze parkeerplaatsen grotendeels leeg. Venlo gaat in gesprek met de eigenaren van private parkeercapaciteit om te onderzoeken of deze capaciteit kan worden benut om bewoners en bezoekers te laten parkeren.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat, bij een afname van de parkeerdruk het opheffen van straatparkeerplaatsen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Maatregelen beprizen en reguleren

Afbouwen (uitsterfconstructie) uitgifte 2e bewonersabonnement voor nieuwe bewoners

Op dit moment kunnen bewoners in Venlo twee parkeervergunningen aanvragen per adres. In het centrum van Venlo ligt de parkeerdruk op een hoog niveau. Tevens is er sinds een aantal jaren sprake van een structurele wachtlijst, waardoor niet iedereen (van bestaande bewoners met recht op een parkeervergunning) een parkeervergunning kan worden geboden. Het verloop van deze wachtlijst is afhankelijk van het aantal "verhuizers" uit de binnenstad. Bij een verhuizing wordt een vergunning opgezegd en komt deze beschikbaar voor een nieuwe gegadigde. Hierin zit een minimaal verloop. Om de parkeerdruk te verlagen, kunnen nieuwe bewoners in het centrum van Venlo geen 2^e parkeerabonnement aanvragen. Bestaande bewoners behouden het recht op een 2^e parkeerabonnement. Afhankelijk van de ontwikkeling parkeerdruk in wijken, kan worden overwogen deze maatregel geografisch uit te breiden.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat in Venlo centrum.

Verlenging venstertijden waarbinnen betaald parkeren geldt.

In Venlo geldt het betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 8.00 tot 18.00 uur (donderdag tot 21.00 uur) en op zondag van 12.00 tot 18.00 uur. Om het betaald parkeren een groter positief effect te laten hebben op de parkeersituatie, kiest Venlo ervoor om het tijdsvenster waarin het betaald parkeren geldt, te verlengen.

Beoogd effect:

Met de verlenging van het tijdsvenster wordt betaald parkeren een krachtiger beheersinstrument zodat de parkeerafspraken die in ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt, in de praktijk ook worden nageleefd. Een verlenging van het tijdsvenster vergroot het gebruik van de parkeergarages en biedt ruimte voor de parkerende bewoner.

Gefaseerd cashless betalen invoeren op parkeerautomaten

Uit een in het najaar van 2022 uitgevoerde pilot is gebleken dat er geen afname van parkeertransacties merkbaar is, wanneer de betaalmogelijkheid met muntgeld niet wordt aangeboden. De huidige parkeerautomaten in Venlo-centrum en Venlo wijken worden vervangen door toekomstbestendige automaten. Daarbij rollen we cashless betalen uit. In de automaten die gesitueerd zijn rondom het Duits koopgebied passen we voorlopig maatwerk toe.

Beoogd effect:

Het invoeren van cashless parkeren biedt comfort en veiligheid aan de gebruiker en levert een besparing op in ledigingskosten en in onderhoudskosten.

Maatregelen bijbouwen

Onderzoek bewoners en of werknemers parkeervoorziening

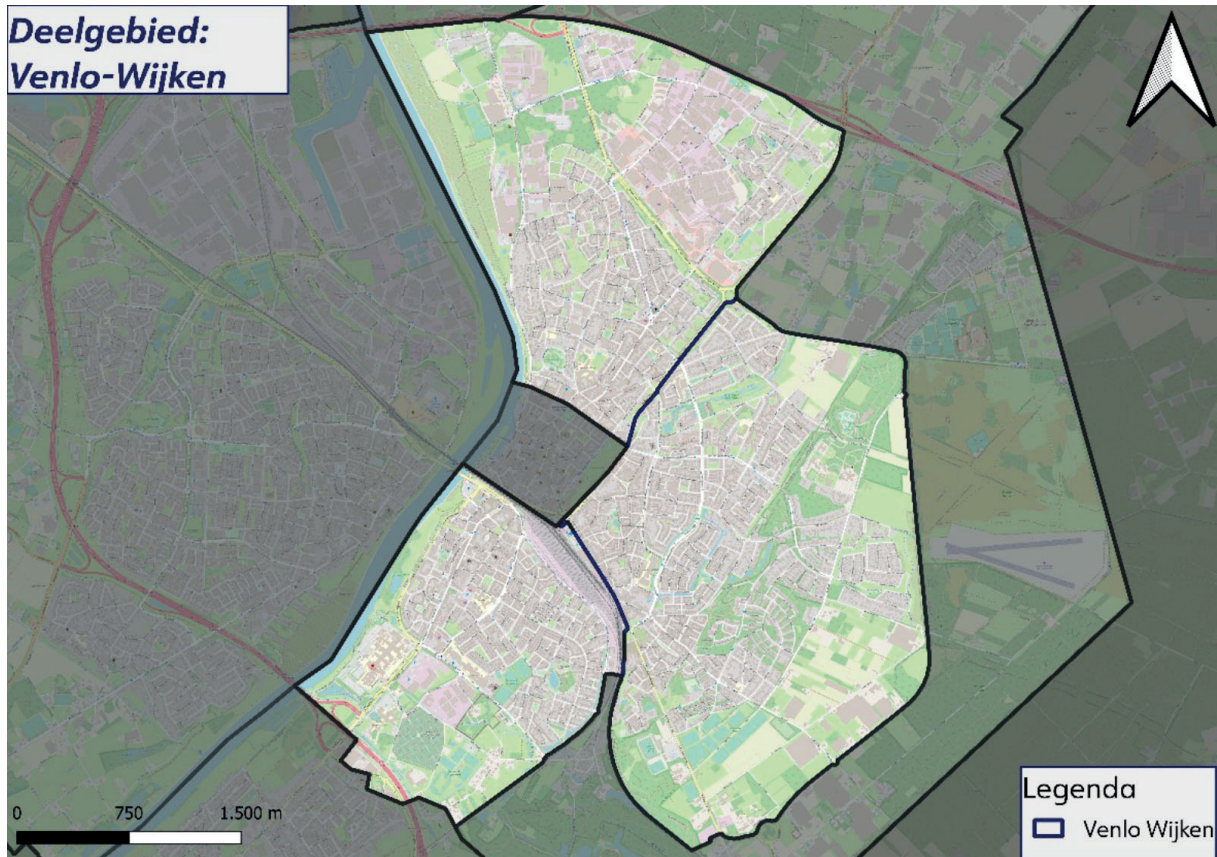
Gemeente Venlo beschikt niet over eigen geclusterde parkeervoorzieningen (parkeergarages). Met name binnen het centrum zien we dat de parkeerbehoefte toeneemt (als gevolg van toevoeging woningen en het aantal auto's per woning) terwijl het gemeentelijke parkeerareaal op plekken afneemt als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (Grenswerkterrein, Lage Loswal, Maaswaard). Die plekken worden niet altijd gecompenseerd. Tegelijkertijd voelt de markt onvoldoende prikkel om bewonersabonnementen aan te bieden wanneer de verdiensten uit kort parkeren hoger is.

