

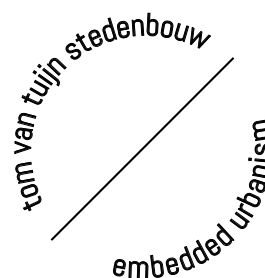
Verkennd onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

Bijlage: dynamisch werkboek locatieonderzoek

bijlage: dynamisch werkboek locatieonderzoek

Verkennd onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

September 2020



In opdracht van:

Gemeente Venlo

14 077
info@venlo.nl
www.venlo.nl

Hanzeplaats 1
5912 AT Venlo

Uitgevoerd door:

Empaction BV

040-2137880
info@empaction.nl
www.empaction.nl

Stratumsedijk 20
5611 ND Eindhoven

Uitgevoerd door:

Tom van Tuijn Stedenbouw

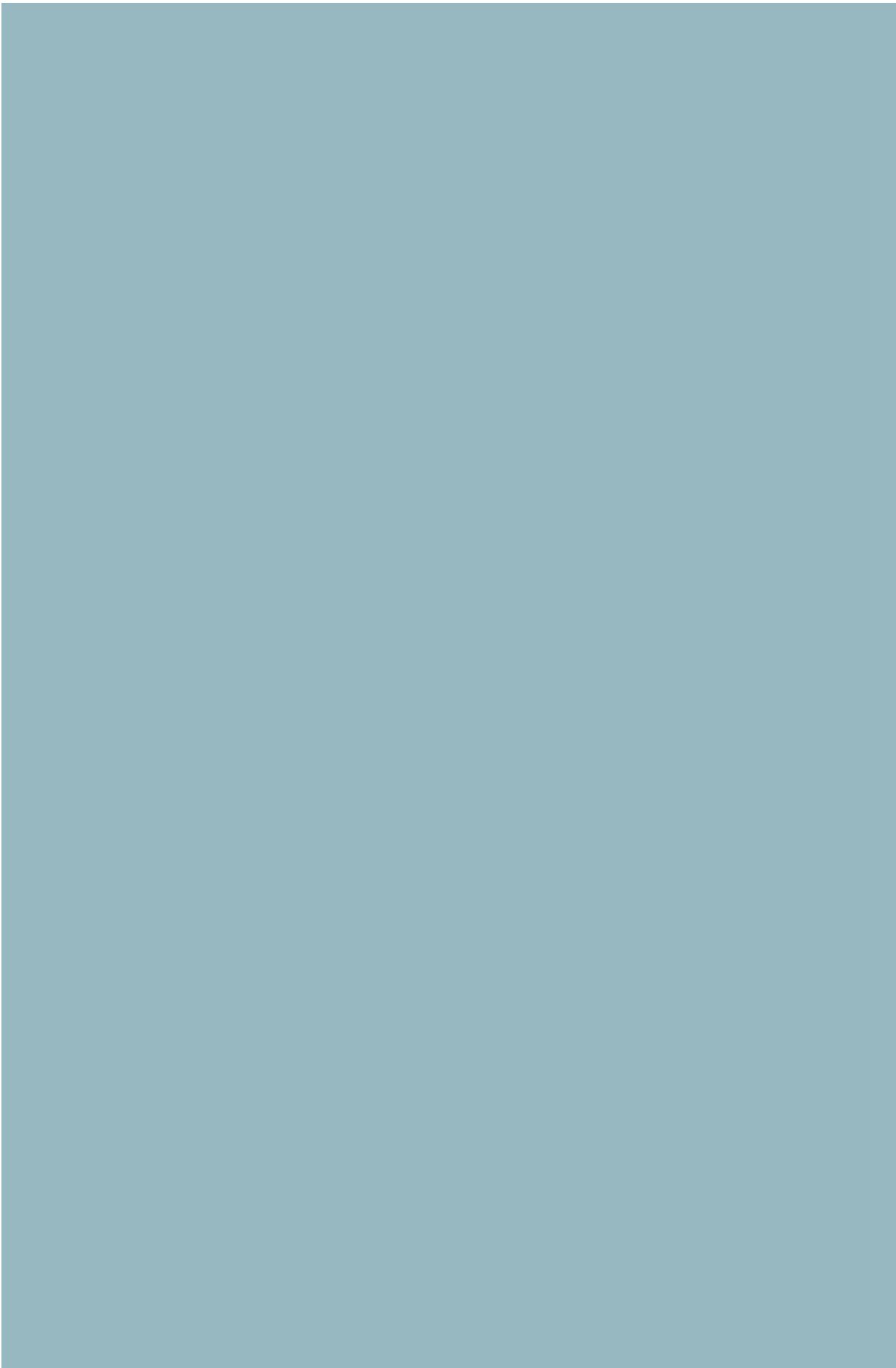
+31 6 212 212 39
info@tomvantuijn.com
www.tomvantuijn.com

Nachtegaallaan 13M
5613 CM Eindhoven

Inhoud

Samenvatting

- 1 Inleiding
- 2 Longlist locaties
- 3 Toetsingskader (beleid)
- 4 Criteria voor locatie-keuze
- 5 Inzichten t.b.v. toetsing
- 6 Shortlist locaties
- 7 Beoordeling locaties shortlist
- 8 Constateringen en vervolg



Verkenkend onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

Samenvatting

Samenvatting

Arsenaal als aanleiding

Door het wegvallen van de parkeergarage Arsenaal is er te weinig parkeercapaciteit voor bezoekers van (met name) het oostelijke deel van het centrum. Omdat deze locatie zich wellicht beter leent voor een andere invulling dan enkel een nieuwe parkeergarage, is de vraag ontstaan voor een verkennend onderzoek naar mogelijke nieuwe locaties voor het realiseren van een toekomstige parkeervoorziening. Daarmee is de vraag ontstaan voor een verkennend onderzoek naar mogelijke nieuwe locaties voor het realiseren van een extra parkeervoorziening.

De zoektocht richt zich primair op de directe omgeving van het stedelijk centrum van Venlo. Deze grens is echter niet bindend, iedere mogelijke locatie is in principe bespreekbaar. De resultaten van de eerste - verkennende - fase van dit onderzoek zijn beschreven in dit document.

Integrale opgave

Extra parkeercapaciteit draagt op piekmomenten direct en indirect bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad van Venlo. Maar een parkeergarage vraagt ruimte en genereert verkeersbewegingen: auto's aan de voorkant en voetgangers aan de achterkant. Daarmee raakt de bouw van een parkeervoorziening verschillende beleidsvelden. Elke locatie kent meer of minder koppelkansen om niet alleen parkeren toe te voegen, maar bijvoorbeeld ook de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving te verbeteren. Daarmee is het vinden van een geschikte locatie een integrale opgave. Vanwege dit integrale aspect heeft dit onderzoek plaatsgevonden in samenwerking met de interne specialisten van de gemeente. Daarnaast is in Venlo parkeren al jaren een actueel thema en is het voor draagvlak essentieel dat stakeholders van de binnenstad meepraten in de keuzes die onderweg gemaakt worden. Daarvoor is overleg gevoerd met de Adviesgroep Parkeren en Bereikbaarheid.

Middels interdisciplinaire gesprekken met specialisten van de gemeente is een beleidskader gevormd om de locaties op geschiktheid te kunnen beoordelen. Door het ordenen en koppelen van aangeleverde informatie is een overzicht verkregen van de verschillende kansen en uitdagingen.

Toetsingskader van ambities

Een belangrijke ambitie is om de binnenstad door te ontwikkelen als levendig en duurzaam hart van de stad. Instrumenten daarvoor zijn, o.a., vergroenen, beleefbaar erfgoed, aandacht voor klimaat en luchtkwaliteit en de focus op langzaam verkeer. Het parkeren door bezoekers mag in ieder geval niet het maaiveld verstoren en moet zoveel als mogelijk plaatsvinden aan de randen van de binnenstad. Dichtbij de hoofdinfrastructuur dienen de parkeergarages te functioneren als poorten van de binnenstad. In de integrale mix van oplossingen mag plaats zijn voor innovatieve mobiliteitssystemen, zoals: parkeren op afstand, transfers, elektrisch rijden, deelauto's en doorontwikkeling van het openbaar vervoer.

Longlist met criteria

Op basis van de gesprekken is een longlist van potentiële locaties opgesteld. Zowel in de binnenstad, in de directe schil daaromheen als op afstand. Vanuit beleid en ambitie zijn een vijftal criteria gebruikt om de locaties te kunnen beoordelen: beschikbaarheid (1), nut en noodzaak (2), bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving (3), bereikbaarheid en nabijheid (4) en complexiteit (5).

Bezoekers én bewoners

Er is geconstateerd dat er, naast de opgave voor bezoekersparkeren, ook een groeiende parkeeropgave is voor bewoners, zowel in de binnenstad als in de schilwijken daaromheen. Iedere parkeervoorziening kent derhalve specifieke gebruikersgroepen met hun specifieke eisenpakketten.

Er is daarnaast geen locatie gevonden waar de totale extra parkeervraag kan worden opgelost. Daarom is een mix van oplossingen noodzakelijk. Niet iedere locatie draagt direct bij aan een oplossing voor het noordoostelijke deel van het centrum, maar elke locatie kan wel bijdragen in het creëren van ruimte, waardoor bijvoorbeeld het verblijfsklimaat van de binnenstad in zijn geheel kan verbeteren. En het creëert opties om specifieke doelgroepen te verleiden tot het maken van andere keuzes.

Een mix van oplossingen

De opgave en oplossing moeten op de schaal van het centrum van Venlo gezien worden, waarbij specifieke doelgroepen verleid worden tot nieuwe keuzes met betrekking tot parkeren. Daarnaast zal de mix van oplossingen in de tijd worden gezet met verschillende oplossingen voor de korte, middellange en lange termijn.

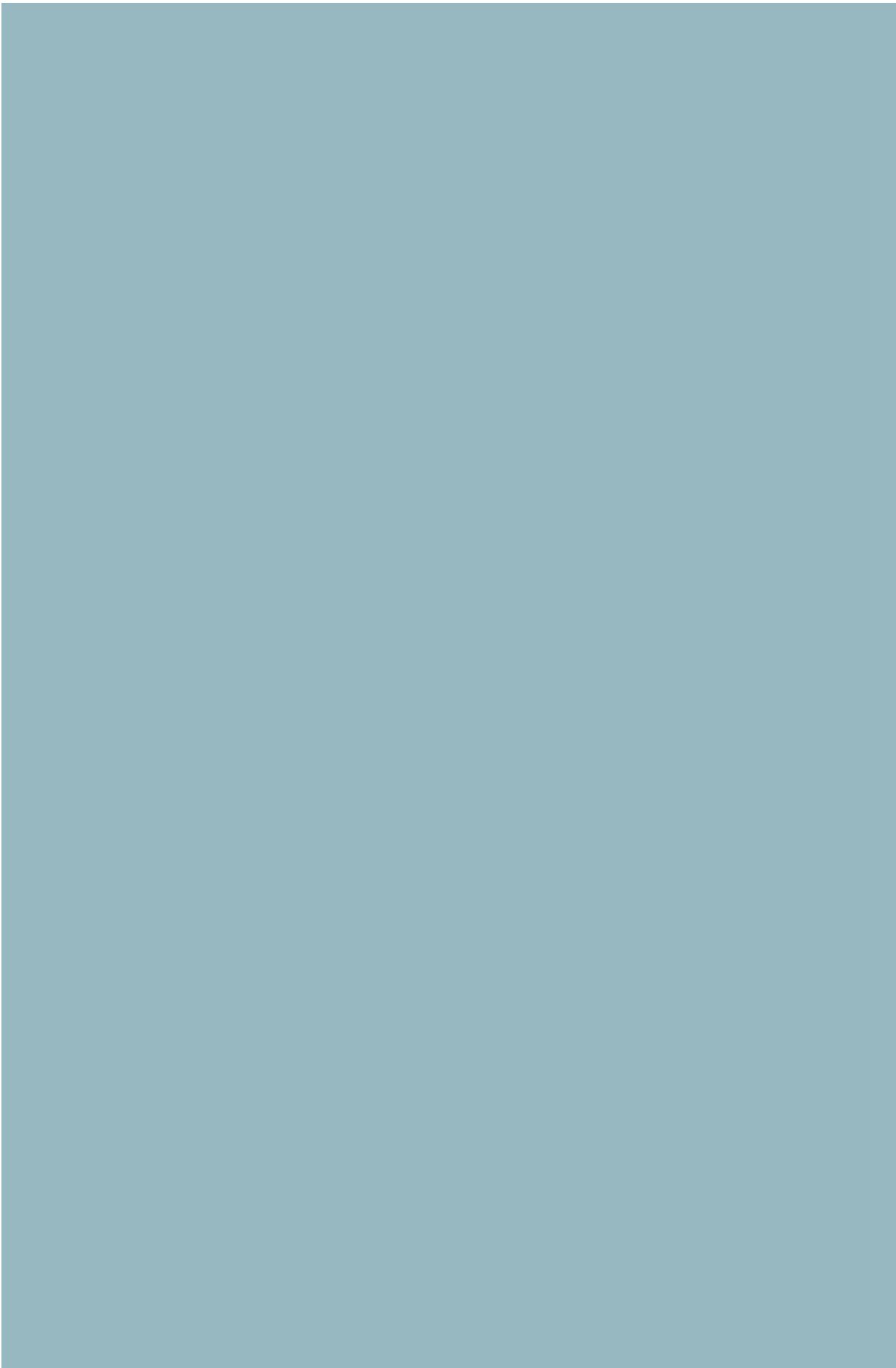
De lijst is vooralsnog teruggebracht naar zes kansrijke locaties, te weten: het Arsenaal, het Julianapark, P+R locatie station, het Kazernekwartier, locaties in het noorden van de binnenstad en parkeren op afstand. Specifieke voorwaarden, koppelkansen, doelgroepen en termijnen zijn van toepassing.

- Om op korte termijn een oplossing te bieden voor de bezoekers van (de oostelijke kant van) het centrum zal snel gestart worden met de bouw van een tijdelijke voorziening op het Arsenaal. Gezien de bereikbaarheid en ligging in het stedelijke weefsel is deze locatie ook aantrekkelijk voor andere invullingen en is het niet aan te raden als definitieve grootschalige parkeervoorziening voor bezoekers.
- Op de middellange termijn vormt het evenementenveld van het Julianapark tot nu toe de enige optie binnen acceptabele loopafstand van het oostelijk deel van het centrum. Daarbij zal de verblijfskwaliteit behouden moeten blijven, dus gaat het om een ondergrondse voorziening.
- Als de gemeente werk wil maken van een betere bereikbaarheid van de stad, zonder daarbij alleen in te zetten op de auto, is een parkeervoorziening / mobiliteitshub aan de noordzijde van het station een logische optie. Hier liggen ons inziens kansen om samen op te trekken met OV-partijen en Q-park.
- Gezien de groeiende opgave voor het parkeren voor bewoners zijn er nog diverse (kleinere) locaties aan te wijzen die wellicht in aanmerking komen voor deze doelgroep. Hiertoe dienen er echter eerst keuzes gemaakt te worden hoe in de toekomst om te gaan met het parkeren voor bewoners, alvorens deze locaties wel of niet in beeld komen.

- Met uitzondering van absolute piekdagen (Duitse feestdagen) lijkt Parkeren op Afstand voor Venlo een oplossing voor de lange termijn. In dat geval zal vooral gezocht moeten worden naar combinatie-oplossingen, waarbij bestaande OV-verbindingen of deelfietsen/-scooters kunnen worden ingezet in de verplaatsing tussen parkeerplaats en bestemming.

Vervolgonderzoek is noodzakelijk om voor de meest kansrijke locaties de kenmerken (capaciteit, ontsluiting), kansen (koppelkansen) en beperkingen (o.a. milieu en bodem) nader uit te werken. Die extra informatie is nodig voordat een kostencalculatie kan worden gemaakt.

Belangrijk is om te constateren dat we leven in een dynamische wereld. Misschien wel meer dan ooit zijn de (maatschappelijke) omstandigheden aan verandering onderhevig. Wat zijn bijvoorbeeld de lange termijn-effecten van de corona-crisis op het koopgedrag van bezoekers en op de mobiliteitskeuzes die zij maken? Een mix van oplossingen met ieder zijn eigen planningskansen maakt het mogelijk om te starten met de meest voor de hand liggende oplossing en keuzes voor andere oplossingen in de mix uit te zetten in de tijd. Met een mix van oplossingen komen er ook meer opties in discussie, zoals die over de toekomst van de parkeergarage Roermondsepoort.



Verkenkend onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

1

Inleiding

Opgave en kaders

Aanleiding

In het kader van de herontwikkeling van de locatie Arsenaal heeft de gemeenteraad van Venlo in 2017 besloten om op de locatie van de voormalige Arsenaalgarage een nieuwe parkeergarage (300-400 pp) te bouwen. Daarbij is opdracht gegeven om hier stedelijke functies aan toe te voegen. Gedurende de voorbereiding van de aanbesteding is echter duidelijk geworden dat de raadsopdracht niet uitvoerbaar dan wel wenselijk is. Tevens is het inzicht ontstaan dat de locatie Arsenaal van grotere toegevoegde waarde voor de stad kan zijn door middel van een andere ontwikkeling dan een permanente parkeergarage. Daarmee is er behoefte ontstaan aan een aanvullend onderzoek naar mogelijke nieuwe locaties voor het realiseren van extra parkeerplaatsen.

Opgave en kaders

Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van locaties waar mogelijk extra parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd, waardoor o.a. voor bezoekers én inwoners een betere ontsluiting komt van met name het oostelijke deel van het centrum. Op voorhand zijn er feitelijk geen restricties. Wel dienen de keuzes te passen binnen de toekomstvisies van Venlo op het gebied van woningbouw, detailhandel, centrumvisie, milieu, historisch erfgoed, stedenbouw, mobiliteit et cetera. Extra parkeercapaciteit draagt op piekmomenten direct of indirect bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad van Venlo. Daarom wordt de vraagstelling gezien als een integrale opgave.

Gezien deze raakvlakken vindt het onderzoek plaats in samenwerking met de interne specialisten van de gemeente. Daarnaast is het onderwerp parkeren in Venlo al jaren actueel en is het voor draagvlak essentieel dat stakeholders van de binnenstad meepraten in de keuzes die onderweg gemaakt worden. Daarom zal er naast de interne begeleidingsgroep ook afstemming plaatsvinden met Adviesgroep Parkeren en Bereikbaarheid, waarin vertegenwoordigers zitten vanuit de binnenstadondernemers, vastgoedeigenaren, bewoners en maatschappelijke instellingen.

Tegelijkertijd wordt er in 2020/2021 door de gemeente Venlo een nieuwe toekomstvisie parkeren en bereikbaarheid opgesteld. Dit betreft een beleidsplan voor de gehele gemeente. De binnenstad krijgt daarin een prominente plek vanwege de specifieke parkeeropgaven die daar liggen. Naast eerder genoemde aspecten is deze toekomstvisie een belangrijk afwegingskader. Het onderzoek levert een inhoudelijke bijdrage aan deze visie en maakt de daarin te maken integrale afweging mede mogelijk.

