

Sprekersplein 8 juni 2016 Bernie van Knippenberg.

Raadsvoorstel De realisatie van het Fort van Venlo in het Kazernekwartier (RV 2016 – 25)

Een goede avond voorzitter, griffie, leden van het college, leden van de raad en belangstellenden.

Wie ben ik, ik ben een betrokken burger, niet gebonden aan een club, politieke partij of bedrijf. Ik woon mijn leven lang in Blerick en met name in het betrokken gebied van het Kazernekwartier en meen daarom de verkeerssituatie goed te kennen.

De ontwikkeling van het kazerneterrein heeft dan ook vanaf de start mijn belangstelling. Ik hecht veel waarden aan mijn leefomgeving en leefbaarheid. Ik ben blij dat het gemeente bestuur dit respecteert. Dat kan ik uitmaken uit de massa's documenten die doorgaans starten met de zin dat het gemeentebestuur zich verantwoordelijk acht voor welzijn, veiligheid en leefbaarheid voor haar burgers.

Vernieuwing en verandering zijn onderdeel van het leven en in mijn optiek mag dit niet ten kosten gaan van de basistaak die de gemeente zichzelf heeft opgelegd door het welzijn, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het was overigens moeilijk een keuze te maken waar ik de 5 minuten voor zou gebruiken.

Ik sta hier met een verzoek aan de Raad om een besluit weer opnieuw op de agenda te zetten. Op grond van voortschrijdend inzicht aangaande: het Parkeerplan, Hoofdontsluiting en Hoofdinfrastructuur.

Ik ben mij ervan bewust dat dit een extra inspanning vraagt van de Raad, er zijn immers spelregels gemaakt om aan te houden. Vergeet dan niet dat de mens die spelregels zelf heeft gemaakt en dus ook daarop invloed kan uitoefenen.

Waar gaat het over:

De ongelijkvloerse kruising Eindhovenseweg /Kazernestraat.

Deze beslissing is genomen op grond van de eis van Holland Casino Het stamt dus uit 2011. Toen zagen de plannen er heel anders uit.

Zij wilden de Hoofdingang op de Kazernestraat hebben, met eigen parkeerplaatsen en een directe verbinding met de Eindhovenseweg.

Er was destijds ook iets geks aan de hand met aanvraag voor de rotondes Eindhovenseweg/Kazernestraat en Kazernestraat/kazerneterrein. Er zijn toen twee omgevingsvergunningen aangevraagd die eigenlijk behoorden tot bestemmingsplan Smeliënkamp en Kern Blerick en zelfs Ubroek en uiteindelijk als 1 vergunning aanvraag behandeld. Dit alles nog voordat de MER was behandeld.

In het ontwikkelingstraject werden de rotondes soms losgekoppeld, en dan weer erbij betrokken bij het bestemmingsplan Kazernekwartier. Dat was 15-7-2011.

De situatie is nu eigenlijk hetzelfde, het maakt deel uit van de Hoofdinfrastructuur.

Vandaar dat ik meen dit verzoek toch te kunnen indienen met als ondersteunend argument het Parkeerplan, Hoofdontsluiting, het accentueren van een actieve verbinding met centrum Blerick en de Keydrivers, voor op korte termijn maar voornamelijk lange termijn.

Het verzoek is om mijn alternatief plan voor ontsluiting alsnog te bekijken en te laten onderzoeken en de destijds gemaakte beslissing te heroverwegen.

Van Holland Casino is geen spraken meer en de overige 3 pijlers uit die periode ook niet. Met het oog op de spin-off functie zou de Hoofdingang van het terrein aan de Venrayseweg beter zijn, wat op zich ook erg logisch is gezien de bestaande structuur van het terrein.

Nu heeft het Provinciaal Bestuur 6 miljoen beschikbaar gesteld voor de Ongelijkvloerse Rotonde en is het voornemen van de gemeente deze te combineren met de upgrading Station Blerick in de vorm van een “werk met werk” aanpak.

Upgrading Station Blerick stond al op het programma van Pro-rail en herindeling van de Van Laerstraat is een ontwikkeling waar de gemeente niet onderuit komt.