Beoogd effect:

Bewoners en/of werknemers parkeren op aangewezen plekken. Dit voorkomt parkeerdruk op straat.

4.6 VENLO-WIJKEN

Het deelgebied Venlo-wijken betreft de woonwijken die om het centrum van Venlo heen liggen. In deze wijken is de hoofdfunctie "wonen" maar er hebben zich verspreid over de wijken ook een aantal grote regionale werkgevers gevestigd. Denk daarbij aan: Canon (voorheen Océ), Talentencampus Venlo, Politie, Gilde Opleidingen, VVV-Venlo, Stadskantoor, VieCuri en Fontys Hogescholen. Ook kent iedere wijk een eigen winkelcentrum dat voorziet in de lokale behoefte.



Geografisch

Het deelgebied Venlo-Wijken ziet er als volgt uit:

- Venlo Noord: vanaf de Puteanus - Goltziusstraat tot en met 't Ven;
- Venlo Oost: vanaf de Burgemeester van Rijnsingel tot en met de Hei;
- Venlo Zuid: vanaf de Eindhovenseweg - Slotermierstraat tot en met de A73.

Aandachtspunten:

- Het deelgebied Venlo-wijken ervaart overlast van de overloop van bezoekers aan Venlo-centrum. Bezoekers die geen p-plek vinden in het centrum, parkeren hun auto aan de randen van het centrum in de woonstraten;
- Werkgevers voorzien onvoldoende in de parkeerbehoefte van hun werknemers op hun eigen terreinen. Dit zorgt voor overlast in de omliggende woonstraten;
- Op locaties waar vermenging van functies plaatsvindt (scholen, winkelcentra en bedrijven) ervaren omwonenden parkeeroverlast (zoekverkeer, fout parkeren, gevaarlijke situaties);
- Groei van het autobezit onder bewoners leidt tot forse toename van de parkeerdruk in de diverse wijken.

Maatregelen Venlo-wijken

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen die voor Venlo-wijken van toepassing zijn. De tabel is ingericht op basis van de 4 B's (beïnvloeden, benutten, beprijzen, bebouwen).

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen	Duurzaam parkeren	2025	15
Benutten			
Uniformeren parkeervergunningen om openbare parkeercapaciteit optimaal te benutten	Heldere parkeerregels, duurzaam parkeren	2025	0
Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren	Leefbare woonstraten	2025	15
Beprijzen			
Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren	Leefbare woonstraten	2025	25
Onderzoek effecten en draagvlak voorkeurs-model fiscaal parkeren	Leefbare woonstraten, heldere parkeerregels	2025	0
Verlenging venstertijden waarbinnen betaald parkeren geldt	Leefbare woonstraten	2024	10
Bijbouwen			
-	-	-	-

Maatregelen Beïnvloeden

Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen

In het deelgebied Venlo-wijken ervaren inwoners overlast van de overloop van bezoekers aan Venlo-centrum. Bezoekers die geen p-plek vinden in het centrum, parkeren hun auto aan de randen van het centrum in de woonstraten. Venlo gaat parkeerders met bewegwijzering expliciet verwijzen naar parkeervoorzieningen met overtollige parkeercapaciteit.

Beoogd effect:

Een betere spreiding van de parkeerdruk over de parkeerterreinen.

Maatregelen Benutten

Uniformeren parkeerinstrumenten om openbare parkeercapaciteit optimaal te benutten

Op dit moment geven we diverse 'parkeerproducten' (soorten vergunningen en ontheffingen) uit binnen de verschillende parkeerregimes (schilwijk betaald parkeren en blauwe zone). Denk hierbij aan parkeervergunning op straat, parkeerticket aan de parkeerautomaat, de parkeerschijfzone of 'blauwe zone') en de ontheffing hierop voor bewoners. Bij veel verschillende instrumenten is het lastig om openbare parkeerplaatsen efficiënt te benutten. Benutting door verschillende doelgroepen is dan niet mogelijk. Venlo gaat de instrumenten die zij toepast om het parkeren in de openbare ruimte te reguleren uniformeren. Vandaar ook het voorkeursmodel parkeren: fiscaal parkeren. Betaald parkeren met parkeervergunningen voor belanghebbenden vormt hierbij het uitgangspunt.

Beoogd effect:

Door het uniformeren van de parkeerinstrumenten die in Venlo worden toegepast, ontstaan meer mogelijkheden om openbare parkeerplaatsen efficiënt te benutten.

Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren

Verspreid over de stad is veel private parkeercapaciteit aanwezig. Dit is bijvoorbeeld capaciteit die aanwezig is bij kantoorgebouwen. Buiten kantoortijden staan deze parkeerplaatsen grotendeels leeg. Venlo gaat in gesprek met de eigenaren van private parkeercapaciteit om te onderzoeken of deze capaciteit kan worden benut om bewoners en bezoekers te laten parkeren.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat, bij een afname van de parkeerdruk het opheffen van straatparkeerplaatsen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Maatregelen Beprijzen

Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren

Onderzoek naar de meest effectieve 'contour' van het gereguleerd parkeergebied. Uitbreiding doen we per samenhangend parkeergebied (zie bijlage 2)

Beoogd effect:

Bescherming van bewoners en sturing van langparkeerders die geen bestemming hebben in de woonwijken.

Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren

In verschillende deelgebieden wordt gebruik gemaakt van blauwe zones om het parkeren te reguleren. Venlo overweegt de strategische keuze om parkeren in alle gevallen te reguleren middels fiscaal parkeren. We starten een onderzoek naar de effecten van de maatregelen en het draagvlak ervoor.

Beoogd effect:

Inzicht in de effecten van- en draagvlak voor invoer fiscaal parkeren.

Verlenging venstertijden waarbinnen betaald parkeren geldt

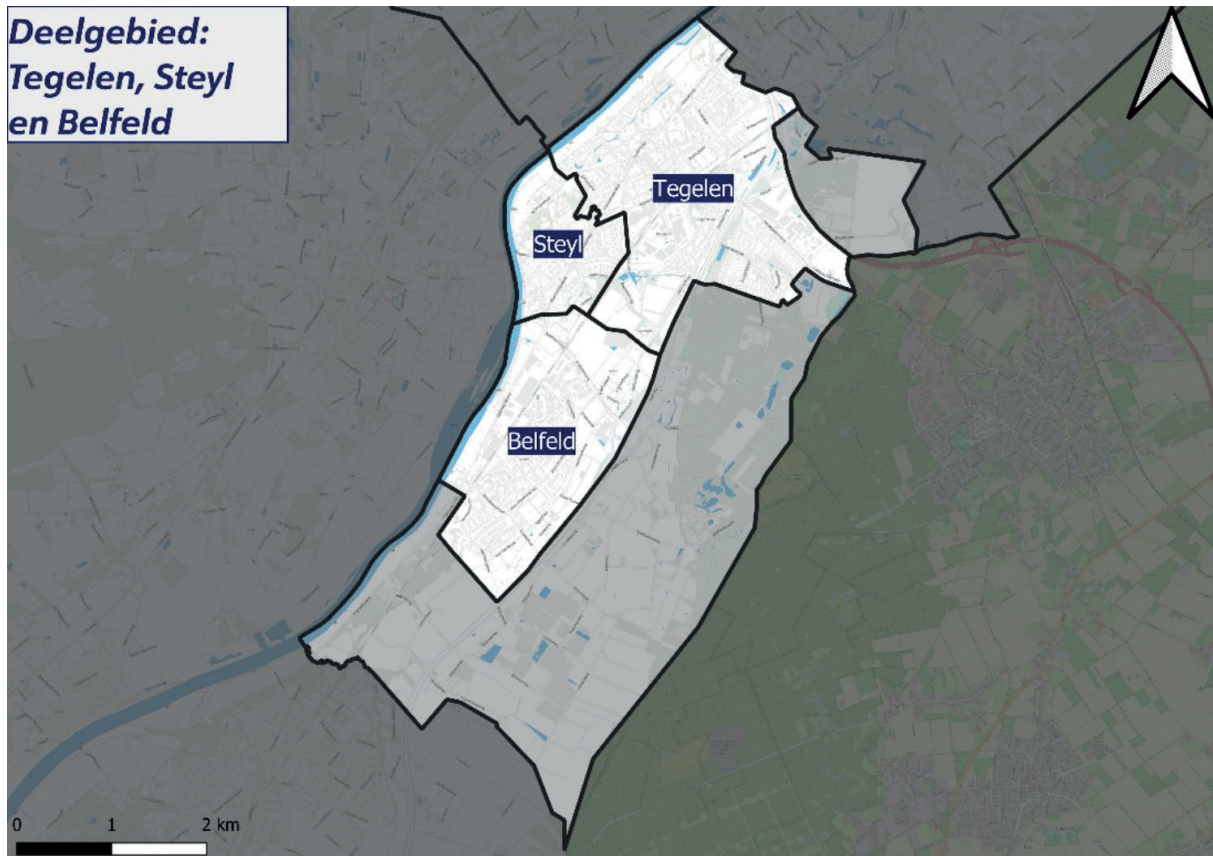
In Venlo geldt het betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 8.00 tot 18.00 uur (donderdag tot 21.00 uur) en op zondag van 12.00 tot 18.00 uur. Om het betaald parkeren een groter positief effect te laten hebben op de parkeersituatie, kiest Venlo ervoor om het tijdsvenster waarin het betaald parkeren geldt, te verlengen.

Beoogd effect:

Met de verlenging van het tijdsvenster wordt betaald parkeren een krachtiger beheersinstrument zodat de parkeerafspraken die in ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt, in de praktijk ook worden nageleefd. Een verlenging van het tijdsvenster vergroot het gebruik van de parkeergarages en biedt ruimte voor de parkerende bewoners.

4.7 TEGELEN, STEYL EN BELFELD

Het meest zuidelijk gelegen deelgebied van de gemeente Venlo, is het deelgebied Tegelen, Steyl en Belfeld. Het gebied wordt begrensd door enerzijds de Maas en anderzijds de Duitse grens. Het deelgebied bestaat uit een aantal kleine kernen met lokale winkelvoorzieningen met daaromheen een uitgestrekt woongebied. De winkelvoorzieningen voorzien in de lokale behoeften. Het winkelhart van Tegelen is breder uitgerust en trekt ook externe bezoekers. De kern Tegelen ligt het dichtst bij de stad Venlo. Ondanks deze ligging, zijn in Tegelen voorzieningen gehuisvest die ook regiobezoekers aantrekken.



De kern Steyl ontwikkelt zich vanwege de aanwezigheid van historische gebouwen steeds meer tot een toeristische trekpleister. De kern Belfeld bestaat hoofdzakelijk uit woongebied en kent een klein bedrijventerrein.