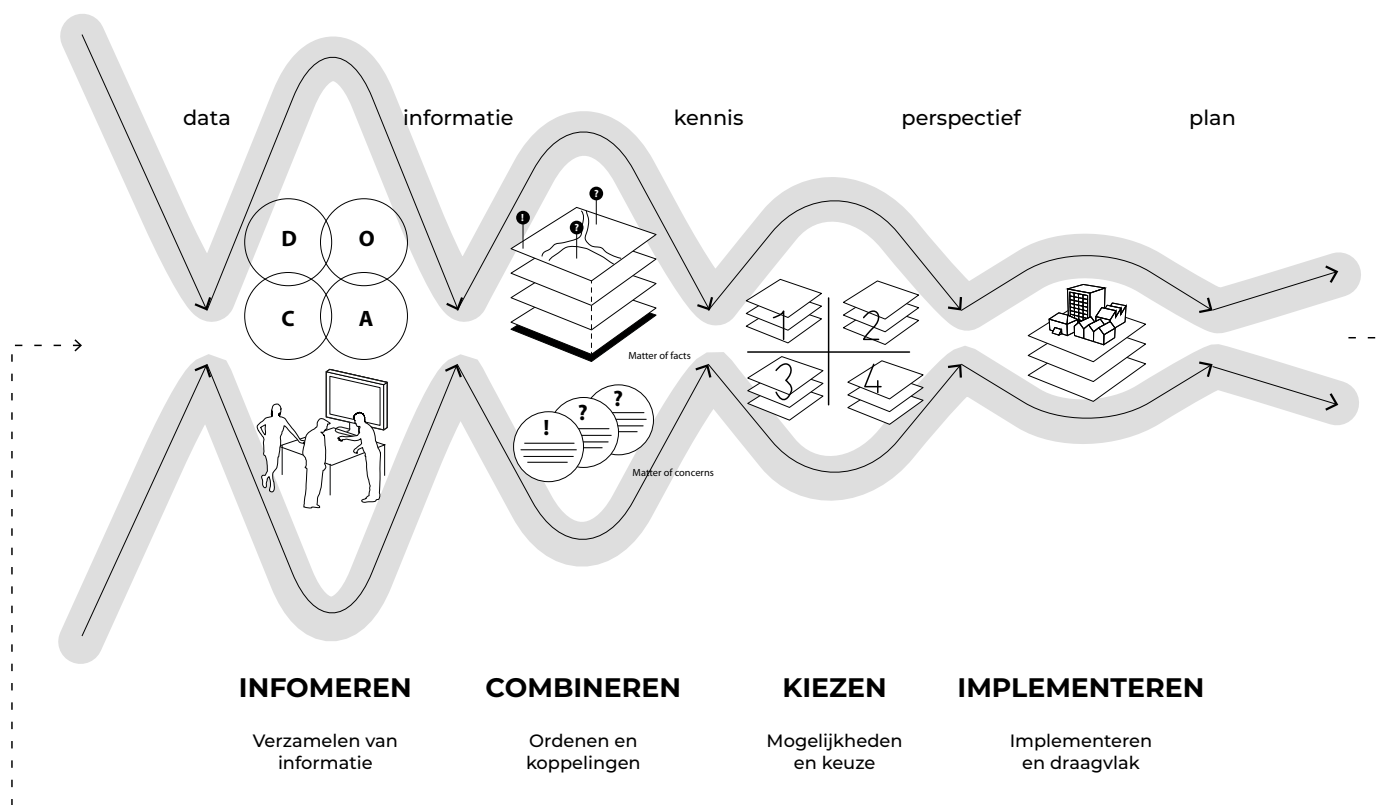
Het onderzoek naar een toekomstige parkeervoorziening richt zich primair op het stedelijk centrum van Venlo. Deze grens is niet bindend, iedere mogelijke locatie is in principe bespreekbaar, evenals parkeren op afstand.

Opzet werkboek

Het onderzoek bestaat grofweg uit twee delen. Allereerst zijn de kansrijke locaties in kaart gebracht. Vervolgens is onderzocht wat de globale kenmerken van de locaties zijn. Denk aan capaciteit, ontsluiting en de kansen en risico's.

Dit werkboek is gericht op het in kaart brengen van de kansrijke locaties. Dit is gedaan door het ophalen van informatie bij gemeentelijke specialisten. Door het ordenen en koppelen van aangeleverde informatie is een overzicht verkregen van de verschillende kansen, uitdagingen en de longlist van locaties. Vervolgens zijn deze beoordeeld op geschiktheid.

Werkmethode



Stedenbouw,
cultuurhistorie,
planologie, wonen,
economie, groen,
mobiliteit, parkeren

Matter of Facts
(koppelen van
informatie)
>>
Matter of Concerns
(kansen en vragen)

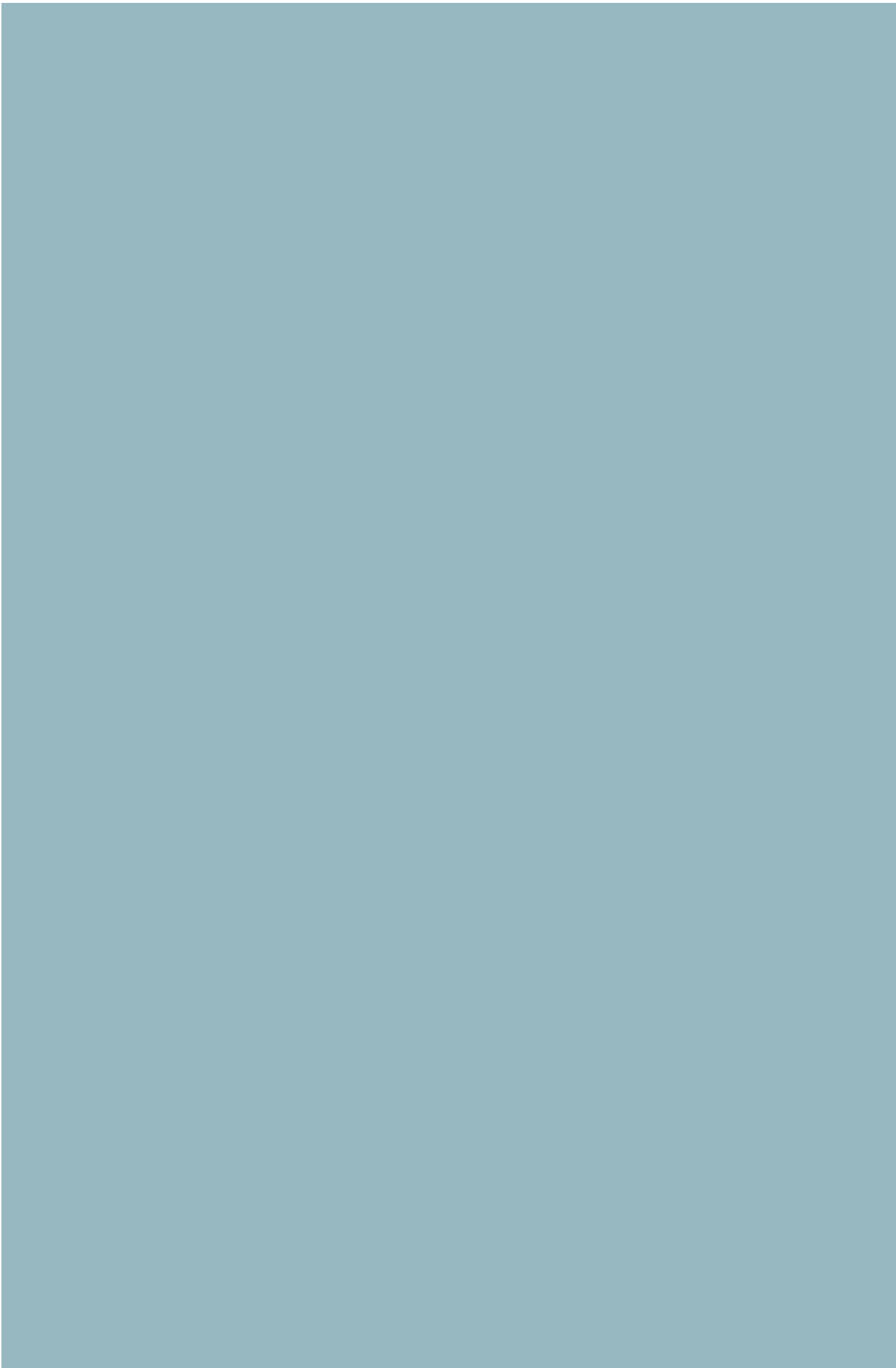
Kansen en vragen
omzetten in
concepten en
modellen.

Voorstel voor
locaties van het
vervolgonderzoek

Keuze maken voor 1 of
meer scenarios.

Draagvlak organiseren
en start van
vervolgonderzoek van
gekozen locaties

Draagvlak
organiseren en model
implementeren in de
situatie



Verkenkend onderzoek
uitbreiding parkeerlocaties Venlo

2

Longlist locaties

Longlist locaties

Genoemde locaties in de interviews (van meest genoemd naar minst genoemd).

6	Julianapark/ Museumkwartier	ondergronds (a la St. Jans garage) (Deken van Oppensingel)
5	Kazernekwartier	incl. verbeelding erfgoed
4	Station rangeerterrein	inzetten op robuuste oplossing
3	Arsenaal	(heeft voorziening gestaan)
3	HAS	in combinatie met uitbreiding
3	C&A e.o.	C&A, Flujasplein, Mariaweide
2	Jongerenkerk	
2	Maaswaard	stadskantoor en plan Weerdtoren
2	UM / Raad v. Arbeid	
1	bioscoop	
1	rand v. centrum	koppelen aan hoofdinfrastructuur
1	Oce-locaties	eventueel als transferium
1	stadion de Koel	eventueel als transferium
1	oude veilingterrein	Venlo-Zuid
1	Trefcenter	ViaVenlo, Nijmeegseweg
1	Lichtenberg	onderdeel van Q4 ontwikkeling
1	Julianatoren	
1	Lage Loswal	onderdeel van Q4 ontwikkeling
1	Mediamarkt	

Kazernekwartier

ou
ve



Oce-locaties

Trefcenter

Lichtenberg

rand van centrum

Lage Loswal

Mediamarkt

Julianatoren

jongerenkerk

bioscoop

Arsenaal

UM / RvA

Julianapark /
Museumkwartier

C&A e.o.

HAS

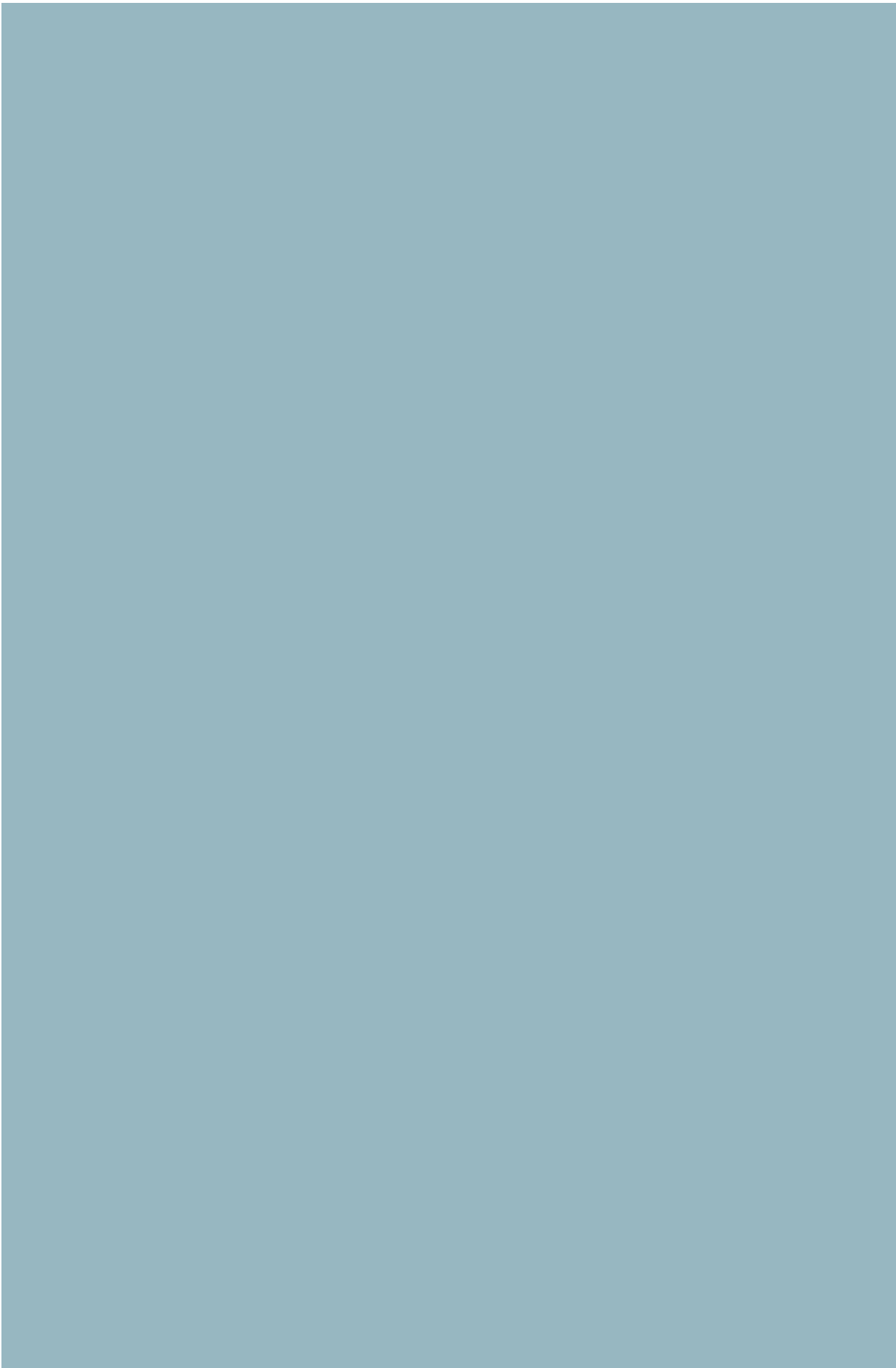
station,
rangeerterrein

stadion de
Koel

Maaswaard

wtier

de
ilingerrein



Verkenkend onderzoek
uitbreiding parkeerlocaties Venlo

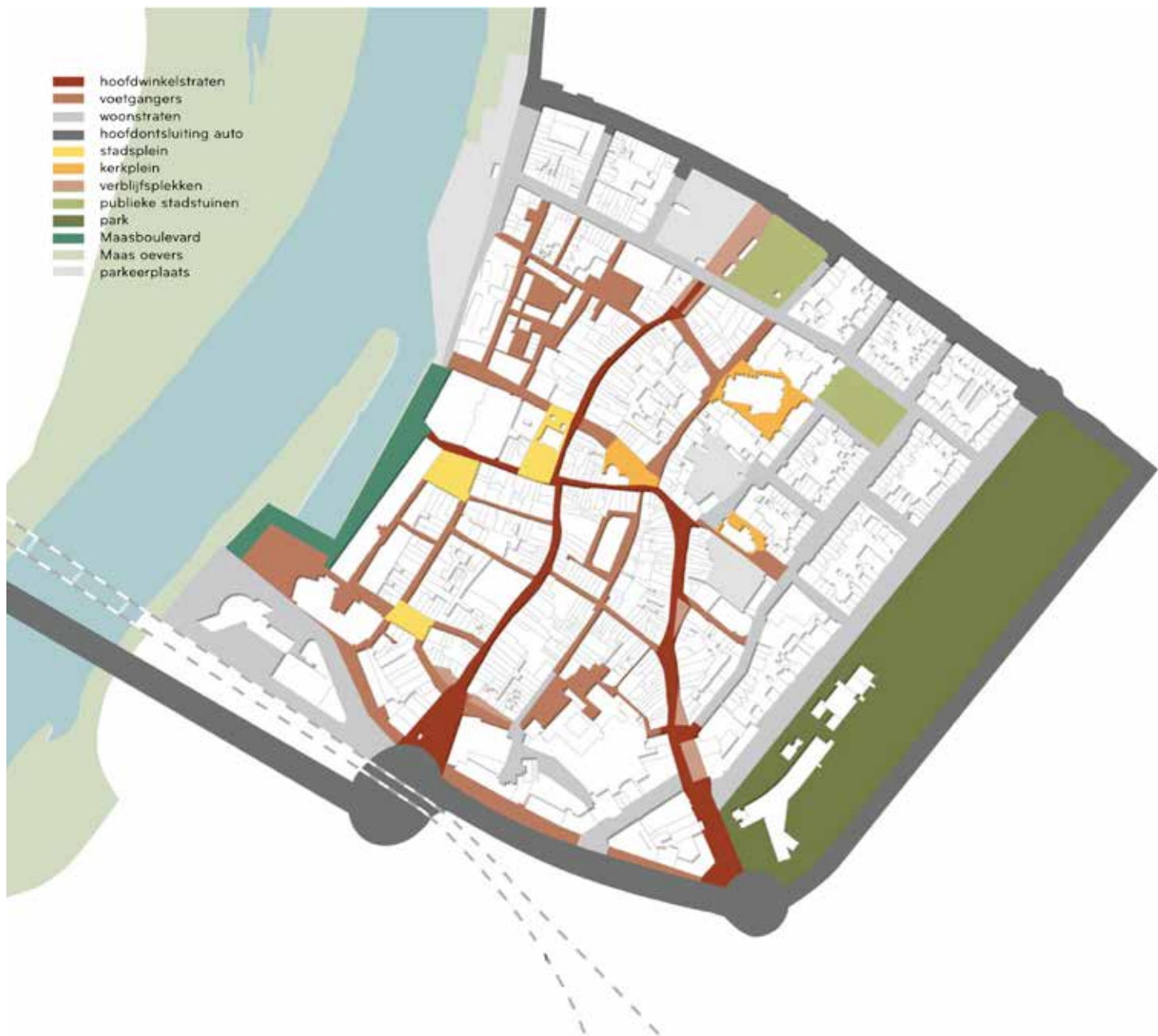
3

**Toetsingskader
(beleid)**

Stedenbouw

Voor Stedenbouw komen de doelen van veel disciplines samen. Het belangrijkste is om een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit te realiseren. De inrichting moet dus aantrekkelijk, hoogwaardig en duurzaam zijn. Wat betreft de opgave is het een balans zoeken tussen een kwalitatief hoogwaardige binnenstad & een functionele, optimaal bereikbare binnenstad.

- de kwaliteit van de bebouwing en stedenbouwkundige opzet is nog niet volledig vertaald naar de inrichting vd openbare ruimte. Van belang om een goede inrichting te gebruiken om de identiteit vd binnenstad te versterken, routes zichtbaar te maken, historische ontstaansgeschiedenis voor het voetlicht te brengen en comfort, veiligheid en beleving te bieden.
- nu is de binnenstad erg versteend, het moet vergroend worden voor een aangenaam verblijfsklimaat. dit is ook belangrijk voor klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress
- verbeelden van erfgoed is een essentieel onderdeel van de binnenstad
- een levendig centrum op alle momenten van de dag: activiteit vergroten en leegstand voorkomen
- langzaam verkeer: aantrekkelijke fietsroutes en goede fietsparkeerplaatsen.
- de voetganger is de primaire gebruiker rondom de poorten en de binnenstad.
- de auto uit het centrum, of hooguit te gast. parkeren aan de rand met een goede ontsluiting. het centrum moet verkeersveilig en leefbaar zijn
- parkeerlocaties koppelen aan robuuste hoofdinfrastructuur
- geen afgravingswerken rondom archeologische resten
- geen afgravingswerken rondom de Maas, i.v.m. waterkering
- OV-verbindingen verbeteren, met name tussen Venlo en Duitsland
- zo veel mogelijk ondergronds parkeren, en zo min mogelijk op het maaiveld
- zo veel mogelijk sturen op hergebruik, herstructurering en transformatie ipv uitbreiding: benutten van het bestaande (ruimtelijke structuurvisie Venlo).