Om het heel kort te houden zeg ik: De Ongelijkvloerse Kruising op die plek is een slecht plan voor: Ten eerste, de omgeving, ten tweede de verbinding centrum Blerick, ten derde de opvang vervoersmiddelen van treinreizigers.

In het nu voorgestelde Parkeerplan worden auto's over het terrein geloosd naar parkeerplaatsen naar de kant van de Venrayseweg en bij succes van het ontwikkelingsplan zullen dat er heel veel zijn.

Mijn vraag is dan ook: is dit wenselijk? Ook met het oog op de toekomst?! En met het oog op de verdere ontwikkeling met de bebouwing.

Zelf dacht ik niet, als ik kijk naar de idyllische plaatjes uit het Beeldkwaliteitsplan, en ik denk u en de initiatiefnemers ook niet.

Nu heb ik een voorstel van een plan, dat ontstaan is doordat ik in die omgeving leef en dit dus onderdeel is van mijn dagelijkse beleving.

Met in het achterhoofd het toenemend verkeer en de daaruit voortvloeiende eventuele problematiek, denk aan de normale toename van auto's en met de toename van het verkeer door de bezoekers van het nu voorgestelde plan van het Kazernekwartier met een Hoofdontsluiting op de Kazernestraat.

Mijn voorstel is; ervan uitgaande dat de Hoofdontsluiting aan de Venrayseweg gelegen is: Om de plaats van de Ongelijkvloerse Rotonde te passeren en deze te verplaatsen--- en te veranderen in een Rotonde, aan de voet van de stadsbrug, op de T-splitsing Antoniuslaan/Eindhovenseweg.

Met een nieuw te creëren op/afrit naar de Venrayseweg **IN DE RUIMTE TUSSEN DE SPOORBRUG EN DE STADSBRUG**. (enkelbaans dus 2 rijstroken).

Ik hoor u denken: Is daar plaats? Ja, daar is plaats en zelfs meer dan de ruimte die nu beschikbaar is voor de Ongelijkvloerse Rotonde Eindhovenseweg/Kazernestraat.

De situatie ziet er dan als volgt uit; ervan uitgaande dat de Hoofdontsluiting aan de Venrayseweg gelegen is en met de Rotonde aan de voet van de stadsbrug.

Dan zal de Venrayseweg als Hoofdtoegangsweg gaan dienen en wordt het verkeer van buitenaf vanuit het Klaverblad; A67, A73, A74 en via de Henriette Roeland Holstlaan, richting Venrayseweg gedirigeerd worden.

Dan kan de Eindhovenseweg als een secundaire toegangsweg gezien worden en voor het verkeer vanuit Centrum Venlo.

Het verkeer dat alsnog vanuit richting Eindhoven over de Eindhovenseweg binnen komt kan opgevangen worden op de kruising Henriette Roeland Holstlaan /Groot Bollerweg.

De Ontsluiting op de Kazernestraat is dan de bypass voor mensen die zich alsnog verreden hebben maar wat veel belangrijker is, een ontsluiting tbv hulpdiensten bij calamiteiten. Wat is het voordeel van deze oplossing?

Door deze verkeersregulatie zal het stuk Eindhovenseweg in de bebouwde kom (dan bedoel ik kruising Eindhovenseweg/ Henriette Roeland Holstlaan tot aan de stadsbrug met de flankerende bebouwing alsmede Kazernestraat en de woonwijk Horsterweg/ Ubroek worden ontzien. (Ofschoon er waarschijnlijk nadere afspraken gemaakt moeten worden aangaande parkeergelegenheden voor de wijk Horsterweg/Ubroek alsmede Van Laerstraat. Maar dit kan bij het plan herinrichting station)

Door een Rotonde aan de voet van de stadsbrug te maken , wordt tevens een bestaande moeilijk verkeerstechnische situatie opgelost, dan bedoel ik de gevaarlijke cq verwarrende situatie aan de voet van de stadsbrug aan de Blerickse kant.

Ten gevolgen van deze aanpassing wordt er op dit punt een directe verbinding gemaakt met centrum Blerick voor auto's, voetgangers en fietsers, middels de Antoniuslaan geaccentueerd.