Aandachtspunten

- De ligging van de Rijksweg (N271) in dit deelgebied zorgt voor enerzijds hoge verkeersintensiteit en anderzijds voor barrièrevorming tussen de woongebieden die aan weerszijden van deze weg zijn gelegen;
- Met name de kern van Tegelen kent een relatief hoge parkeerdruk langs de toegangswegen naar het lokale winkelhart. Deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door zowel bezoekers als bewoners;
- Rond het winkelcentrum van Tegelen wordt middels parkeerregulering de beschikbaarheid van parkeren voor bezoekers georganiseerd;
- In de rest van dit deelgebied (Steyl en Belfeld) is weinig sprake van parkeerdruk. Wel wordt regelmatig foutparkeren geconstateerd;
- Gezien de toeristische trekkracht van Steyl en mogelijk hergebruik kloosters is specifiek beleid nodig (voor Oud Steyl).

Maatregelen Tegelen, Steyl en Belfeld

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de maatregelen die per deelgebied van toepassing zijn. De tabel is ingericht op basis van de 4 B's (beïnvloeden, benutten, beprijzen, bebouwen) waarbij de 4e B pas als laatste middel ingezet wordt.

MAATREGEL	RELATIE MET AMBITIES	FASERING	BEGROTING (x 1.000 euro)
Beïnvloeden			
Verbeteren van de bewegwijzering naar parkeervoorzieningen	Duurzaam parkeren	2024	15
Benutten			
Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren	Leefbare woonstraten	2026	Opnemen in begroting 2025
Beprijzen			
Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren	Leefbare woonstraten, heldere parkeerregels	2026	Opnemen in begroting 2025
Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren	Duurzaam verstedelijking, leefbare woonstraten	2026	Opnemen in begroting 2025
Bijbouwen			
Onderzoek in gebieden met een hoge parkeerdruk extra parkeerplaatsen aanleggen binnen bestaande verharding	Leefbare woonstraten	2026	Opnemen in begroting 2025

Maatregelen Beïnvloeden

Verbeteren van de (dynamische) bewegwijzering naar parkeervoorzieningen

Met name in de kern Tegelen en Kloosterdorp Steyl vormt de verdeling van parkeerders over de beschikbare voorzieningen een aandachtspunt. Venlo gaat parkeerders met (dynamische) bewegwijzering expliciet verwijzen naar parkeervoorzieningen met overtollige parkeercapaciteit.

Beoogd effect:

Een betere spreiding van de parkeerdruk over de parkeergarages en parkeerterreinen.

Maatregelen Benutten

Onderzoek private parkeercapaciteit benutten om bewoners en bezoekers te laten parkeren

Verspreid over de gemeente is veel private parkeercapaciteit aanwezig. Dit is bijvoorbeeld capaciteit die aanwezig is bij kantoorgebouwen of bedrijven. Buiten werktijden staan deze parkeerplaatsen grotendeels leeg. Venlo gaat in gesprek met de eigenaren van private parkeercapaciteit om te onderzoeken of deze capaciteit kan worden benut om bewoners en bezoekers te laten parkeren.

Beoogd effect:

Verlaging van de parkeerdruk op straat, bij een afname van de parkeerdruk het opheffen van straatparkeerplaatsen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Maatregelen Beprijzen

Onderzoek effecten en draagvlak voorkeursmodel fiscaal parkeren

In verschillende deelgebieden wordt gebruik gemaakt van blauwe zones om het parkeren te reguleren. Venlo overweegt de strategische keuze om parkeren in alle gevallen te reguleren middels fiscaal parkeren. We starten een onderzoek naar de effecten van de maatregelen en het draagvlak ervoor.

Beoogd effect:

Inzicht in de effecten van- en draagvlak voor invoer fiscaal parkeren.

Onderzoek uitbreiden gereguleerd parkeren

Onderzoek naar de meest effectieve 'contour' van het gereguleerd parkeergebied. Uitbreiding doen we per samenhangend parkeergebied (zie bijlage 2).

Beoogd effect:

Bescherming van bewoners en sturing van langparkeerders die geen bestemming hebben in de woonwijken.

Maatregelen Bijbouwen

Onderzoek in gebieden met een hoge parkeerdruk extra parkeerplaatsen aanleggen binnen bestaande verharding

Uit het parkeerdrukonderzoek (zie algemene maatregel) volgt per gebied een parkeerbalans. Dit is een vergelijking tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde voertuigen. De parkeerbalans resulteert in een parkeerdruk. Het is goed denkbaar dat in bepaalde gebieden sprake is van een hoge parkeerdruk. Indien het betreffende gebied niet in aanmerking komt voor de invoering van betaald parkeren en andere maatregelen geen soelaas bieden, dan kan het noodzakelijk zijn om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Venlo is terughoudend met deze maatregel omdat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. We zullen dan eerder de mogelijkheid zoeken in het treffen van maatregelen die binnen de bestaande verharding mogelijkheden biedt (bijvoorbeeld instellen van éénrichtingsverkeer).

Beoogd effect:

De parkeerdruk verlagen in gebieden met een scheve parkeerbalans.