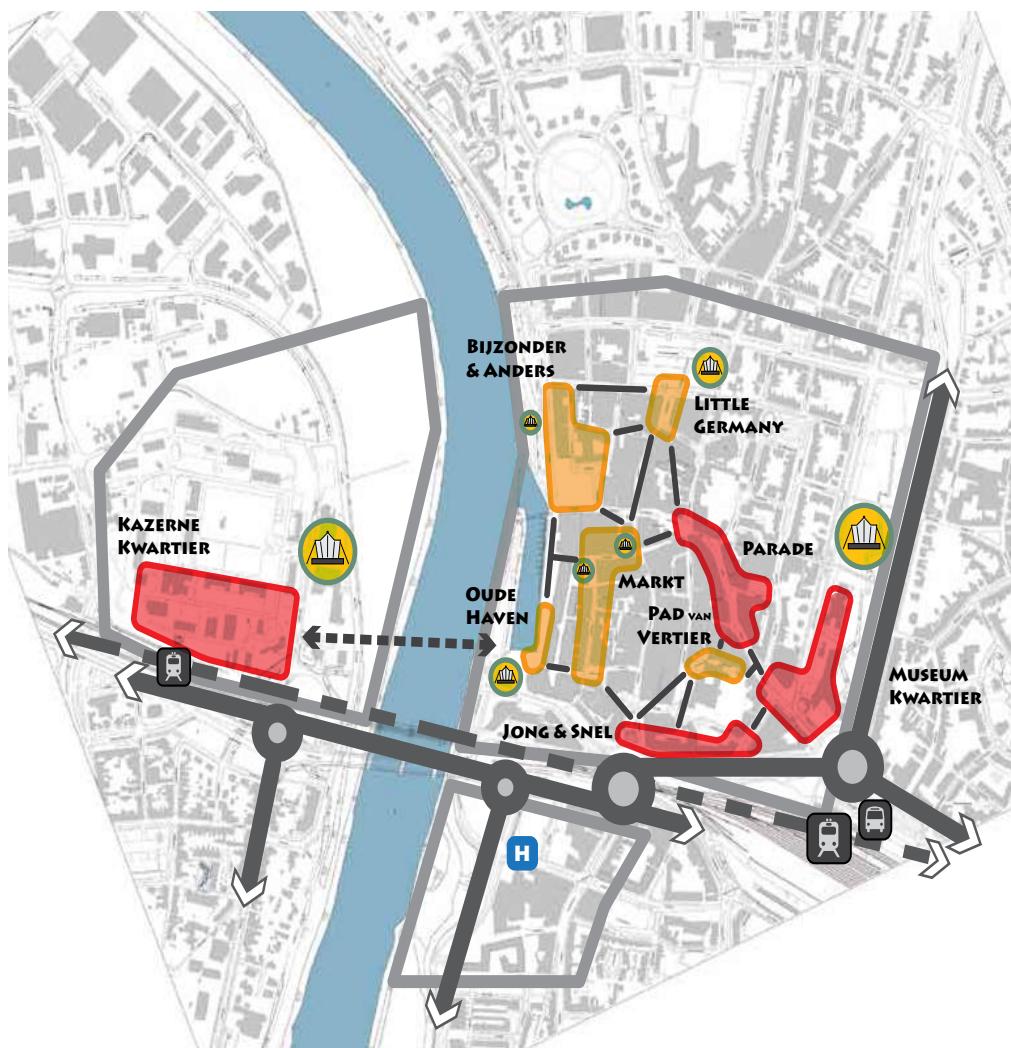


Visie Verbeelding Vestingwerken (2020)
OKRA Landschapsarchitecten

Planologie en Wonen

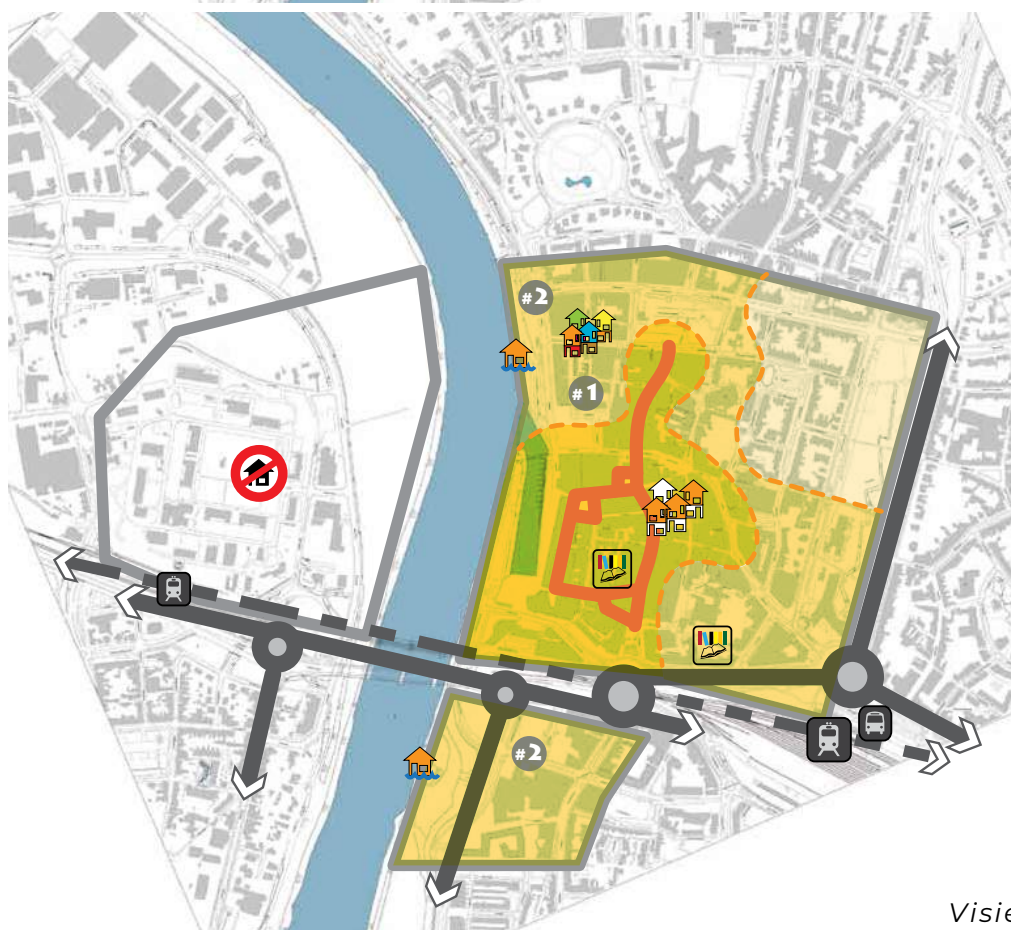
Het stedelijk centrum ontwikkelt zich de laatste jaren steeds meer tot een divers woon-, werk- en leefmilieu (niet meer alleen winkelen als dominante functie, maar ook andere vormen van wonen, onderwijs, werken en vrijetijdsbesteding). Belangrijk doel is om dit ontwikkelperspectief te faciliteren, stimuleren en initiëren.

- rekening houden met de belangrijkste bestemmingen: het kernwinkelgebied, theater en poppodium aan de Maas, Museumkwartier, HAS, UM, stadskantoor en Zwei Bruder
- relevante ontwikkelingen: Q4, Maaswaard, Museumplein en Kazernekwartier
- er zijn enkele gebieden die om meer (auto)luwte vragen en waar dus een parkeerontwikkeling niet gewenst is: bv. Rosariumbuurt, Goltziusstraat
- wat huidig in het centrum gebeurt is verdichting dmv het splitsen van woningen of omzetting. dit zorgt echter ook voor een groei in het aantal auto's. meestal kan dit niet op eigen terrein, waardoor er behoefte is aan gezamenlijke oplossingen
- parkeren moet niet in afname van groen resulteren! het liefst ondergronds parkeren en niet op het maaiveld.



VERMAAK

- ACCENTEN NETWERK (AMBITIE)
- ACCENTEN NETWERK (KANSEN)
- VERBINDINGEN NETWERK
- NIEUWE VERBINDING NETWERK
- EVENEMENTENLOCATIES
- KANSEN VOOR HOTEL



WONEN

- DRUK MILIEU
- LUW MILIEU
- RUSTIG MILIEU
- A-STRATEN
- PRIORITEIT WOONPROJECT
- GEEN WONINGBOUW
- ACCENT STUDENTENWONEN
- DIVERS WOONWERKMILIEU
- WONEN BOVEN WINKELS
- KANSEN WATERGERICHT WONEN

Visie stedelijk centrum

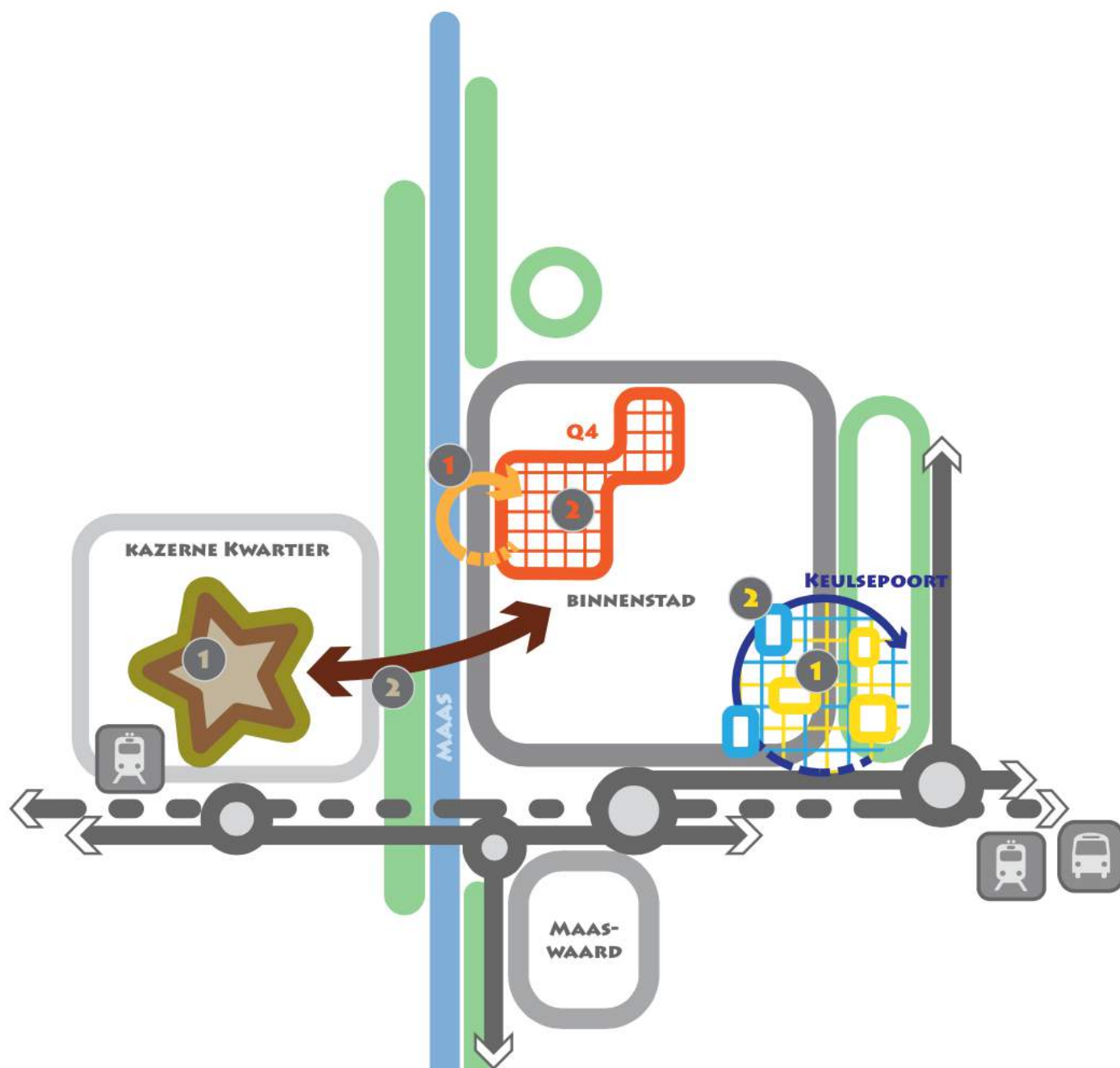
Economie

De ambitie is om Venlo het bestuurlijke, culturele en economisch kloppende hart te maken van de regio. De stad en het centrum moeten de juiste mix van woon-, werk- en leefmilieus bieden met een breed en divers palet aan voorzieningen en kwaliteiten. Venlo moet daarnaast blijven verjongen en streven naar demografische diversiteit en balans qua opleidings- en inkomensniveau.

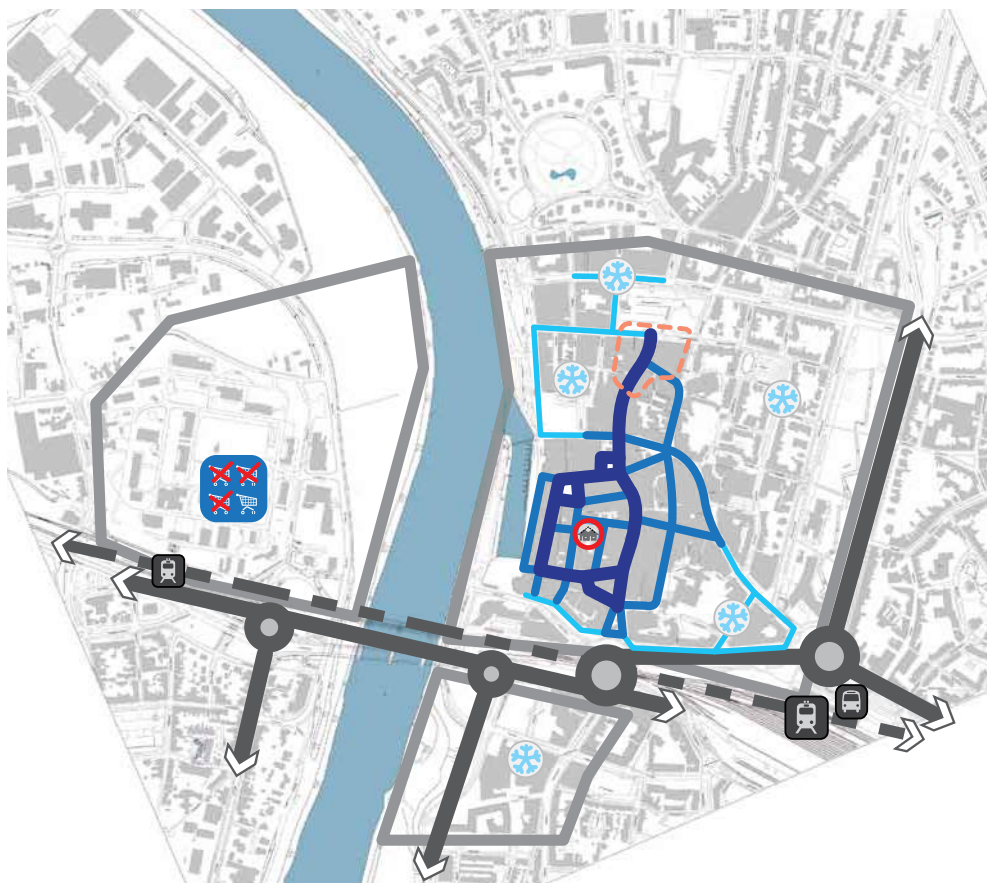
- Trendsportal: reduceren van CO2 uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Zero-emissie zones en stimuleren van technische oplossingen
- distributie in de binnenstad bundelen en kleinere voertuigen inzetten, passend bij de maat en schaal vd binnenstad
- gezamenlijk inzamelen van afval in de binnenstad door 1 neutrale wagen
- logistieke hub voor het centrum
- inventariseren van de mogelijkheden rondom deelmobiliteit in het centrum
- terugreis en verlaten van bestemming is van belang: dit is de laatste herinnering aan het bezoek aan Venlo

VENLO | SLIMME WERKSTAD

overzicht gebiedsontwikkelingen en belangen

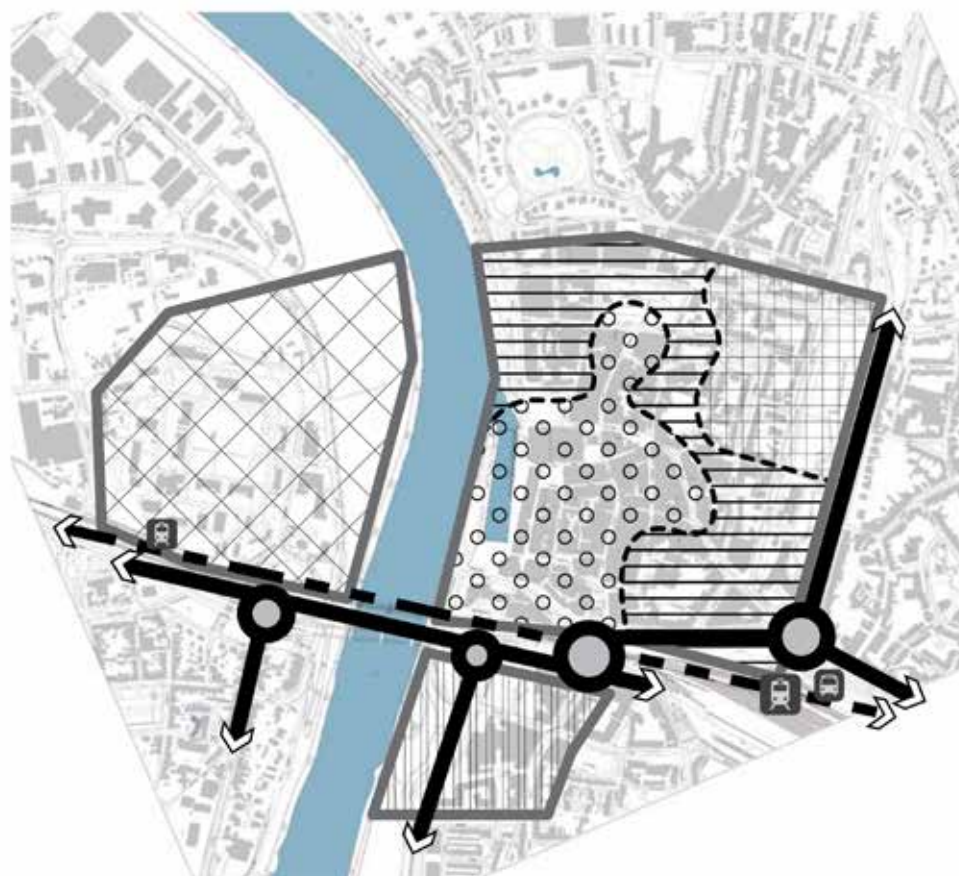


Provinciaal programma stedelijke ontwikkeling (2016)



WINKELN

- A-STRATEN
- B-STRATEN
- C-STRATEN
- ❄ GEEN UITBREIDING WINKELRUIMTE
- ❄ HOOFDFUNCTIE ONDERSTEUNENDE
DETAILHANDEL
- ⊘ GEEN WINKELPANDEN SAMENVOEGEN
- DUITSE HOEK



GEBIEDSPROFIEL STEDELIJK CENTRUM

- ❄ BINNENSTAD
- ❄ DRUK
- ❄ LUW
- ❄ RUST
- ❄ MAASWAARD
- ❄ KAZERNE KWARTIER

Visie stedelijk centrum

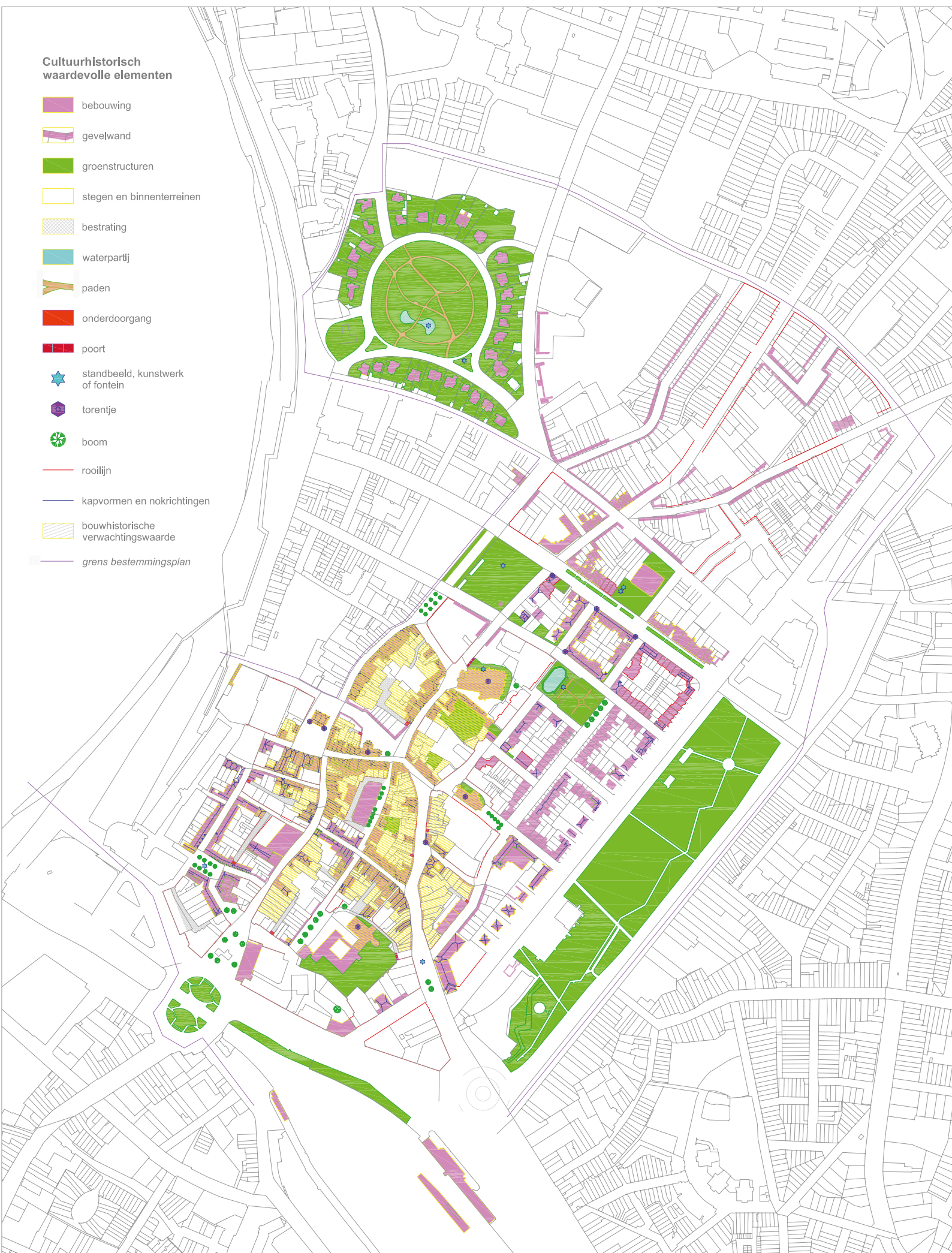
Cultuurhistorie

Belangrijkste doel voor cultuurhistorie is om het bovengrondse en ondergrondse cultuurhistorisch erfgoed zichtbaar en beleefbaar te maken.