Een bijkomend voordeel is de mogelijkheid om het eerste stuk van de Antoniuslaan te ontlasten van het normale woon/verkeer uit Venlo richting Trade Port naar de Venrayseweg. Je krijgt in ieder geval een andere verdeling.

Het grootse gewin van deze aanpassing zit bij de Eindhovenseweg.

Deze kan in zijn hoedanigheid blijven bestaan dus 4 banen en er wordt geen bottleneck gecreëerd voor woonwerk/verkeer door de Ongelijkvloerse Rotonde met het daar naar toe gedirigeerde bezoekersverkeer.

En niet onbelangrijk, de vrije doorgang voor de hulpdiensten die toch met grote regelmaat gebruik maken van de Eindhovenseweg kan blijven bestaan.

Vanuit de Hoofdontsluiting aan de Venrayseweg en parkeergelegenheid kan de wandelroute via De Staayweg langs de Maas naar richting Blerick geaccentueerd worden.

Maar ook door de bestaande fiets/voetganger routes richting Blerick en de nog in tact zijnde verbinding van de Venrayseweg en de Antoniuslaan.

Uiteraard zal er vanuit het nieuw in te richten Station-Blerick vanaf de perrons een directe en een adequate verbinding moeten zijn naar het kazerneterrein.

Zoals ik al zei :Ontsluiting op de Kazernestraat kan altijd voor calamiteiten gebruikt worden maar ook voor parkeergelegenheid voor auto's van de gebruikers van de trein. Zoals het nu is.

Het stationsplein zal niet aan een herindeling ontkomen bij de voornemende vernieuwingen door Pro-rail van Station Blerick .

Door mijn voorstel blijft er bij het station meer ruimte over voor herinrichting voor fietsenstalling dan bij het ontwerp dat er nu ligt met de Ongelijkvloerse Rotonde.

Conclusie:

De voordelen van een Rotonde aan de voet van de Stadsbrug en Hoofdontsluiting aan de Venrayseweg.

-Geen belasting van autoverkeer op het terrein.

-Door de afrit van de Rotonde aan de voet van de stadsbrug is er minder kans op filevorming omdat de aanloop naar de parkeergelegenheid veel langer is dan op de Kazernestraat.

-Door verkeers dirigerend op te treden wordt de Eindhovenseweg minder extra belast en er is minder verkeersoverlast voor de woonwijken. Fort St Michielstraat en Horsterweg/Kazernestraat.

-een bestaande verwarrende verkeerssituatie wordt zijdelings opgelost met het oog op de toekomst.

-De Eindhovenseweg kan in zijn hoedanigheid blijven bestaan zonder bottleneck voor de hulpdiensten.

-Er is een directe verbinding met Centrum Blerick op 2 manieren.

-Er zijn vanuit de parkeerplaats aan de Venrayseweg veel beter accenten te leggen naar de wandelroute over Staayweg en de andere wandelgelegenheden. (is altijd mogelijk)

Tot zover de rotonde.

Dan heb ik nog een enkele opmerkingen. Ik moest helaas een keus maken waar mijn aandacht naar toe ging en dat was de rotonde.

Mijn opmerking.

Dan mag ik u nog graag even wijzen op de attractie waarde van de kabelbaan. Dit is een subjectief begrip.

Als het college er op uit is om als ondernemer te fungeren van een attractie, dan hebt u waarschijnlijk een verkeerde beroepskeuze gemaakt. Het lijkt mij niet dat een gemeentebestuur als commercieel ondernemer kan optreden.

Facilitaire voorwaarden zouden beter op zijn plaats zijn en dan denk ik eerder aan een grotere rol voor de Maashopper, die het accent kan leggen van Arcen tot Belfeld of een tramverbinding naar de binnenstad over de spoorbrug. En ter vervanging van de huidige openbare fietsgelegenheid de stadbrug te verbreden, wederom aan de kant van de spoorbrug. Dus tussen de bruggen in.

Verder heb ik vertrouwen in de Raad dat zij de financiële constructie kritisch zullen beoordelen en waarbij zij de risico's van de investering van gemeenschapsgeld goed onder de loep zullen nemen want daar heb ik ook mijn vragen bij.

Ik dank u voor uw aandacht.