BIJLAGE 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

- a. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- b. **Autoparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheids- percentages;
- c. **Bezoekersregeling:** met een bezoekersregeling kunnen bezoekers/visite van bewoners van buurten en wijken waar betaald parkeren geldt, tegen een laag tarief parkeren;
- d. **Blurring:** in economische termen betekent blurring branchevervaging. Het is met name gestart met innovatieve combinaties tussen retail en horeca. Maar blurring gaat verder. Bijvoorbeeld doordat een fysiotherapeut buiten behandel tijden de toestellen openstelt voor fitness. Dit leidt tot een verschuiving in de parkeerpieken.
- e. **B-scenario:** een door de gemeente goedgekeurde strategie van een initiatiefnemer die ingezet kan worden als blijkt dat de afgesproken parkeeroplossing niet voldoet. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm zijn van een ruimtelijke reservering die in het plan is opgenomen;
- f. **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- g. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- h. **Deelmobiliteit:** is het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar. Deelmobiliteit biedt gebruikers op korte termijn toegang tot een van de vervoers- middelen wanneer dat voor de gebruiker nodig is. Naast auto's zijn dit ook scooters, fietsen etc.;
- i. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit dan wel in de directe nabijheid van deze ruimtelijke activiteit;
- j. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- k. **Fietsparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit;
- l. **Kort parkeren:** parkeren met een verblijfsduur tussen de 0,5 en 4 uur (korter dan 0,5 uur wordt in de regel 'flitsparkeren' genoemd);
- m. **Kritische Prestatie Indicator (KPI):** zijn op voorhand overeengekomen parameters die het prestatieniveau van kritische organisatie activiteiten weergeven;
- n. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- o. **Lang parkeren:** parkeren met een verblijfsduur tussen de 4 en 12 uur;
- p. **Leisure:** alle commerciële activiteiten rondom vrije tijd, bijvoorbeeld bioscopen, speeltuinen, horeca;
- q. **Maatgevend moment:** een begrip uit parkeerdrukmetingen. Dit is het moment waarop van alle registratiemomenten zich tijdens een onderzoek de meeste parkeerders in een te beschouwen gebied bevinden. Dit ligt per doelgroep verschillend. Bijvoorbeeld voor bewoners van een woonwijk is dit vaak op een weekdag nacht;

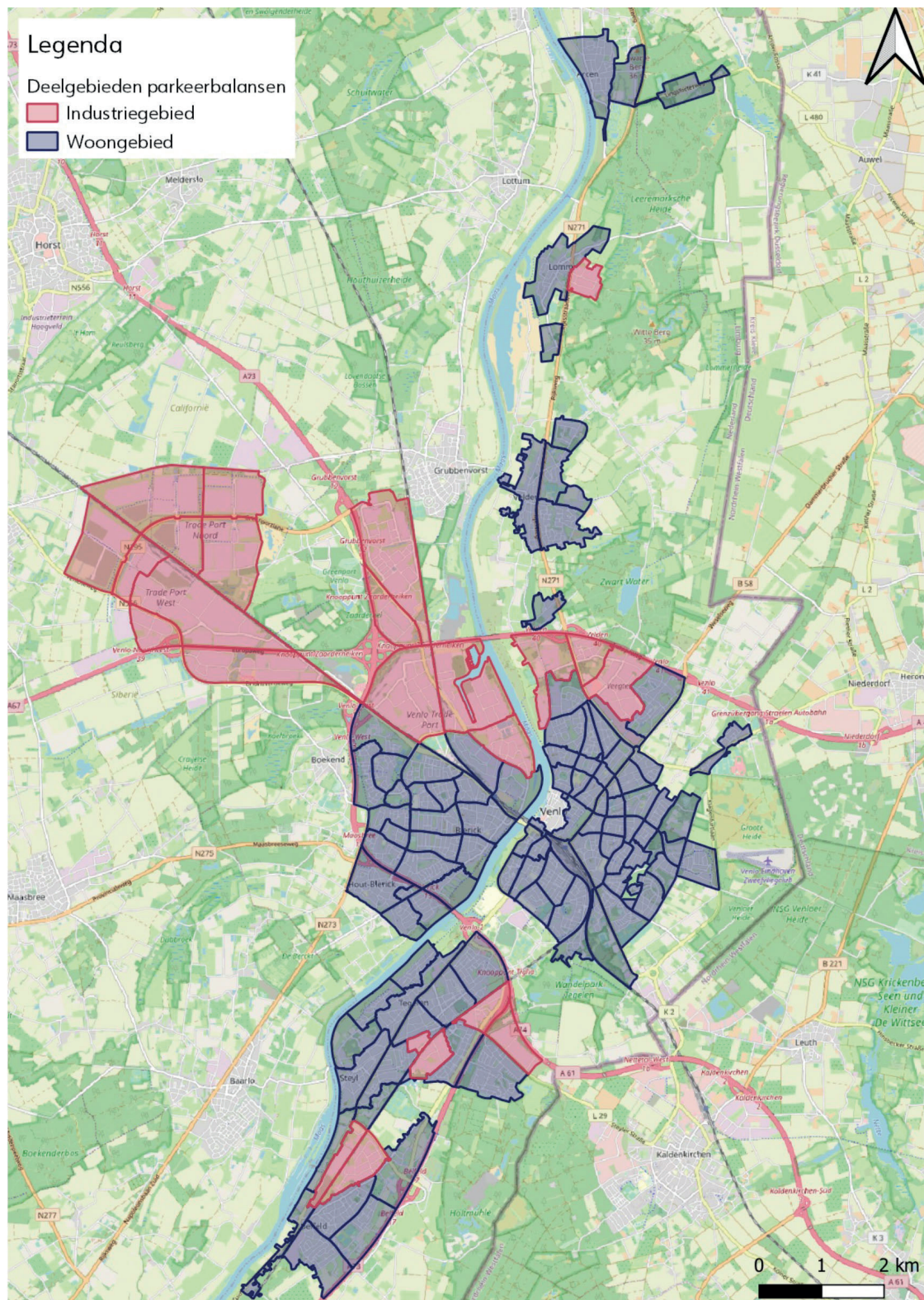
- r. **Mobility as a Service (MaaS):** bij MaaS gaat het om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, of taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Met MaaS kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is;
- s. **Nieuwe mobiliteit:** een verzamelnaam voor ontwikkelingen in de mobiliteitssector gericht op minder autovervoersbewegingen of deze zodanig 'slimmer' maken dat er minder druk resulteert op milieu en ruimte;
- t. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Venlo is gelegen;
- u. **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- v. **Parkeerrecht:** het onder bepaalde voorwaarden ontstane recht om een voertuig gedurende een (on)bepaalde periode in/op een daartoe benoemde parkeervoorziening te parkeren;
- w. **Parkeerregulering:** zodra de vraag naar parkeerruimte toeneemt en/of het aanbod schaarser wordt, ontstaat behoefte tot regulering. Regulering houdt in dat er aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een parkeerrecht;
- x. **Parkeervoorziening:** parkeervoorzieningen zijn alle voorzieningen die geschikt zijn om een voertuig te parkeren. "Inrichting bestemd voor het parkeren of stallen van voertuigen" (bron: NEN 2443). Onderverdeeld naar hun verschijningsvorm zijn er drie hoofdcategorieën parkeervoorzieningen: straatparkeerplaatsen, parkeerterreinen en parkeergarages;
- y. **PRIS:** afkorting van Parkeer Route Informatie Systeem. Een PRIS wijst automobilisten de gewenste route naar parkeervoorzieningen in een stad. Het systeem bestaat uit een netwerk van borden die verwijzen naar de beschikbare voorzieningen. Op die manier hoeven bezoekers niet te zoeken en kunnen ze zich laten leiden door de borden. Een PRIS bestaat naast statische borden, die de richting van de kortste route naar een parkeervoorziening aangeven ook uit dynamische borden die aangeven of er vrije plaatsen beschikbaar zijn en/of de parkeervoorziening geopend is.;
- z. **Straatparkeren:** de in de gemeente direct langs de openbare weg gelegen gereguleerde parkeerplaatsen (kent meerdere verschijningsvormen zoals langsparkeren, visgraatparkeren en haaksparkeren.);
- aa. **Terreinparkeren:** auto's die parkeren op een "van een rijbaan gescheiden terrein dat is bestemd om op te parkeren of op te stallen." (bron: NEN 2443:2012);
- bb. **VPA:** Verlengd Private aansluiting. Laadkabel die een particulier vanuit eigen woning naar zijn geparkeerde auto legt;
- cc. **Vreemdparkeerder:** die automobilist die lang parkeert op parkeerplaatsen die primair bestemd zijn voor een andere doelgroep. Bijvoorbeeld forenzen die de trein pakken en in een woonstraat parkeren.