- zichtbaar en beleefbaar: met name gericht op de Binnenstad (vesting en monumenten) en Kazernekwartier. bv. het markeren van de stadsmuur, poorten, wallen en grachten
- het beschermen van de cultuurhistorische waarden
- aanzetten van historische routes waar mogelijk
- binnenhoven binnen de stadsmuren openleggen en beter ontsluiten. maak 't aantrekkelijk en informeel
- archeologisch erfgoed behouden, of voor het publiek zichtbaar maken
- herbestemmen van middeleeuwse panden en grote historische gebouwen en complexen met wonen of duurzame, vitale functies
- binnenstad niet verder verstenen! juist vergroenen tbv klimaatadaptatie en belevingswaarde
- herwaarderen van de naoorlogse wederopbouwstad (zuidzijde van de binnenstad)

Cultuurhistorisch waardevolle elementen

-  bebouwing
-  gevelwand
-  groenstructuren
-  stegen en binnenterreinen
-  bestrating
-  waterpartij
-  paden
-  onderdoorgang
-  poort
-  standbeeld, kunstwerk
of fontein
-  torentje
-  boom
-  rooilijn
-  kapvormen en nokrichtingen
-  bouwhistorische
verwachtingswaarde
-  grens bestemmingsplan

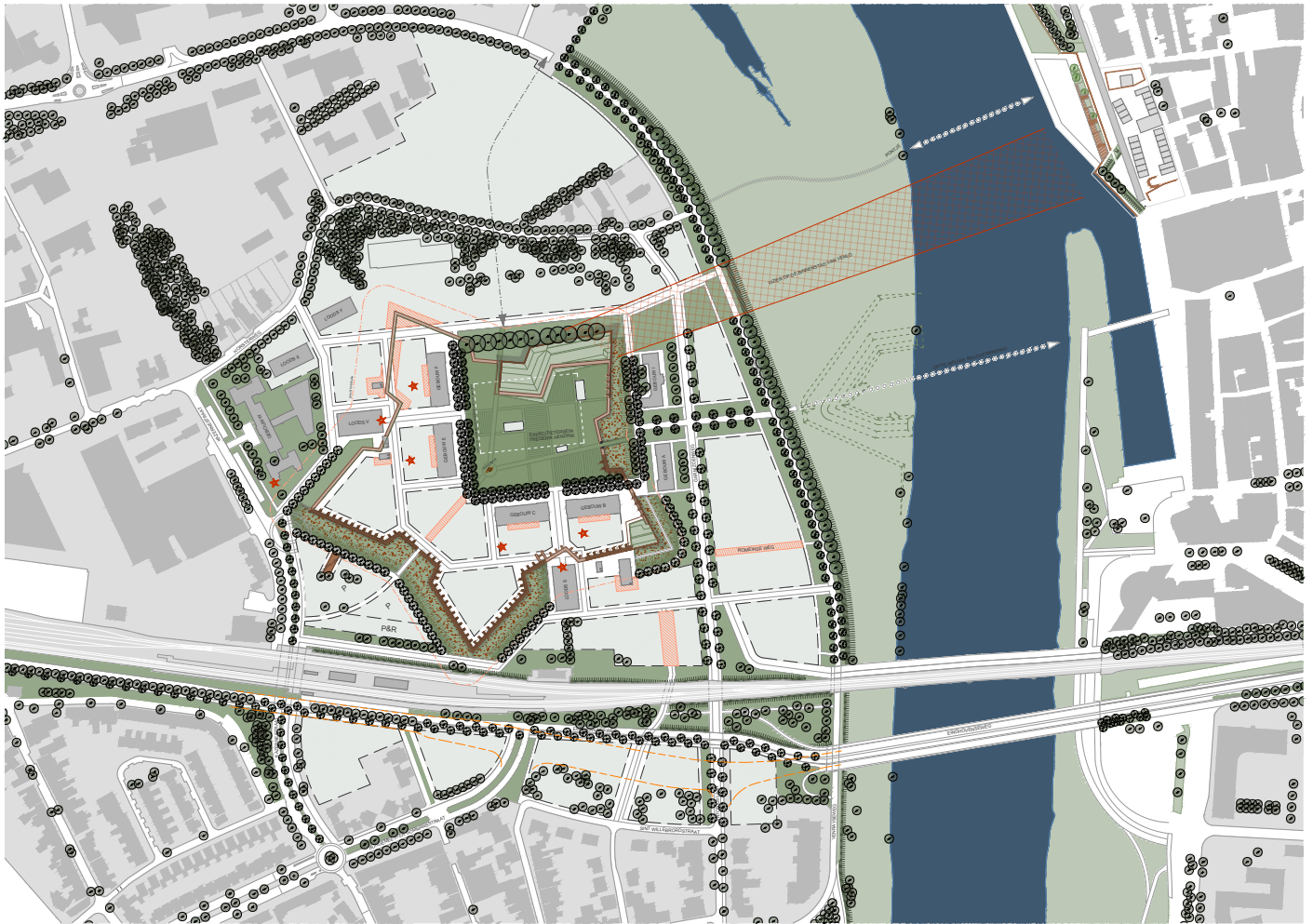




Gemeente Venlo
RAAP-adviesdocument 569, kaartbijlage 1, schaal 1:5.000

afgenda architectonische vrijheidsgraad	oedergrens (diepte)	oedergrens (oppervlakte)	belasting
 enigszins	40 cm -> 60 cm	0 m²	Belast een het architectonisch afgeda is v.a. in general. Als dit niet mogelijk is, dient omvulling in de planning van het architectonisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis van een breed belanghebbend en verdere beschikking van het project.
A&E tekent, verspreidt			
 A&E tekent, verspreidt	40 cm -> 60 cm	100 m²	Belast een het architectonisch afgeda is v.a. in general. Als dit niet mogelijk is, dient omvulling in de planning van het architectonisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis van een breed belanghebbend en verdere beschikking van het project.
architectonische verspreiding			
 zone met een zeer hoge architectonische verspreiding	40 cm -> 60 cm	100 m²	Belast een het architectonisch afgeda is v.a. in general. Als dit niet mogelijk is, dient omvulling in de planning van het architectonisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis van een breed belanghebbend en verdere beschikking van het project.
 zone met een hoge en middelbare architectonische verspreiding	40 cm -> 60 cm	200 m²	Belast een het architectonisch afgeda is v.a. in general. Als dit niet mogelijk is, dient omvulling in de planning van het architectonisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis van een breed belanghebbend en verdere beschikking van het project.
 zone met een lage architectonische verspreiding	40 cm -> 60 cm	5000 m²	Belast een het architectonisch afgeda is v.a. in general. Als dit niet mogelijk is, dient omvulling in de planning van het architectonisch onderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis van een breed belanghebbend en verdere beschikking van het project.
 zone met een zeer lage architectonische verspreiding	geen restricties	geen restricties	Er is geen architectonisch onderzoek noodzakelijk ingevolge de diepte en omvang van het project.
onderzoeken			
 termen waarvan het A&E proces niet is afgedekt	40 cm -> 60 cm	0 m²	Za betreffende onderzoeken.
 termen waarvan het A&E proces is afgedekt	geen restricties	geen restricties	Er is geen architectonisch onderzoek noodzakelijk ingevolge de diepte en omvang van het project.
vervalsingen			
 vervalsingen	geen restricties	geen restricties	Er is geen architectonisch onderzoek noodzakelijk ingevolge de diepte en omvang van het project.
overig			
 ruimtelijke vorm			
 kleur			
 materiaal			
 afwerking			

Gemeente Venlo
RAAP-adviesdocument 569, kaartbijlage 2, schaal 1:5.000



Plankaart Stedenbouwkundige Visie Kazernekwartier

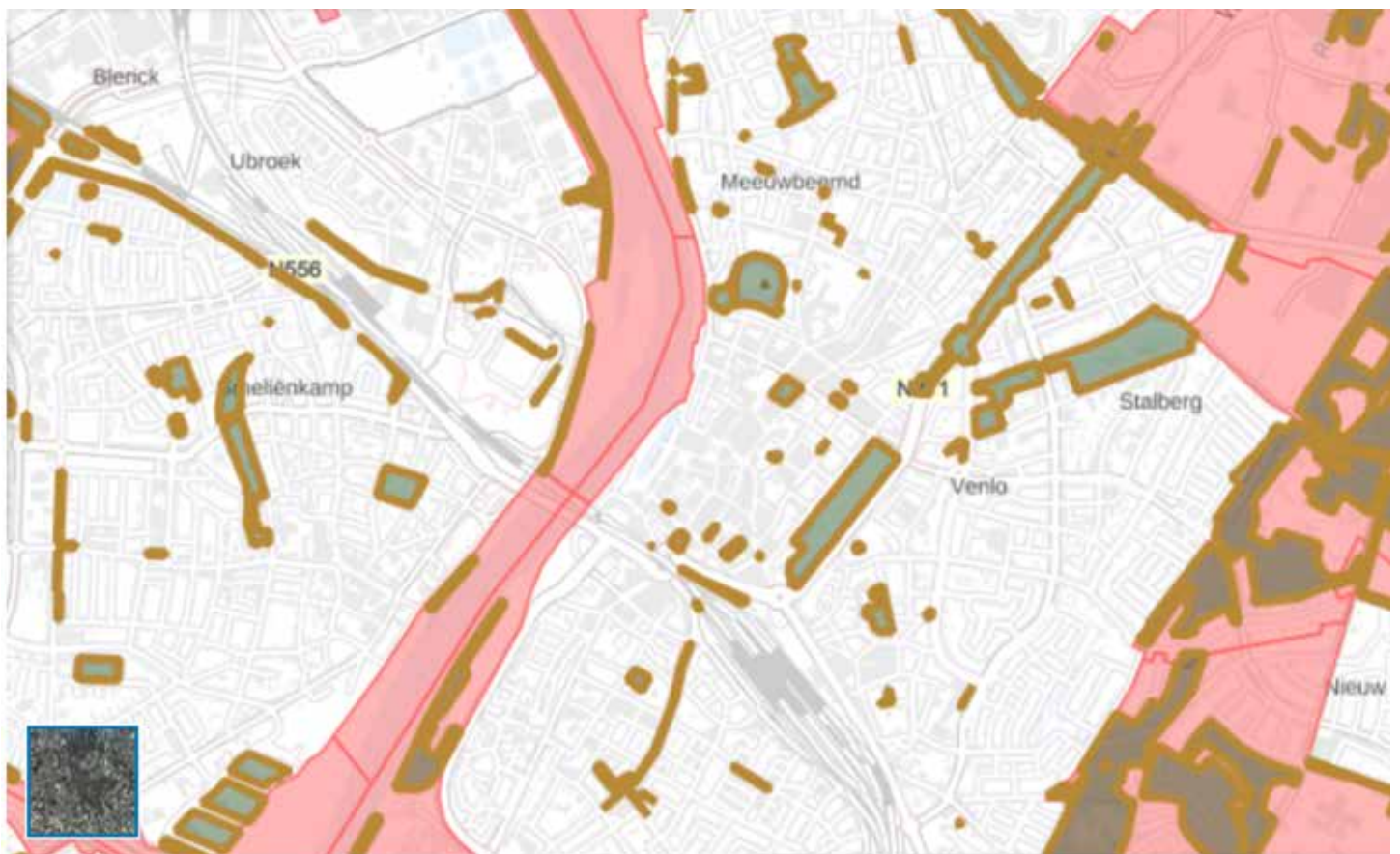


*Visie Verbeelding Vestingwerken (2020)
OKRA Landschapsarchitecten*

Groen en natuur

Belangrijkste doelen zijn het duurzaam inrichten en aantrekkelijk houden van de stad: het verminderen van hittestress, watertekort of -overlast en het verhogen van de biodiversiteit

- verhogen van de biodiversiteit (groen toepassen op gevels, daken, toevoegen van bomen)
- inzetten op nieuwe beleidsinzichten voor mobiliteit: fietsen, deelauto's, elektrisch rijden, OV
- nu is er veel 'kijkgroen', het zou goed zijn als er meer functioneel groen en water in de binnenstad zou zijn
- inzetten op het versterken van de robuuste groenstructuren
- behoud van vitaliteit van de bestaande groenelementen in de stad. dit betekent bestaand groen niet verwijderen, niet in de buurt van bomen bouwen en (grond-) watersystemen zo min mogelijk verstoren
- onder bestaande groenelementen liefst zo min mogelijk parkeeroplossingen zoeken, vanwege het belang van de ondergrondse groeiplaats
- ontstenen en vergroenen van het stedelijke gebied
- inzetten op natuurinclusief ontwerpen en bouwen
- inzetten op meervoudige functies van groen
- parkeerplekken op straat verminderen, verplaatsen naar gebieden buiten het centrum en/of inzetten op robuuste oplossingen (parkeergarages).



Register waardevolle bomen en houtopstanden (kaarten.venlo.nl)

Mobiliteit & parkeren

De belangrijkste opgaves zijn nu om de parkeerdruk beter te spreiden over de parkeervoorzieningen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Dit alles wel op een Venlose schaal. Denk hierbij ook aan een shift naar fietsen en OV.

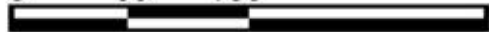
- bezoek van eigen inwoners aan de binnenstad moet met name gericht zijn op de voetgangers/fietsers en OV, niet op de auto. Zo komt er meer parkeercapaciteit vrij voor bezoekers van buiten
- recreatieroutes en fietsnetwerken moeten zo veel mogelijk vrij zijn van auto's. Belangrijk is hier het netwerk wat parallel aan de Maas komt te liggen.
- belang van het OV stimuleren voor bezoekers van de binnenstad van Venlo (met name vanuit Duitsland)
- 'blik' van de straat halen. Parkeren clusteren in geconcentreerde parkeervoorzieningen (garages of terreinen) i.p.v. op straat
- Gebied ten oosten van de binnenstad heeft in verhouding te weinig parkeercapaciteit voor bezoekers
- enkele wegen kennen een zware verkeersintensiteit en lopen tegen de grenzen van hun capaciteit aan, deze straten mijden voor ontwikkeling van parkeren (bv. Goltziusstraat)
- voor ondernemers is bereikbaarheid van het centrum per auto een belangrijke voorwaarde
- de loopafstand van parkeren tot de bestemming is belangrijk! Ondernemers zijn bang om klanten te verliezen wanneer ze te ver moeten lopen
- flexibiliteit is een must, gezien de extreme piekbelasting
- de huidige parkeerlocaties liggen met name aan de noord-en zuidzijde van de binnenstad. de oostzijde van de u-vormige ontsluiting heeft beperkte voorzieningen. De locatie van het oorspronkelijke Arsenaal lag versholten en was slecht vindbaar. parkeerlocaties die direct grenzen aan de hoofdwinkelstructuur vormen de 'poorten' naar de binnenstad. wanneer parkeerlocaties verder van de hoofdbestemmingen liggen, is het moeilijk oriënteren voor incidentele bezoekers
- de auto kan alleen rond Q4 en rond het Rosarium de binnenstad in komen. Uitbreiding van parkeerlocaties is dan ook logisch(er) langs de hoofdinfrastructuur of in de gebieden die autotoegankelijk zijn. Vanuit de autobereikbaarheid dient een parkeergarage dan als 'poort' van de binnenstad.
- op zaterdag sluit de vraag naar parkeren niet goed aan op het aanbod, wat leidt tot wachtrijen en uitwijkgedrag naar de schilwijken. In de noordoostelijke hoek is er te weinig capaciteit terwijl er in het zuidelijke deel van het centrum juist een overcapaciteit is. Vooral op de Duitse feestdagen is er een capaciteitsprobleem. Focus op een betere spreiding van de parkeerdruk op deze piekmomenten is nodig
- woningen zo veel waar mogelijk op eigen terrein parkeren. Huidige ontwikkelingen van woningen (bv. Q4) verhogen de parkeerdruk
- centrumzuid heeft voldoende parkeerplaatsen, o.a. bij het stadskantoor. De parkeerplaatsen bij de Maaskade komen te vervallen. Ontwikkelingen rondom het Kazerneterrein kunnen van belang zijn. De vraag naar extra parkeercapaciteit ligt in het noorden en oosten van het centrum. Parkeergarage Blok van Gendt (in noord) is begin november geopend.
- zoeken naar parkeren op afstand (transfer) op piekmomenten. Voorkeur voor locaties waarbij natransport kan met behulp van (gratis) leenfietsen, elektrische scooters en bestaande ov-verbindingen (zoals lijnbussen en sprinters)

LOOPSTROMEN

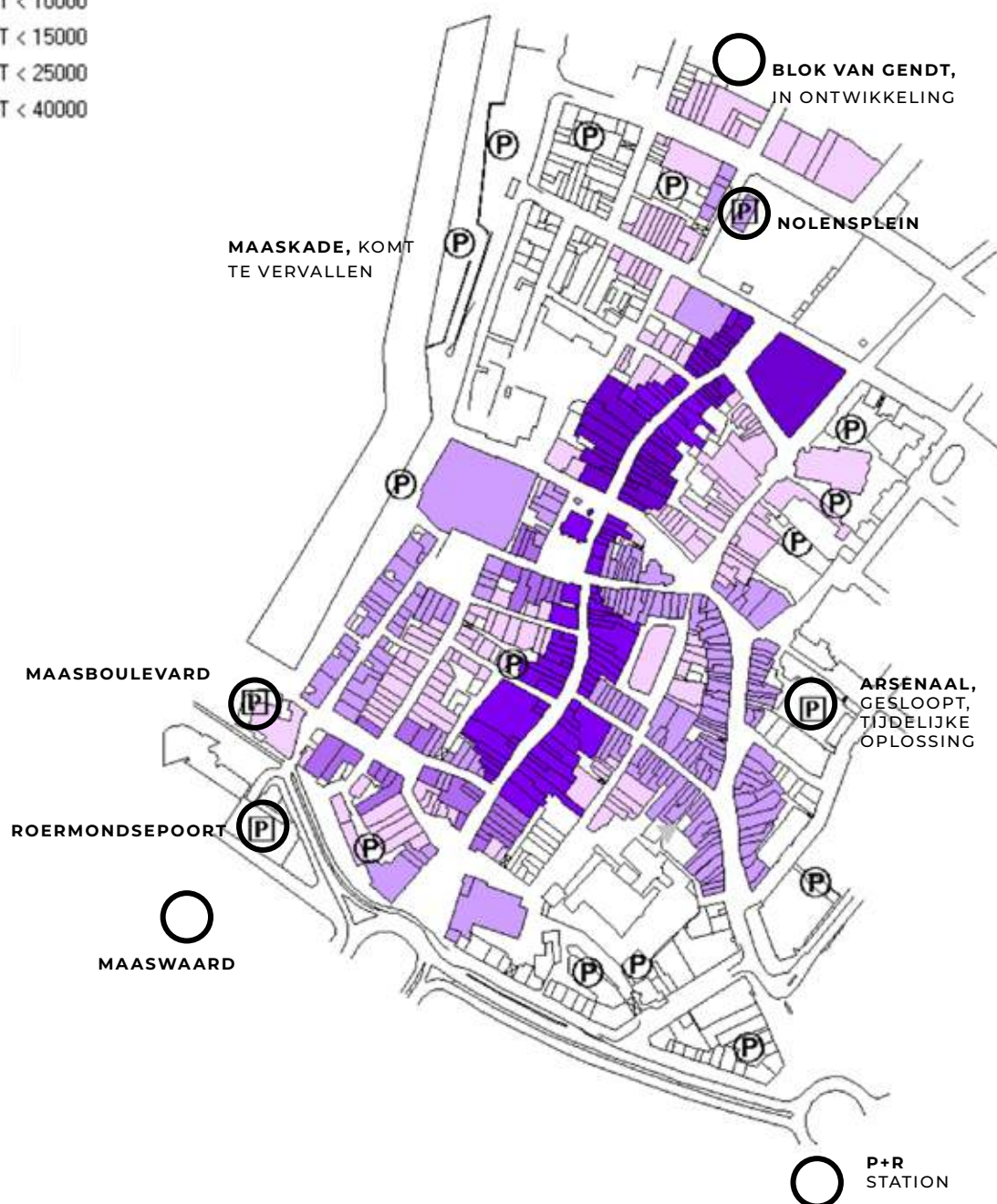
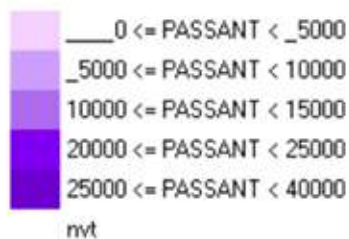
(BRON: LOCATUS)

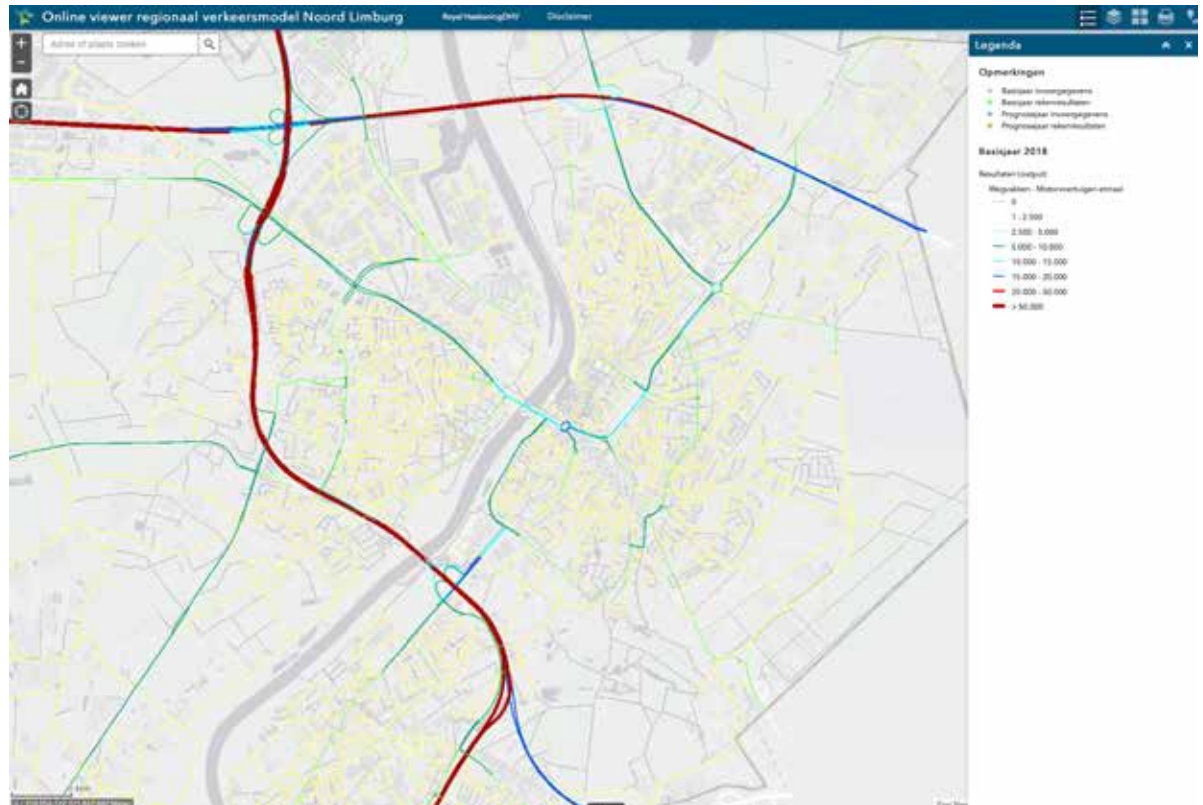
Goadplan: Thema PassantenKlasse

0 50 100

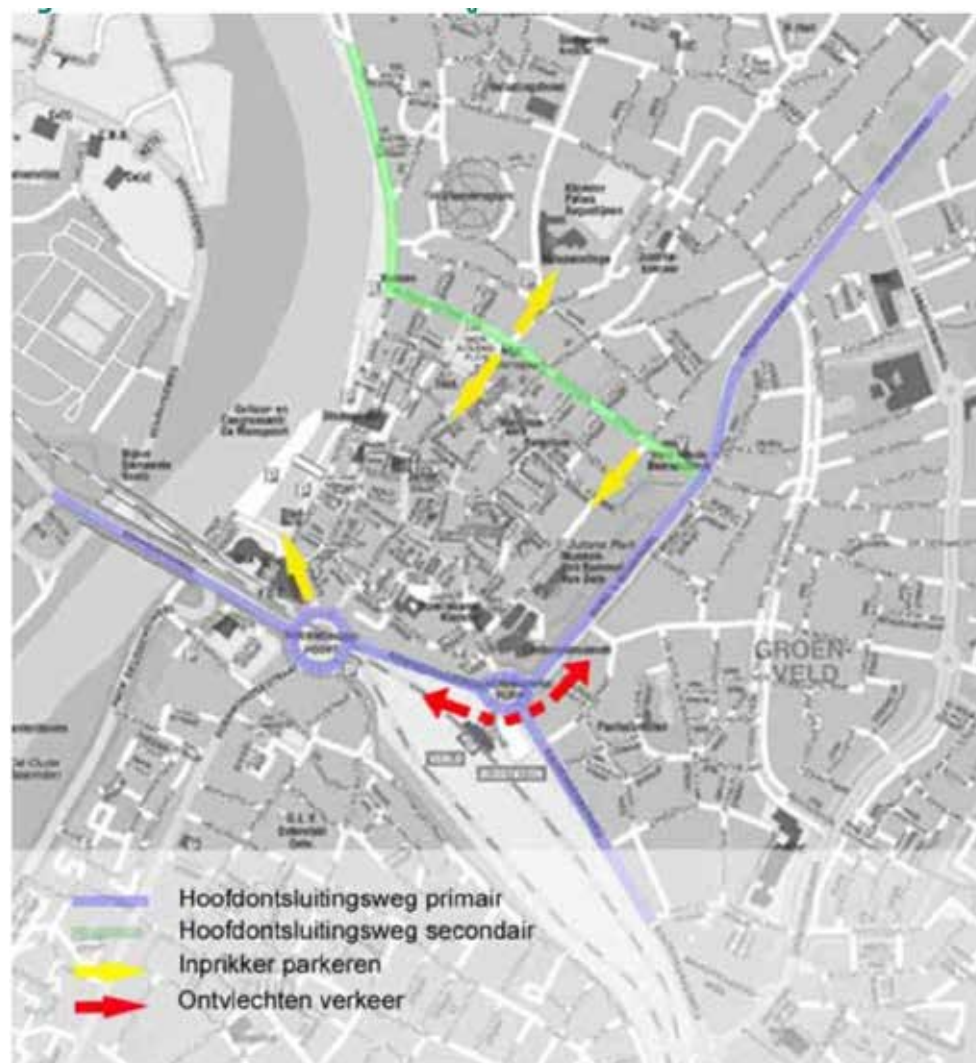


meters

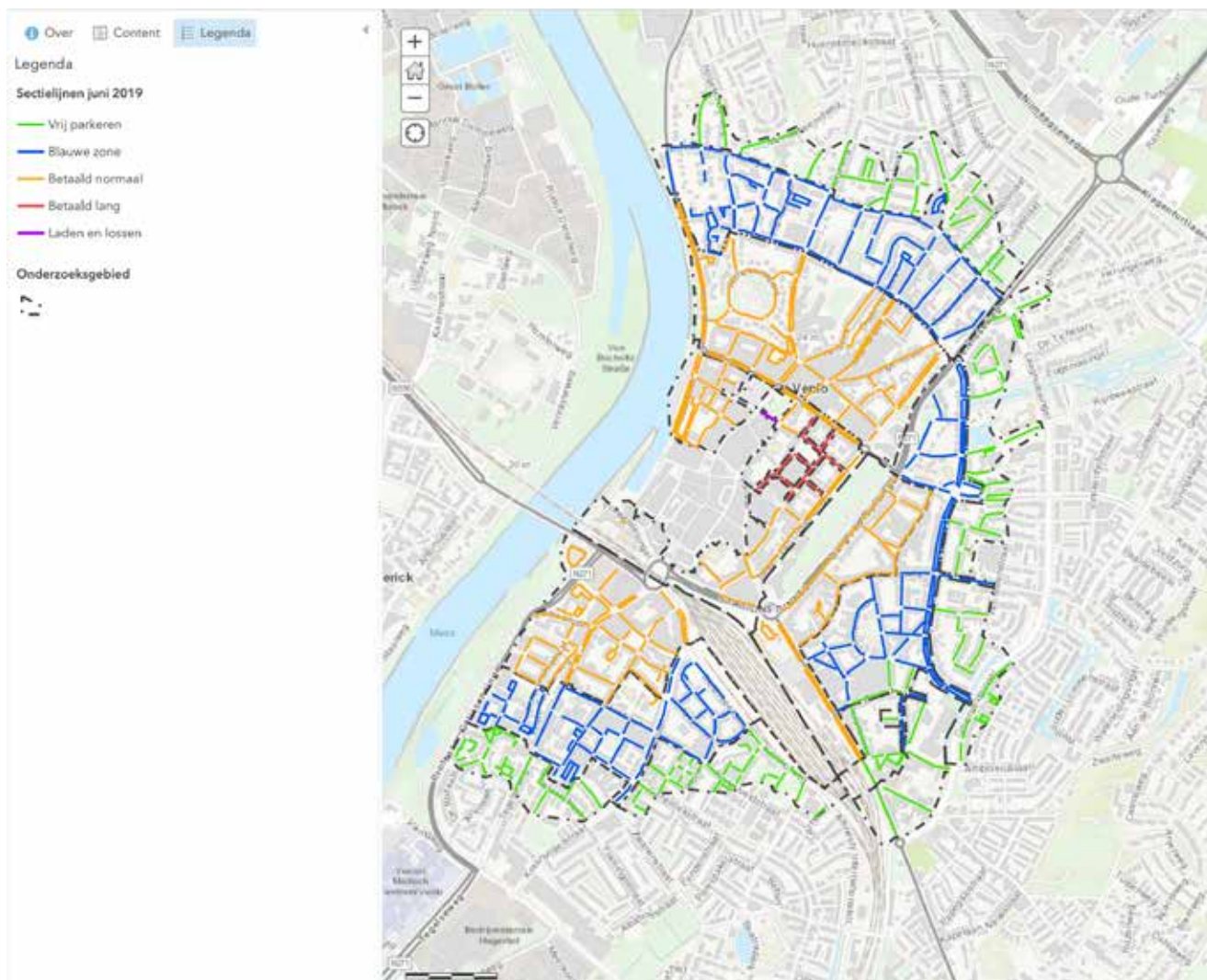




Regionaal Verkeersmodel Noord Limburg. bezocht: maart 2020



Deelnota bereikbaarheid en parkeren, 2007. Hoofdstructuur



Parkeeronderzoek Venlo centrum 2019

- Herkomst en vervoerswijze: 50% komt met de auto

	NL	D	
Auto	38%	77%	50%
Fiets	31%	4%	23%
OV	13%	18%	15%
te voet	17%	1%	12%
	70%	30%	

- Bezoekdoel:

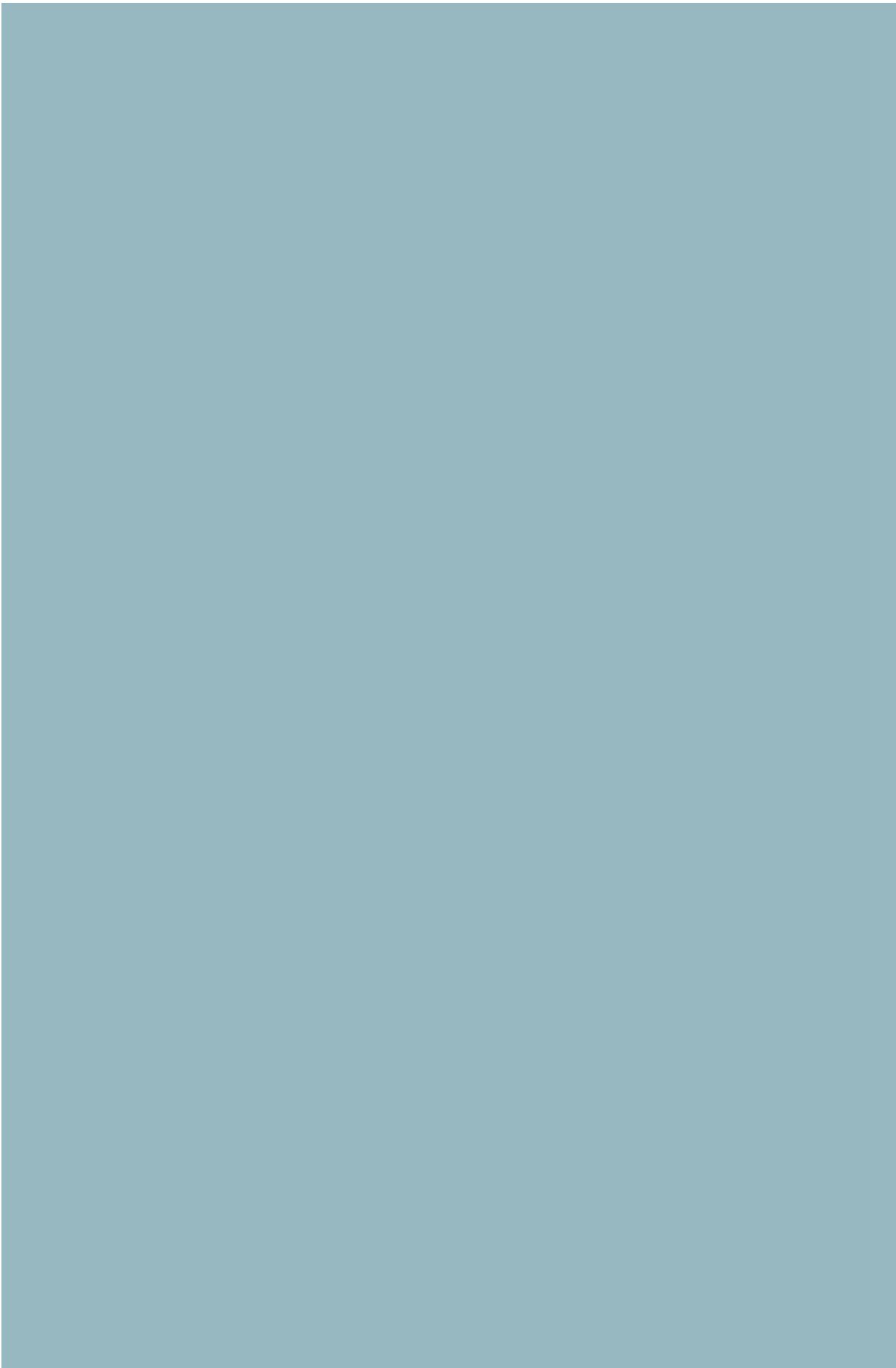
	NL	D	
Winkelen	52%	91%	64%
Wonen	14%	1%	10%
Werken	10%	1%	7%
Bezoek	5%	3%	4%
Anders	19%	4%	15%
	70%	30%	



Parkeeronderzoek Centrum, Empaction (2015)

Belangrijkste cross-sectorale ambities

- vergroenen van de binnenstad, niet verder verstenen
- ondergronds parkeren waar mogelijk, niet maaiveld verstoren
- een levendig hart: wonen, cultuur en werken
- verduurzaming tbv klimaat, hittestress en luchtkwaliteit
- zichtbaar en beleefbaar maken van de cultuurhistorie, archeologie en erfgoed
- benutten van het bestaande: hergebruik & transformatie
- innovatieve mobielsystemen: parkeren op afstand, transfers, elektrisch rijden, deelauto's, OV
- focus op langzaam verkeer in de binnenstad: fietsroutes en voetgangersgebieden
- Maasontwikkeling: focus op groen aan de kade en recreatieve routes (geen afgravingen!)
- parkeren aan de hoofdinfrastructuur (aan de rand), dit laten dienen als poort naar de stad