BIJLAGE 2 SAMENHANGENDE PARKEERGEBIEDEN

Onderstaande kaart geldt als basis voor het beoordelen van parkeerbalansen in een gebied.

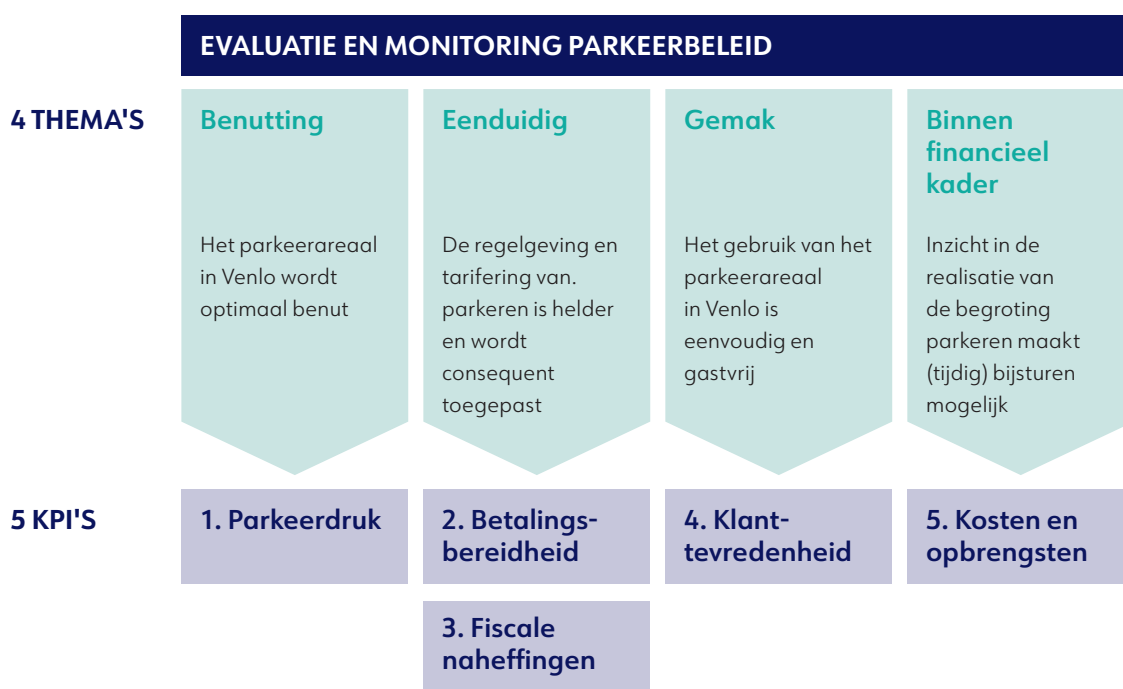
De zonerings is opgebouwd op basis van straten die met elkaar samenhangen op basis van

- Straten die omringd worden door zelfde natuurlijke barrières.
- Maximale loopafstand.



BIJLAGE 3 DATAVERZAMELING

In hoofdstuk 4 is beschreven dat monitoring gebeurt aan de hand 4 thema's waaraan Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) zijn gekoppeld. De 4 thema's zijn overkoepelend voor alle facetten van het parkeerbeleid. Hieronder staat de opbouw van de KPI's Beschreven. Per KPI benoemen we het doel op basis waarvan we sturen.



Figuur 3: Evaluatie en monitoring parkeren Venlo

Benutting: KPI 1: Parkeerdruk in samenhangend gebied <85%

Een belangrijke KPI voor ons parkeerbeleid is de objectief gemeten parkeerdruk in onze wijken en kernen. Per samenhangend gebied (bijlage 3), rekening houdend met de loopafstanden die we accepteren, ontwikkelen we een parkeerbalans. Daarin zetten we de beschikbare parkeercapaciteit af tegen het aantal auto's dat we willen parkeren.