Verkenkend onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

4

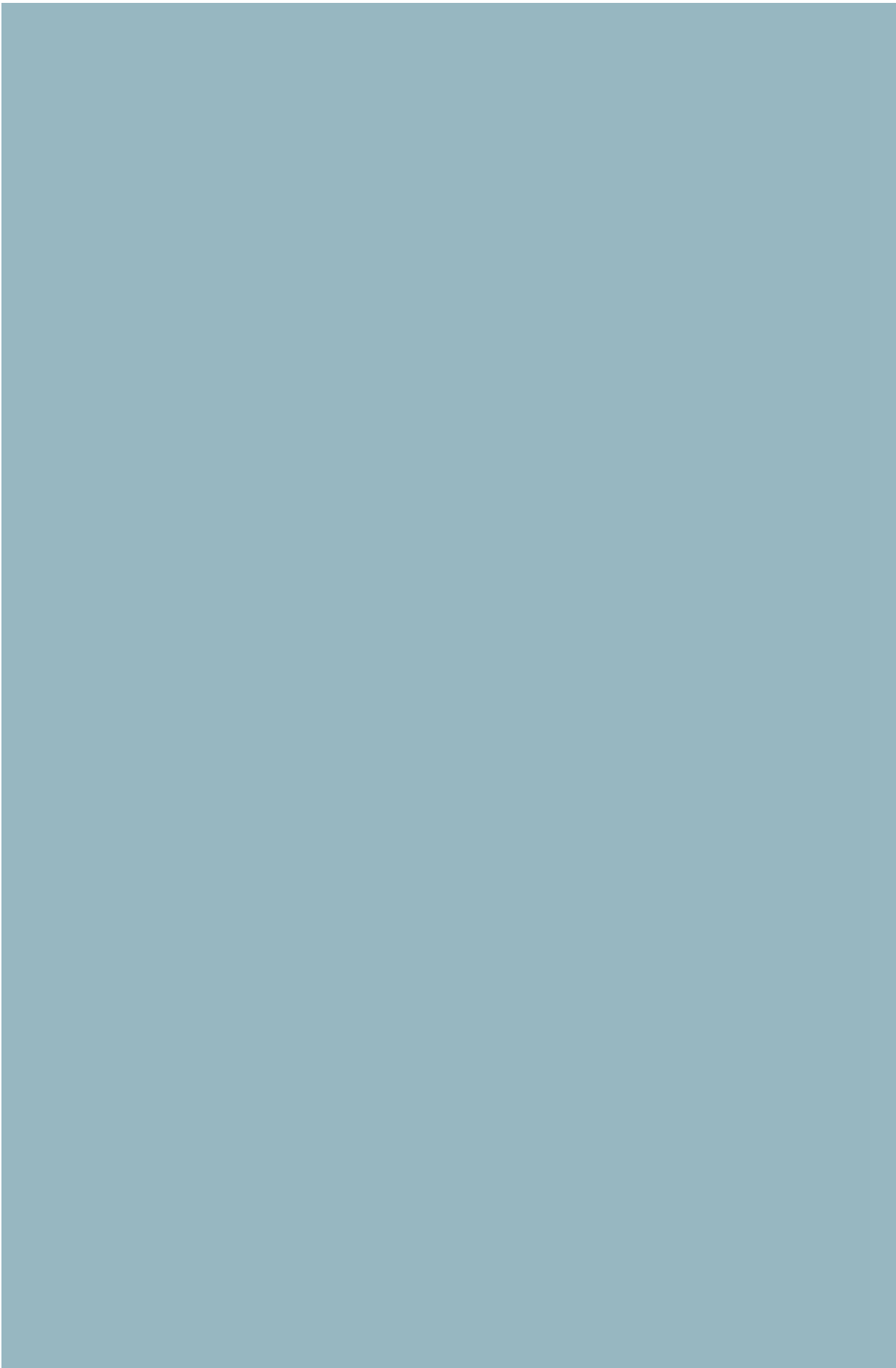
Criteria voor locatie-keuze

Toetsingscriteria

deskresearch + interviews

Vanuit het toetsingskader worden de belangrijkste criteria geformuleerd die een locatie kunnen beoordelen op geschiktheid. Het beoordelen van de locaties aan de hand van deze criteria leidt niet tot een exacte cijfermatig te onderbouwen resultaat. De criteria leiden tot een overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen. Het afwegen van belangen, de voor- en nadelen en het prioriteren daarvan wordt in overleg gedaan met de gemeentelijke specialisten en de klankbordgroep.

Criteria	Indicatoren	Beschrijving
BESCHIKBAARHEID	- beschikbaarheid grond - eigendommen - lopende ontwikkelingen - reserveringen of ruimteclaims	-Wie bezit de huidige grond en/of het gebouw? -Is de grond in het bezit van de gemeente? -Welke plannen en ontwikkelingen gelden er voor de locatie? -Zijn er reserveringen waar rekening mee dient gehouden te worden?
NUT EN NOODZAAK	- ligging t.o.v. bestaande garages en parkeerplaatsen - (potentiele) capaciteit - bestaande parkeerdruk - gewenste rust/drukke volgens beleid - geschikt voor juiste doelgroepen - toekomstbestendig/flexibel	-Huidige capaciteit: waar liggen de huidige parkeerplaatsen en hoeveel parkeerplaatsen zijn er? -Hoeveel kan er naar schatting gerealiseerd worden? -Waar zit de hoogste druk en de meeste vraag? -Waar is juist behoefte aan rust? -De juiste parkeerder op de juiste plaats? (doelgroepen: bewoners, bezoekers, werknemers) -Zijn er mogelijkheden om de ruimte flexibel in te zetten in tijden van onderbezetting?
BEREIKBAARHEID EN NABIJHEID	- bestemmingen en afstanden - OV-verbindingen - stations - fietsroutes - voetgangersgebied - toegangsroutes	-Wat is de positie van de locatie t.o.v. de belangrijkste bestemmingen? -Is de locatie gemakkelijk te bereiken en te vinden voor gebruikers? -Via welke toegangsroutes is de locatie te bereiken? -Is er een koppeling mogelijk met andere mobiliteitsvormen (trein, bus, fiets, voetganger)?
COMPLEXITEIT	- bodemgesteldheid - archeologie - welstand - waterkering - kosteninschatting	-Is er sprake van vervuiling en is er sanering nodig? -Wat is de archeologische verwachtingswaarde en is afgraven mogelijk? -Zijn er beeldkwaliteitsplannen opgesteld voor de locatie, of heeft het een bijzondere status vanuit welstand? -Heeft een parkeerontwikkeling op deze locatie invloed op de waterhuishouding? -Zijn er redenen tot bouwtechnische uitdagingen (en daarmee een toename van bouwkosten)?
KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	- leefbaarheid - cultuurhistorische waarden - natuurwaarden - plannen voor gebieden	-Kan de ontwikkeling op een positieve manier ingezet worden voor het vergroten van de leefbaarheid? -Welke cultuurhistorische waarden gelden er en kunnen deze worden versterkt? (Welke visie is er voor de verbeelding van de vestingwerken)? -Welke natuurwaarden zijn er op locatie en kunnen deze worden versterkt? -Welke visies en plannen zijn er voor de gebieden rond de planlocatie? -Zijn er mogelijkheden om functies te mixen en kansen te koppelen?



Verkenkend onderzoek
uitbreiding parkeerlocaties Venlo

5

Inzicht tbv toetsing

Beschikbaarheid

- beschikbare gronden, gemeentelijke eigendommen,
- geplande en lopende ontwikkelingen (interviews + plancapaciteitsmonitor Limburg)

EIGENDOM

gemeente*



ONTWIKKELINGEN

ontwikkeling lopend



ontwikkeling afgewezen



* openbare wegen zijn ook in eigendom vd gemeente

INZICHTEN

- veel ontwikkelingen zijn niet meer in het stadium dat we er bij aan kunnen haken
- het Kazerneterrein zou een mogelijke koppeling kunnen zijn
- de locaties aan de noordrand zijn beperkt in grootte, ze lossen het volume vraagstuk niet op. Wel kunnen ze een bijdrage leveren.
- randen van het centrum veelal in bezit van gemeente, mogelijkheid tot ontwikkeling

Blariacumterrein

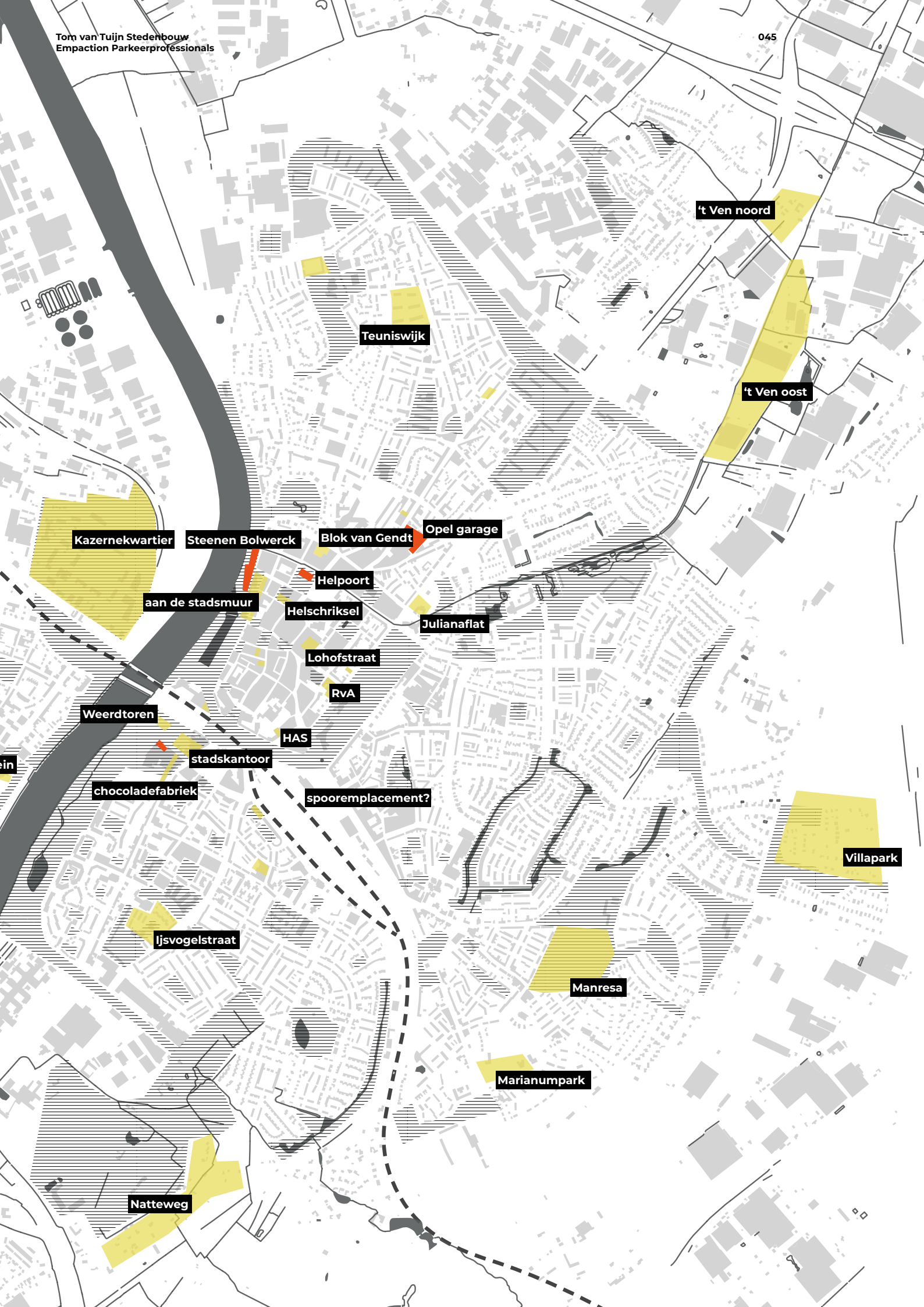
Hendrik v
Veldekestraat

Laurentiusplein

Stadhoudersstraat

oude Gieterij

Helmusweg



Nut en noodzaak

- bestaande garages en grote parkeerplaatsen (incl. capaciteit)

Nolensplein	590 pp
Nolensplein boven	170 pp
Roermondsepoort	450 pp
Maaskade hoog	30 pp
Maasboulevard	556 pp

- waar zit de hoogste parkeerdruk?
- wat is de potentiële capaciteit? Is het genoeg voor het oplossen van de parkeerdruk?

parkeerlocaties: opgehaald uit vragenlijsten en Google Maps

PARKEERDRUK
maximaal

Hoog (>85%)

Middel (70-85%)

Laag (<70%)

BEZETTING CAPACITEIT
maximaal

Nolensplein	96%
Nolensplein boven	115%
Roermondsepoort	92%
Maaskade hoog	177%
Maasboulevard	?

INZICHTEN

- meer dan voldoende parkeermogelijkheden aan de zuidzijde en westzijde van de binnenstad
- veel vraag in de noord- en oostzijde van de binnenstad
- in de noordzijde van de binnenstad is juist een wens voor meer luwte, met een focus op wonen
- parkeerdruk zit 'm met name in de piekmomenten, zoals op 1 mei. op een doordeweekse dag is er vrijwel geen probleem in capaciteit. Rond Q4 is er in het weekend een hoge parkeerdruk.
- op drukke dagen wordt uitgeweken naar woonstraten in de directe omgeving (schil).
- de parkeerdruk concentreert zich aan de Goltziusstraat, met name rond de Zwei Bruder. Juist in deze Duitse hoek is er vraag naar extra parkeercapaciteit.

Schepenenplein

P

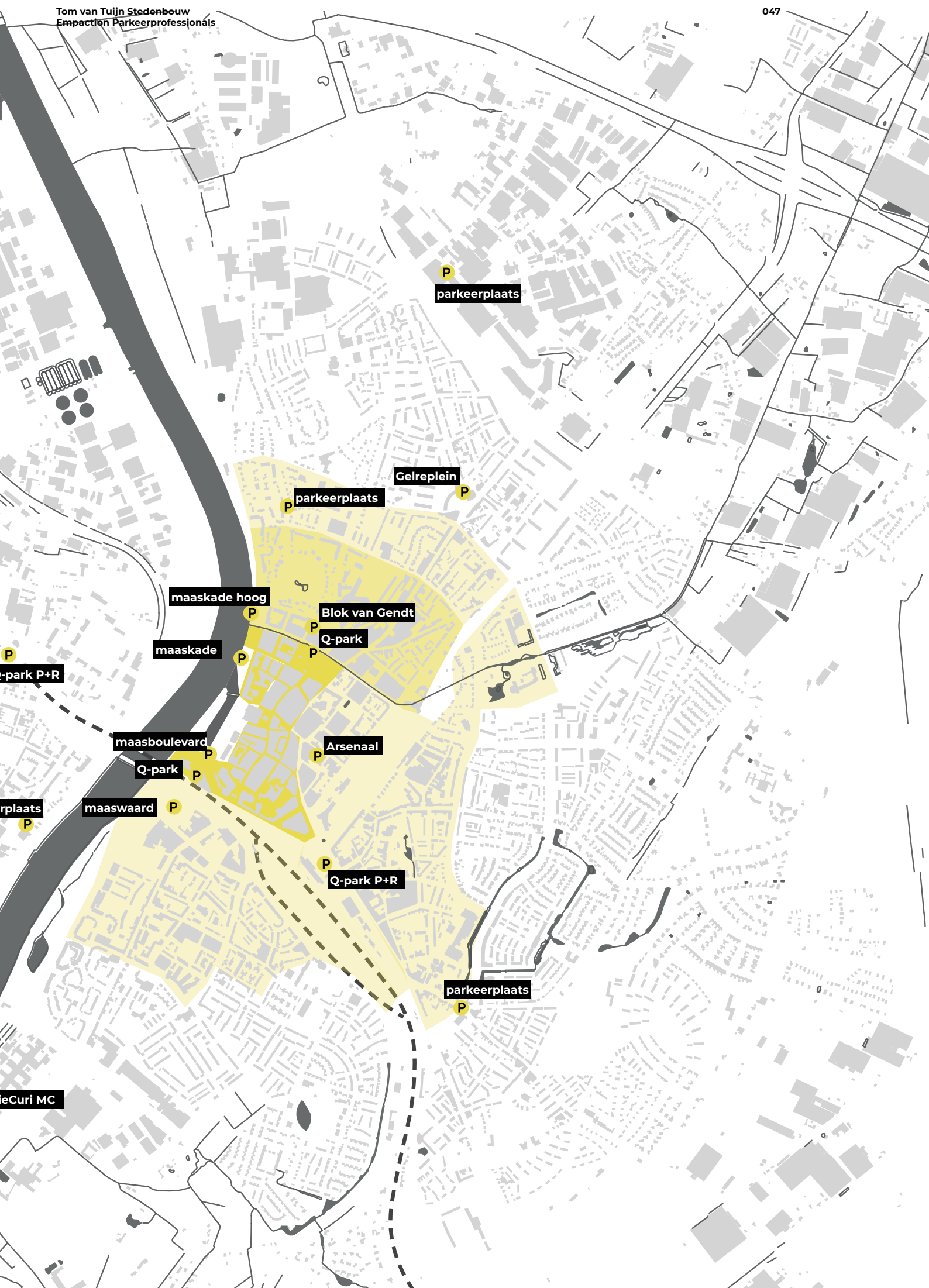
parkeer

Laurentiusplein

P

P

vi



-park P+R

rplaats

ieCuri MC

Bereikbaarheid & nabijheid

- relatie met bestemmingen
straal (100, 200, 300 meter)
genoemde belangrijke
bestemmingen zijn:
kernwinkelgebied, theater
en poppodium, musea bij
het Julianapark, HAS, UM,
stadskantoor en Zwei Bruder.
- OV: bushaltes
- fiets: parkeerplaatsen in
centrum, fietsroutes
- stations
- voetgangerszone
- toegangsroute auto

NABIJHEID

bestemming + straal



BEREIKBAARHEID

toegangsroute auto



bushaltes



fietsparkeren



fiets: ruggengraat



fiets: primaire routes



stations

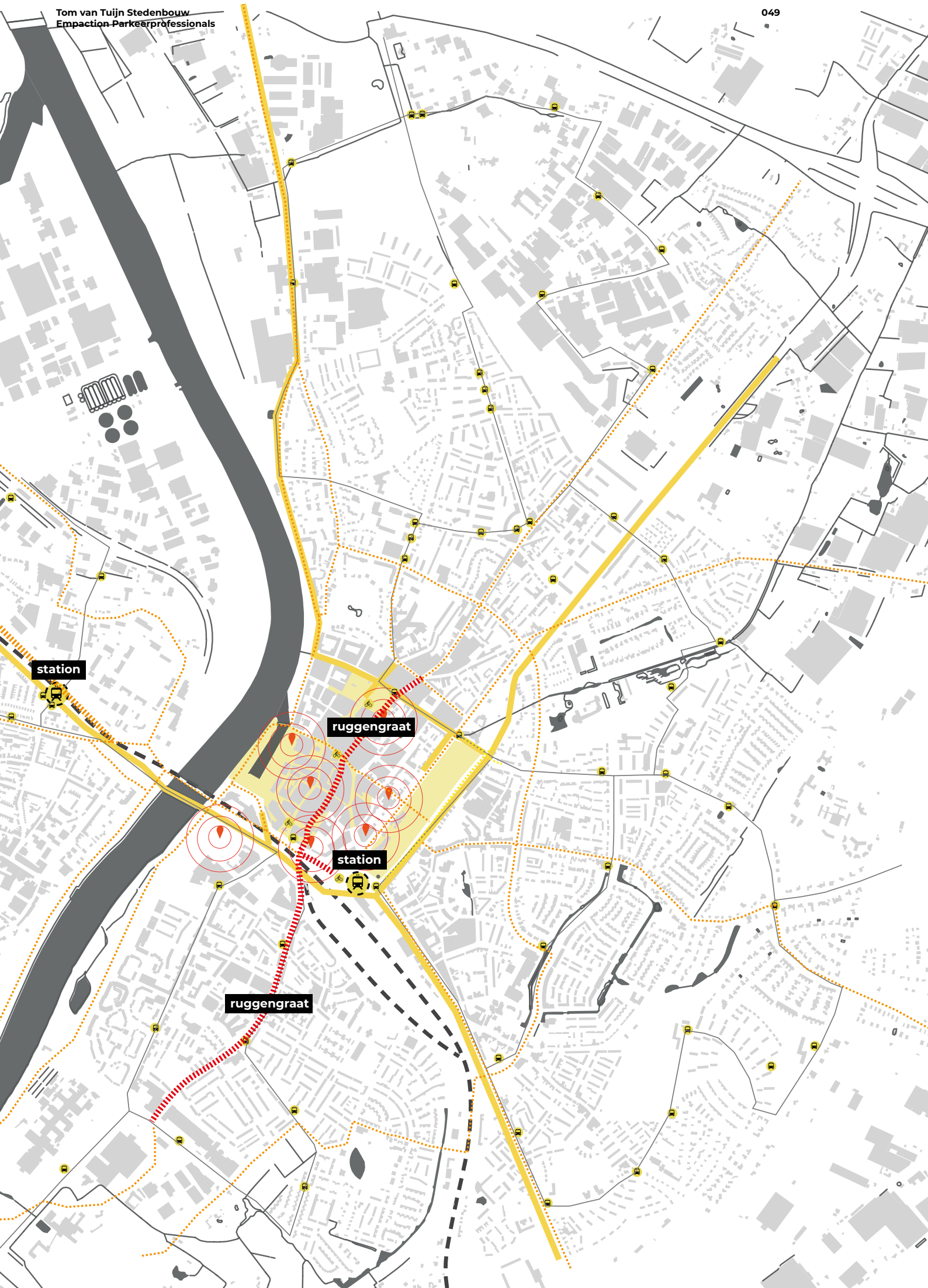


voetgangerszone



INZICHTEN

- buiten de binnenstad wordt al snel te ver voor bezoekers. wel kan het geschikt zijn voor bewoners of werknemers
- voor parkeren op afstand zijn locaties aan belangrijke OV verbindingen interessant. Denk hierbij aan het Kazernekwartier, de Koel, VieCuri/Fontys.
- voor locaties in de rand van de binnenstad zijn locaties aan de primaire routes (bv. ruggengraat) en hoofd-infrastructuur interessant, indien ze ontsloten kunnen worden vanaf de singel. een voorbeeld hiervan is het Julianapark.
- de Goltziusstraat is zwaar belast
- rondom het station komen al veel vormen van mobiliteit samen. een parkeeroplossing kan hier hand in hand gaan met innovatieve mobiliteitsconcepten (hub)
- Kazernekwartier biedt mogelijkheden om de verbinding met het centrum te versterken middels combinaties van vervoer (auto, trein, bus, fiets). De Greenport Bikeway kan hiervoor ingezet worden. Wel dient de verbinding over het water voor langzaam verkeer verbeterd te worden