Gemiddeld accepteren we een maximale parkeerdruk van 85% (vanaf deze waarde spreken we van een parkeerprobleem)

Bij de meting van de KPI parkeerdruk willen we weten:

- Parkeercapaciteit: voor hoeveel auto's hebben we ruimte om te parkeren;
- Parkeerbehoefte: wat is het aantal geparkeerde auto's?;
- Is er sprake van overlast? Wanneer het aantal geparkeerde auto's/aantal beschikbare parkeerplaatsen > 85% stellen we een parkeeroverlast vast;
- Wie parkeert er? Wat is het motief van de parkeerder (wonen, werken, bezoeken).

Kennis van de parkeerdruk bepaalt in grote mate de effectiviteit en prioriteit van benodigde maatregelen.

Stappenplan

De parkeerdruk meten we in Venlo aan de hand van het volgende stappenplan:

- Aan de basis ligt een 0-inventarisatie met in ieder geval een meting op:

Weekdag:	1x overdag (11:00 – 16:00), 1x avond (18:00 – 21:00) 1x nacht (23:00-06:00)
Week koopavond*	1x avond (18:00 – 21:00) (Venlo-centrum en -schil, Blerick centrum, Tegelen centrum, wijkcentrum)
Zaterdag en zondag*	1x overdag (11:00 – 16:00) 1x avond (18:00-21:00 uur)

** in gebieden rondom winkelcentra is koopavond en weekendmeting relevant.*

- Per samenhangend gebied geldt een parkeerbalans. Deze gebieden worden omsloten door natuurlijke barrières (zoals water, ontsluitingswegen, gebouwen);
- Waar mogelijk wordt de parkeerduur (gereguleerd gebied) in kaart gebracht. In overleg met de exploitant van de parkeergarages worden deze gegevens opgevraagd;
- Na maximaal 4 jaar wordt stap 1 opnieuw uitgevoerd om de gevolgen van nieuwe ontwikkelingen in kaart te brengen dan wel de effecten van genomen maatregelen vast te stellen.

Eenduidigheid: KPI 2: Betalingsbereidheid binnen gereguleerd gebied

De inzet van fiscale handhaving is het 'motiveren' van parkeerders om zich te gedragen conform de vastgestelde regels en 'op de juiste plaats' te parkeren. Dat betekent onder andere het betalen voor de gebruikte parkeertijd. We meten aan de hand van de betalingsgraad (ook wel betalingsbereidheid) in hoeverre aan deze doelstelling wordt voldaan.

De betalingsgraad is het percentage van de fiscale kortparkeerders dat beschikt over een geldig parkeerrecht. Een betalingsgraad van 85%-90% is uitgangspunt.

- Voor deze meting is een regulier scanonderzoek (minimaal 1x/jaar) (scannen van kentekens van aantal geparkeerde auto's ten opzichte van het aantal geldige parkeerrechten op meetmoment) benodigd.

Eenduidigheid: KPI 3: Zorgvuldige (fiscale) handhaving

We stimuleren parkeerders richting gewenst parkeergedrag en heffen een boete bij fout parkeergedrag. Het is noodzakelijk dat we dit zorgvuldig doen. Dit meten we als volgt:

- Wat is het percentage bezwaarschriften ten opzichte van het aantal opgelegde naheffingsaanslagen (parkeerboetes)? Doel: 8-10%;
- Het percentage gegrond verklaarde bezwaren en beroepen ten opzichte van het aantal ingediende bezwaarschriften (< 50%).

Hiervoor zijn de volgende acties benodigd:

- Kwaliteitsafspraken over parkeerhandhaving (frequentie, capaciteit, gebiedsgrootte);
- Inzicht in aantal uitgereikte naheffingen en aantal ontvangen bezwaarschriften;
- Inzicht in aantal gegronde bezwaarschriften.

Voor bovenstaande adviseren we de ontwikkeling van een dashboard.

Gemak: KPI 4: Klanttevredenheid parkeerder

Deze KPI is gebaseerd op de parkeerdienstverlening door de gemeente Venlo.

We streven naar minimaal een gemiddeld rapportcijfer van minimaal 6,0.

De volgende onderdelen kunnen deel uitmaken uit van de beoordeling:

- De klantervaring van de dienstverlening door de medewerkers bij de parkeerbalie;
- De klantervaring betreffende de werking van de betaalmogelijkheden op straat;
- De klantervaring betreffende de dienstverlening door parkeerhandhaving (vriendelijkheid, onjuist bejegenen, hulpvaardig etc.).

Hiervoor is de volgende actie benodigd:

Uitvraag via stadspanel naar tevredenheid over parkeren, beoordeeld op basis van bovenstaande factoren.

Kader: de klantreis in beeld

Het zoeken en vinden van een geschikte parkeerplaats is een subjectieve ervaring. In de voorbereiding van het parkeerbeleid zijn hierover veel opmerkingen geplaatst. Uit het vakgebied blijkt dat het moeilijk is om de in het gebied bekende gebruikers met bebording te verleiden naar andere parkeerplaatsen. De parkeerder is in veel gevallen een gewoontedier. Dit verklaart in veel steden de beperkte werking van een dynamische parkeerroute verwijssysteem. **Venlo zal in 2023 een voorbereiding treffen waarmee de klantreis - pre trip en post trip- vanuit meerdere perspectieven (inwoners, bekende bezoeker, nieuwe bezoeker) in kaart kan worden gebracht. Daarbij streven we om vanuit meerdere mobiliteitsoogpunten en -doelgroepen (fiets, voetgangers, mensen met een bewegingsbeperking) dit vraagstuk aan te vliegen. Daarnaast zal nut en noodzaak kritisch worden geanalyseerd (hebben we alle routegeleiding objecten naar de toekomst nodig zoals die nu bestaan in vorm en aantal?).**

Financieel kader KPI 5: Kosten en opbrengsten van parkeren in beeld

We streven naar een parkeerexploitatie (PEX) waarin alle kosten en opbrengsten van parkeren zijn opgenomen; een gesloten cyclus. Op deze wijze borgen we binnen de reguliere planning & control cyclus, het financieel resultaat van de PEX. Wijzigingen in bijvoorbeeld de parkeerregulering of de wijze van handhaving worden zo binnen de P&C cyclus opgenomen.

Stap 1

In 2022 vond een herziening van de Venlose parkeerexploitatie plaats, welke is verwerkt in 'begroting 2023-2026'. Daarbij is kritisch gekeken naar;

- Welke kosten 'labelen' we als p-kosten?
- Welke opbrengsten 'labelen' we als p-opbrengsten en zijn gerelateerd aan het beschikbare parkeerareaal?

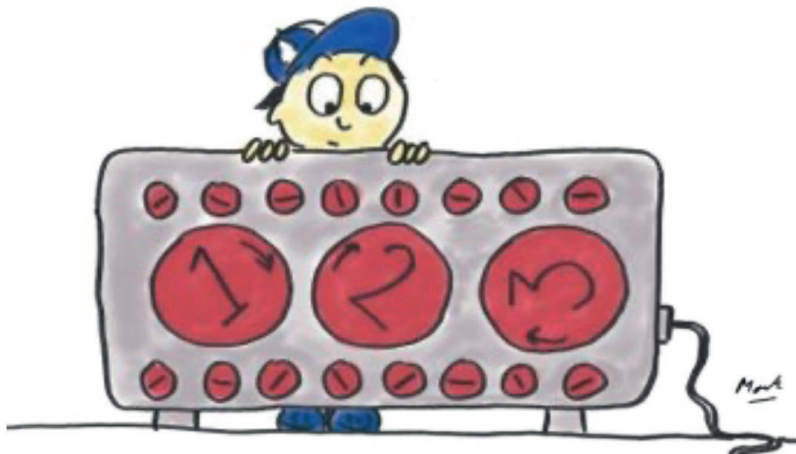
Stap 2

Na vaststelling van het voorliggende uitvoeringsplan Parkeren passen we de voorgestelde maatregelen in de exploitatie in. Dat betekent; dekking vanuit de exploitatie voor maatregelen die continuering van bestaande assets inhouden.

Dit leidt tot een wijziging in (aanpassing kosten/opbrengsten) deze exploitatie. Grootschalige investeringen voor projecten als ombouw blauwe zones, inpassing kentekenregistratie vraagt om separate dekking.

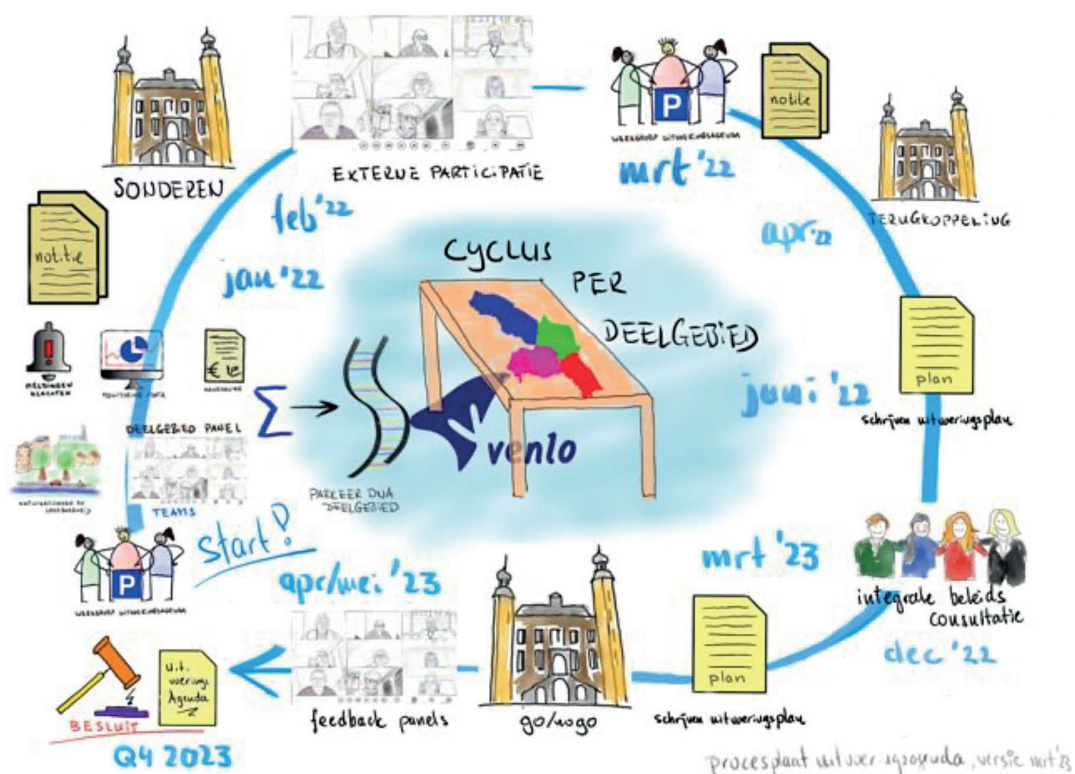
Stap 3

Door aan instrumenten te draaien borgen we een sluitende p-exploitatie.



BIJLAGE 4 PARTICIPATIE

Voor de ontwikkeling van het uitvoeringsplan, hebben we de verbinding gezocht met de deelnemers uit de parkeerpanels ten behoeve van het ambtiedocument parkeren. Een betrokken groep inwoners en ondernemers.



Inventariseerden we intern een zo breed mogelijk DNA van ieder Venloos deelgebied. We haalden informatie op uit:

- Parkeerdrukmetingen (waar mogelijk);
- Registratie incidenten handhaving;
- Lokale kennis stadsdeelmanager en wijkverkeerskundige;
- Meldingen openbare ruimte;
- Ruimtelijke ontwikkelingen;
- Input parkeerpanels/adviesgroep Parkeren & Bereikbaarheid.