Complexiteit van realisatie (1)

- archeologische bestemming
- welstand

WELSTAND

beeldkwaliteitsplan



bijzondere status



ARCHEOLOGIE

WA-1



WA-2



WA-3

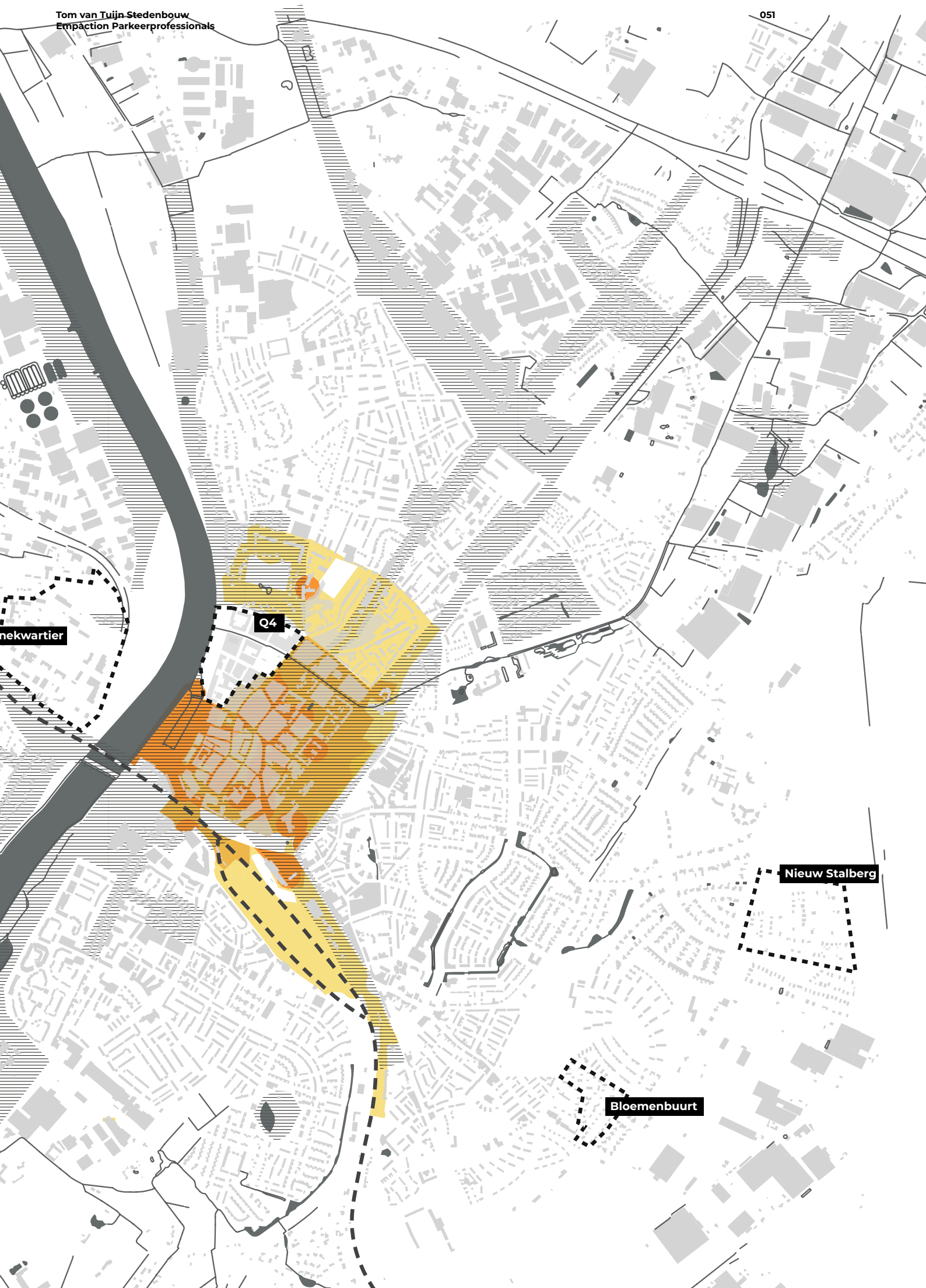


Ubroek

Kazer

INZICHTEN

- veel plekken in en rondom de binnenstad hebben archeologische waarde, dit maakt afgraven complexer
- tegelijkertijd is dit een kans om archeologie en cultuurhistorie zichtbaarder te maken
- Q4 en Kazernekwartier hebben reeds opgestelde visies en beeldkwaliteitsplannen. Afhankelijk van hoe ver de processen gevorderd zijn, kan het complex zijn om hier nog een parkeerontwikkeling in te verwerken



nekwartier

Q4

Nieuw Stalberg

Bloemenbuurt

Complexiteit van realisatie (2)

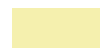
- waterkering (Waterschap)

WATERKERING

kernzone waterkering



beschermingszone B



kerzone wateren

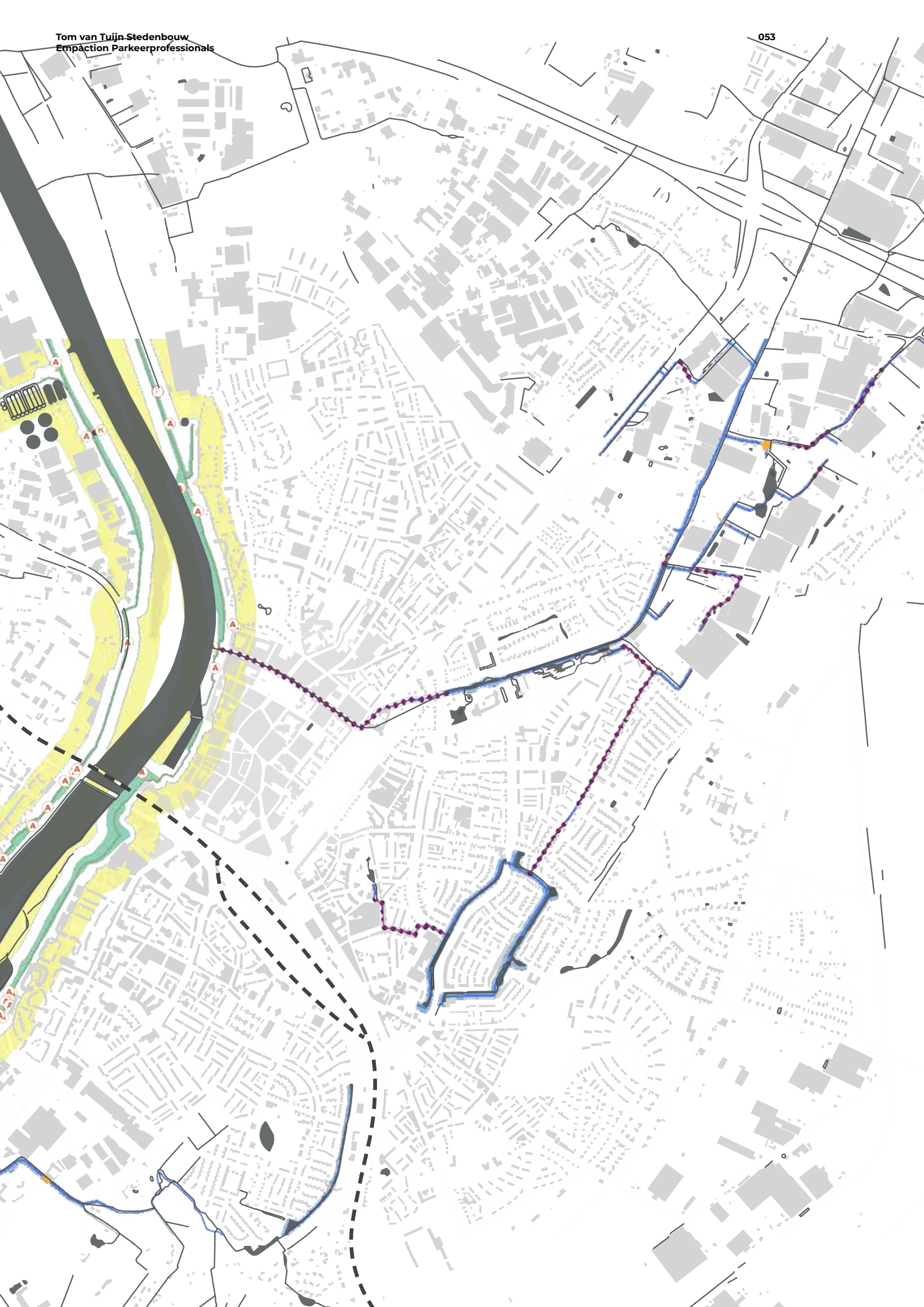


overkluizing



INZICHTEN

- een aanzienlijk gebied rondom de river is aangewezen als beschermingszone, of is onderdeel van de waterkering. Afgraven rondom de Maasoever is daarom niet mogelijk of complex (wat hoge kosten met zich meebrengt)
- Wel is er de mogelijkheid om mee te liften op de ontwikkelingen van de Maasoever en parkeren hier in het ontwerp te verwerken. Van belang is het dan om het recreatieve en groene karakter van de oever te respecteren. de parkeervoorziening wordt verwerkt in het hoogteverschil van de kade, icm het reconstrueren van de vestingwal



Kwaliteit vd leefomgeving (1)

- cultuurhistorie,
- groenqualiteiten & natuurwaardes
- bijzondere plekken in structuur centrum

CULTUURHISTORISCHE WAARDE

bebouwing



groenstructuur



water



STRUCTUUR CENTRUM

bijzondere plekken



NATUURWAARDES

groenzones



lanen/bomenrijen



bomenrijen

INZICHTEN

- terughoudendheid met locaties waar een nieuwe auto-route naartoe moet in de binnenstad
- groenzones van de Maas respecteren: verdere verharding is hier niet gewenst. een parkeerontwikkeling moet natuurinclusief zijn in deze zones
- er zijn een aantal bijzondere plekken aan de rand van de binnenstad die als 'poort' kunnen dienen.
- ontwikkelingen in bouwblokken richten op behoud en transformatie, geen sloop. beperkte ruimte beschikbaar in de binnenstad



Kwaliteit vd leefomgeving (2)

- Verbeelding vesting. (OKRA Landschapsarchitecten)
- vergroenen van de zone buiten de stadsmuren, en vergroenen van verharde ruimtes binnen de stadsmuren
- muur als continue en herkenbaar element
- herkenbare stadspoorten
- leesbaar maken oude handelswegen

INZICHTEN

- de mogelijkheid bestaat om de zone buiten de stadsmuren verder te vergroenen en deze bereikbaar te maken voor publiek. parkeerontwikkelingen mogen hier het maaiveld niet verstoren. een parkeergarage onder het Julianapark is een mogelijkheid
- de ruimtes in bouwblokken zijn nu vaak verhard, waar mogelijk vergoening inzetten. intensief parkeren is hier niet gewenst
- parkeren in de nabijheid van de stadspoorten geeft een toegankelijke entree naar de binnenstad



Kwaliteit vd leefomgeving (3)

visie voor deze gebieden:

Kazernekwartier: verbeelding van historie Venlo

Q4: woningen in centrum, veel plannen. maaskade ontwikkelen voor recreatie

Maaswaard: groene oever, weertoren en stadskantoor: duurzaamheid+ 'visitekaartje'

spoorsingel: veel plannen voor geweest, weinig zekerheid

Rosarium: met name behoefte aan meer rust.

binnenstad noord: weinig concrete plannen

Kloosterkwartier: 'poort' van Venlo binnenstad. focus op voetgangers. uitbreiding van HAS

- KAZERNEKWARTIER
visie opgesteld

Q4

steenbolwerk, aan stadsmuur, Helpoort, Blok van Gendt

MAASWAARD

weertoren, stadskantoor

SPOORSINGEL

spooreplacement: barrièrewerking slechten, vergroenen en meervoudig ruimtegebruik

KLOOSTERKWARTIER

HAS uitbreiding

ROSARIUM

KLEIN ITALIE

BINNENSTAD NOORD

Julianafat, Valuascollege en sporthal. bedrijfsgebouwen Straelseweg

HOGKAMP

Gilde Opleidingen, oude bedrijfsgebouwen Burg. van Aefferdenstraat

BEHOEFTE

Druk



Luw

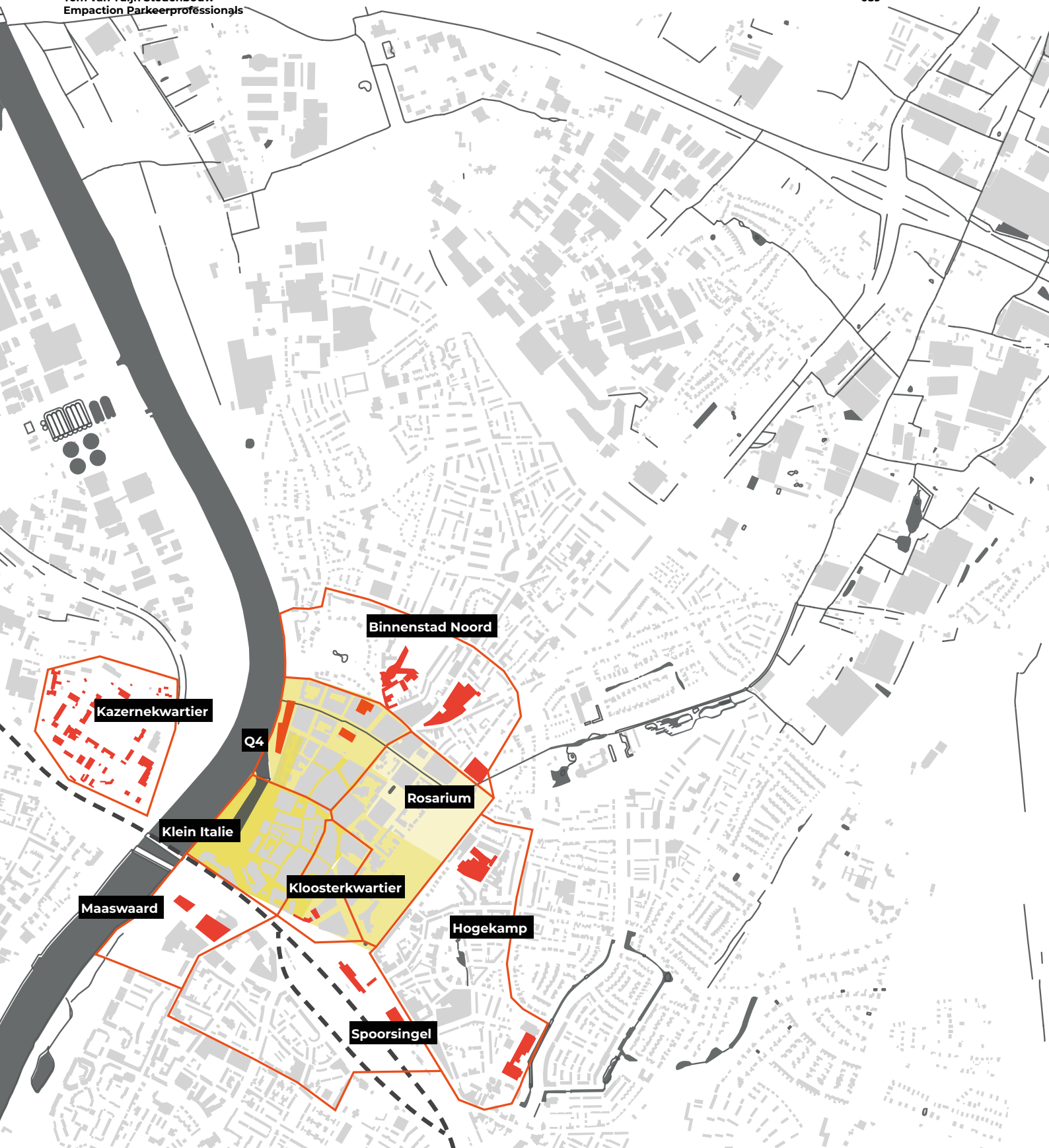


Rust



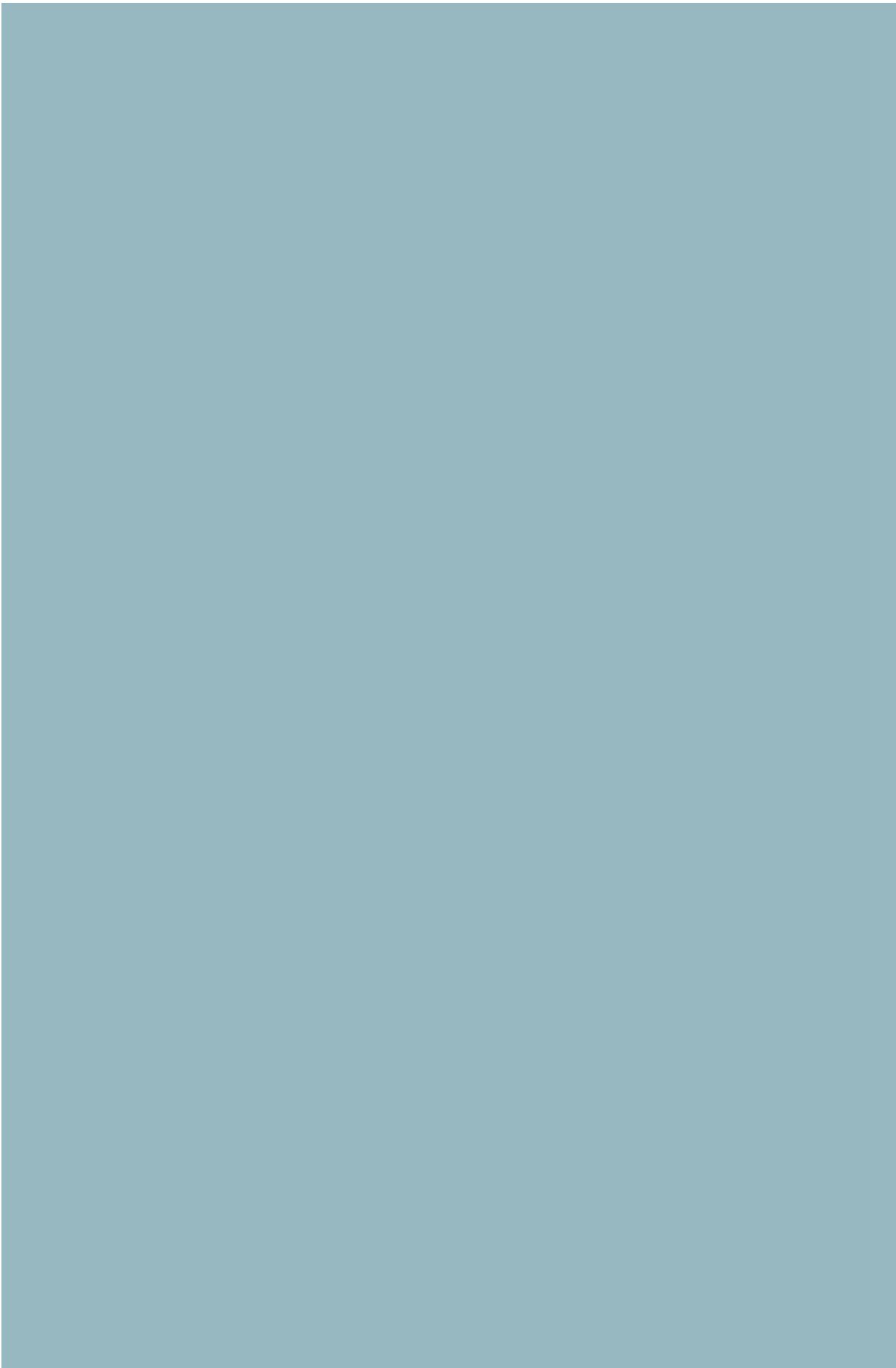
vanuit beleid gewenste levendigheid

- deelgebieden en plannen



INZICHTEN

- er zijn koppelkansen mogelijk met de stationsomgeving: 1 integraal ontwerp voor maken en mogelijk de verbinding tussen noord- en zuid versterken
- parkeerplaatsen weg halen in de openbare ruimte van de binnenstad en concentreren in een parkeeroplossing kan lokaal veel kwaliteitswinst geven
- proces van Kazernekwartier is al ver gevorderd, parkeren op maaiveld niet mogelijk
- parkeren in Rosariumbuurt niet gewenst voor bezoekers, door extra verkeer in de woonstraten
- transformatie van bedrijfsgebouwen Hoge Kamp kan grote kwaliteitswinst opleveren



Verkenkend onderzoek
uitbreiding parkeerlocaties Venlo

6

**Concept-shortlist
locaties**

Shortlist locaties

Op basis van interdisciplinaire gesprekken en een analyse van de lopende beleidsdocumentatie is de longlist bijgesteld tot een shortlist, waarin voorstellen worden gedaan tot het nader onderzoeken van locaties. Dit zijn er 14 in totaal.

KAZERNEKWARTIER

FONTYS/VIECURI

OCE-LOCATIES

TREFCENTER

LOCATIES BINNENSTAD NOORD

MAASKADE/Q4

MEDIAMARKT

ARSENAAL

BEDRIJVEN HOGEKAMP

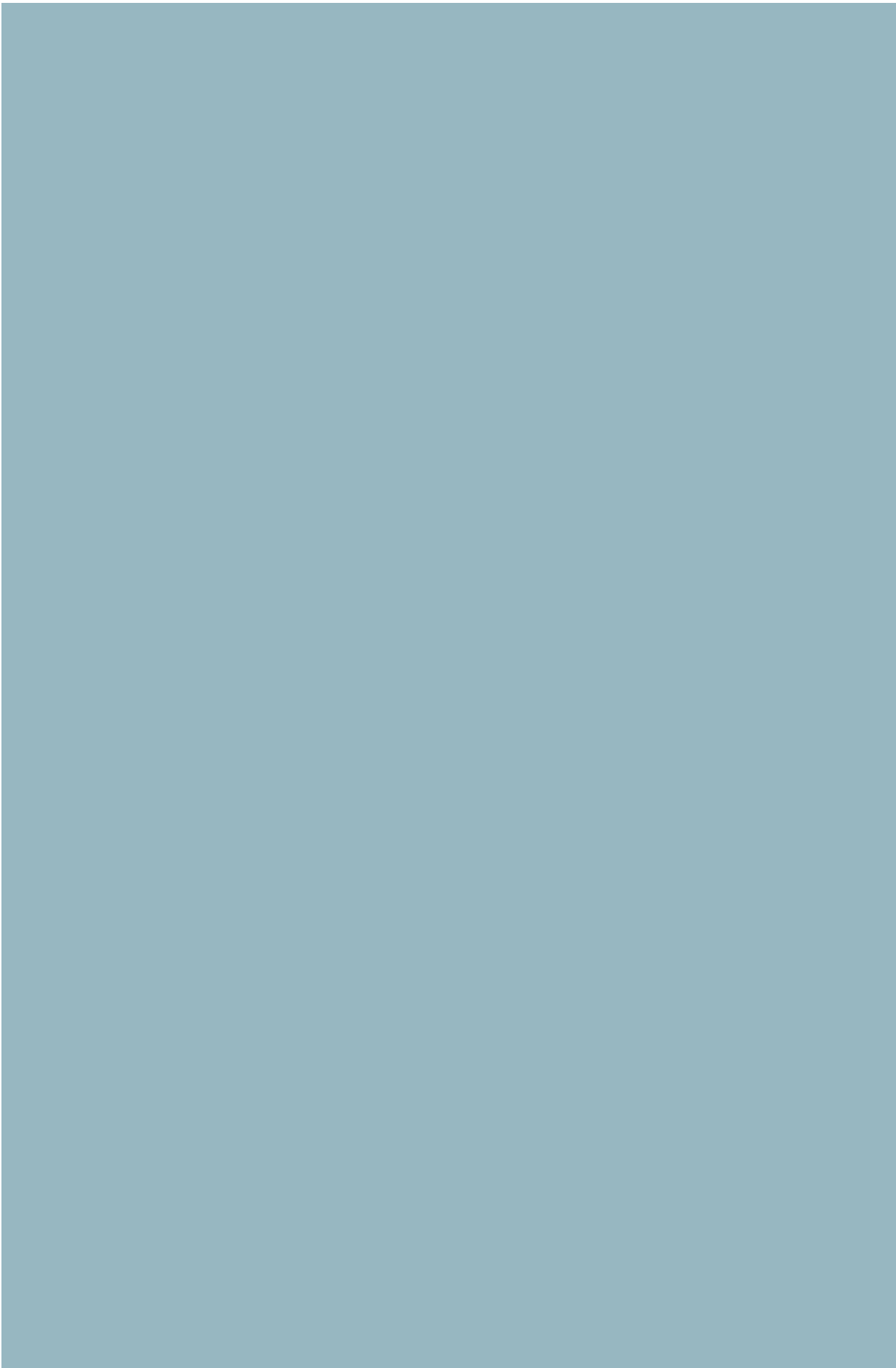
C&A / HAS

JULIANAPARK

P+R STATION

SPOOREMPLACEMENT

DE KOEL



Verkenkend onderzoek
uitbreiding parkeerlocaties Venlo

7

**Beoordeling
locaties shortlist**

Op basis van de volgorde dienen geen conclusies te worden getrokken. De volgorde van de opsomming is niet van belang in de beoordeling van de locaties.

1. Arsenaal

De locatie vormt vanuit bezoekers- en ondernemersoptiek een goede parkeervoorziening dichtbij de centrubestemmingen in de binnenstad. Gezien het ontbreken van een voor de hand liggend alternatief is de tijdelijke bezoekersgarage een nuttige voorziening. Op termijn, bij alternatieve capaciteit, zal onderzocht moeten worden wat de rol van de parkeervoorziening kan zijn. Een nieuwe grootschalige bezoekersgarage ligt gezien de ligging en bereikbaarheid niet voor de hand. De leefbaarheid van de omgeving is hier een belangrijke ambitie.

Doelgroep: op korte termijn bezoekers, op middellange termijn abonneementhouders

Voorwaarden:

Koppelkansen: parkeerplaatsen op straat opheffen en slag in ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid maken



+

-

BESCHIKBAARHEID	grond in bezit van gemeente	
NUT EN NOODZAAK	nog weinig parkeervoorzieningen in het oosten, in te zetten voor verdichting wonen in het centrum	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	ondernemers: dichtbij bestemmingen zowel bezoekers (Duitse hoek/winkelgebied/museumkwartier) als bewoners	lastig vindbaar, verstopt, verkeersveiligheid
COMPLEXITEIT	al eerder parkeervoorziening geweest, ruimte is aanwezig. structuur is al verstoord	WA-2 archeologie. afgravingen beperkt
KWALITEIT OMGEVING	bewonersparkeren van straat naar garage leidt niet tot extra verkeer	kan beter ingezet worden om kwaliteit van inrichting binnenstad te verbeteren (vergroenen), zie visie verbeelding vestingwerken liever 'blik' weren uit het centrum

2. Julianapark

Een gedeelte van het Julianapark is een kansrijke locatie voor een grootschalige en kwalitatieve parkeervoorziening op een strategische locatie, voor de langere termijn. De centrumbestemmingen liggen op beperkte afstand en de grond is in eigendom van de gemeente. De koppelkansen maken het mogelijk om een visitekaartje te maken voor de stad.

Doelgroep:	bezoekers & bewoners doorde- weeks en nacht
Voorwaarden:	goede ontsluiting op de we- geninfrastructuur; onder het evenementenveld, buiten boomkronen; goede route naar winkelgebied
Koppelkansen:	mogelijkheid zichtbaar maken van vestingwerken



+

-

BESCHIKBAARHEID	grond in bezit van gemeente herontwikkeling is lopend al onderzoek gedaan naar capaciteit	
NUT EN NOODZAAK	in te zetten voor verdichting wonen in het centrum nog weinig parkeervoorzieningen in het oosten	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	gelegen aan hoofdinfrastructuur relatief dichtbij bestemmingen dichtbij station (koppeling OV)	lastig vindbaar, verstoep, verkeersveiligheid
COMPLEXITEIT	complexiteit afgravingen (archeologie) complexiteit bouw icm evenementen en activiteiten	
KWALITEIT OMGEVING	in te zetten voor verbeelding erfgoed/ vesting mogelijkheid om robuuste groen- structuur te versterken	behoefte aan meer luwte/rust in Rosa- riumbuurt

3. P+R-locatie station (noord)

In de stationsomgeving ligt op dit moment de P+R locatie. Op loopafstand van het zuidelijk deel van de binnenstad. Hoewel de grond niet in eigendom is van de gemeente is het een kansrijke locatie voor een aantal specifieke doelgroepen. Door het te zien als mobiliteitshub kan het stimulerend werken voor het openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Doelgroep: bezoekers (dagjesmensen, niet t.b.v. de Duitse Hoek)

Voorwaarden: samenwerking Q-park P+R, bredere gebiedsontwikkeling stationsomgeving (aanpassing infrastructuur)

Koppelkansen: mogelijkheid mobiliteitshub, en daarmee aantrekkelijker om niet met de auto te komen. mogelijkheid stadsdistributiehubs. mogelijke koppeling met N-Z verbinding



+

-

BESCHIKBAARHEID	overmaat aan ruimte	gronden zijn van ProRail eerdere ontwikkelingen zijn afgewezen
NUT EN NOODZAAK	dient zowel bezoekers als bewoners nog weinig parkeervoorzieningen in het oosten	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	gelegen aan hoofdinfrastructuur combineren met OV en deelmobiliteit mogelijk logistieke en distributiehubs mogelijkheid	redelijke afstand tot bestemmingen in het centrum
COMPLEXITEIT	huidige P+R is uit te breiden	bouwen bij het spoor
KWALITEIT OMGEVING	mogelijkheid tot vergroenen mogelijkheid integrale stationsomgeving mogelijkheid logistieke hub in 't centrum	

4. Spooremplacement

In de omgeving van het spooremplacement is er een ruime hoeveelheid aan grond aanwezig. Deze grond is niet in eigendom van de gemeente, maar zou een kansrijke locatie kunnen zijn voor zowel bezoekers als bewoners. Door het te zien als mobiliteitshub en/of stadsdistributiehubs, kan de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum sterk vergroot worden. Het is van belang, gezien de relatieve afstand tot het centrum, om de barrièrewerking tussen noord en zuid te slechten en zo een nieuwe koppeling te creëren.

Doelgroep:	bezoekers (dagjesmensen, niet Duitse hoek) & bewoners
Voorwaarden:	noord-zuid stationsverbinding
Koppelkansen:	mogelijk als mobiliteitshub, daarmee aantrekkelijker om niet met de auto te komen. mogelijkheid stadsdistributiehubs, mogelijke koppeling N-Z verbinding



+

-

BESCHIKBAARHEID	overmaat aan ruimte	gronden zijn van ProRail, eerdere ontwikkelingen zijn afgewezen
NUT EN NOODZAAK	dient zowel bezoekers als bewoners	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	logistieke en distributiehubs een mogelijkheid. combineren met OV en deelmobiliteit mogelijk	relatief ver van bestemmingen in het centrum
COMPLEXITEIT	weinig complexiteit vanuit archeologie	bouwen bij het spoor
KWALITEIT OMGEVING	mogelijkheid tot vergroenen/ont-harden, mogelijkheid slechten barrièrewerking, mogelijkheid integrale stationsomgeving, logistieke en distributiehubs mogelijk	

5. Bestaande locaties ten noorden van de binnenstad

Direct ten noorden van de binnenstad liggen voor specifieke doelgroepen kansen om parkeermogelijkheden uit te breiden. Geen grootschalige bezoekersgarage maar relatief kleinschalige voorzieningen die onderdeel zijn van een complex of bouwontwikkeling. Voorbeelden zijn het parkeerterrein van het belastingkantoor, het binnenterrein van de voormalige Opel-garage en het sportveld van het Valuas college.

Doelgroep:	bewoners binnenstad Noord. bezoekers Duitse hoek
Voorwaarden:	duidelijke parkeerroute voor de auto. duidelijke wandelroute van/naar binnenstad. eventueel deelfietsen faciliteren. kleinschalige (<200pp) bovengrondse inpassing in bouw-blok
Koppelkansen:	auto's van de straat halen / verbetering van openbare ruimte



+

-

BESCHIKBAARHEID	veelal onbekend, gesprekken niet gestart, geen eigendom van gemeente, exploitanten markt maken al gebruik van terrein belastingdienst	
NUT EN NOODZAAK	behoefte aan noordzijde centrum mogelijkheid tot parkeren voor bewoners vd schil	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	dichtbij Zwei Bruder (Duitse doelgroep)	relatief ver van zuidzijde bestemmingen
COMPLEXITEIT	lage archeologische verwachting	
KWALITEIT OMGEVING	mogelijk extra verkeersbewegingen door woonstraatjes	

6. C&A / HAS

Aan een belangrijke toegang van de binnenstad ligt de locatie van de C&A / HAS. Hier liggen mogelijkheden om voor meerdere doelgroepen (bezoekers, bewoners (studenten)) parkeercapaciteit te creëren. Voor deze locatie is het van belang, gezien de bijzondere positie in de stad, om een integrale oplossing te bieden van wonen, parkeren en een kwalitatief hoogwaardige inrichting.

Doelgroep:	bezoekers (dagjesmensen, niet Duitse hoek) & bewoners
Voorwaarden:	entree aan zijde spoortunnel / Koninginnesingel
Koppelkansen:	integrale gebiedsontwikkeling van 1 van de belangrijkste plekken in de binnenstad. zichtbaar maken poort oude vesting. mogelijke vervanger Roermondsepoort (overcapaciteit wegnemen)



+

-

BESCHIKBAARHEID	grond is in bezit van de gemeente. de ontwikkelingen van HAS lopen al	
NUT EN NOODZAAK	in te zetten voor verdichting wonen binnenstad	al meerdere garages in de buurt, overcapaciteit
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	gelegen aan hoofdinfrastructuur. dichtbij bestemmingen aan de 'ruggengraat'	infrastructurele inpassing van auto is complex met fiets- en loopstromen
COMPLEXITEIT	combineren met studentenwoningen goed te doen	hoge verwachting archeologie. afhankelijkheid van een brede ontwikkeling om noord en zuid beter met elkaar te verbinden
KWALITEIT OMGEVING	visieverbeelding vestingwerken 'poort vd stad', mogelijkheid tot herwaarderen wederopbouwstad, bijzondere plek in de stad: inrichting kwaliteit	

7. Maaskade / Q4

De ontwikkelingen aan Q4 en de Maaskade zijn in volle gang. In deze projecten wordt ingezet op diversificering van het centrum door toevoegen van woningen. Ook aan de Maasoever kunnen cross-sectorale oplossingen geboden worden. Gezien de positie in nabijheid van belangrijke bestemmingen kan deze locatie veel bezoekers van de binnenstad dienen. De grond is van de gemeente, wel zijn er meerdere uitdagingen die het realiseren van een parkeervoorziening op deze locaties complex maken.



- Doelgroep:** bezoekers Duitse hoek & bewoners Q4
- Voorwaarden:** integratie herinrichting openbare ruimte waterkering. niet ten koste gaan van (groene) oevers. St. urbanusweg opwaarderen als volwaardige ontsluitingsweg
- Koppelkansen:** aanhaken bij ontwikkelingen Q4. bewonersparkeren (auto vd straat halen). integratie herinrichting openbare ruimte en waterkering

+

-

BESCHIKBAARHEID	grond in bezit van gemeente. ontwikkelingen lopen al - aanhaken	ontwikkelingen lopen al, proces is te ver gevorderd?
NUT EN NOODZAAK	behoefte aan parkeren noordzijde. in behoefte parkeren voorzien van bewoners. veel van de huidige parkeervoorzieningen verdwijnen door bouwontwikkelingen.	
BEREIKBAARHEID/NABIJHEID	dichtbij bestemmingen in het centrum. aan toegangsroute gelegen	
COMPLEXITEIT	complex ivm waterkeringen en beschermingszone	
KWALITEIT OMGEVING	liever 'blik' weren uit centrumgebied. oevers bedoeld voor groene zone. extra druk op Goltziusstraat, luwte gewenst. locatie gericht op fietsroutes en recreatie. visie vestingwerken: groenzone rondom stadsmuren.	

8. Kazernekwartier

Een terrein wat volop in ontwikkeling is. Door aan te sluiten op de ontwikkeling door deelgebruik en waar mogelijk de uitbreiding van parkeervoorzieningen binnen het opgestelde masterplan kan de locatie in aanmerking komen. Middels een goede verbinding voor 'langzame' mobiliteitsvormen zoals deelfietsen en scooters kunnen bezoekers zich naar de binnenstad verplaatsen. De grond is van de gemeente, het vraagt wel effort van bezoekers om ketenmobiliteit te gebruiken (meerdere vervoersmiddelen voor een verplaatsing).

Doelgroep: piek van bezoekers centrum (dagjesmensen) & werknemers binnenstad)

Voorwaarden: betere verbinding met centrum voor langzaam verkeer. extra verbinding bij voorkeur ten noorden van huidige brug)

Koppelkansen: integratie gebiedsontwikkeling kazerneterrein. indien sprake van structurele overcapaciteit na fase 1, deze benutten voor fase 2



+

-

BESCHIKBAARHEID	grond in bezit van gemeente	planproces is reeds op gang
NUT EN NOODZAAK		met name behoefte aan noord/oostzijde van centrum
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	combineren van mobiliteitsvormen (koppelen met OV, fiets en deelsystemen) gelegen aan Greenport Bikeway	relatief ver van bestemmingen centrum
COMPLEXITEIT		beeldkwaliteitsplan Kazernekwartier. gedeeltelijk in beschermingszone waterkering afhankelijkheid planontwikkelingen
KWALITEIT OMGEVING	toegankelijkheid erfgoed en cultuurhistorie	

9. Bedrijfsgebouwen Hogekamp

De rand direct rondom de binnenstad wordt vaak gezien als potentiële locatie voor een parkeer-voorziening. De bedrijfsgebouwen van Hogekamp bevinden zich aan de noordoostzijde van de binnenstad, waar de vraag het grootst is. Als deel-oplossing zou hier een kleinschalige voorziening gerealiseerd kunnen worden, die bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied. Het vraagt wel om een duidelijke routing en veilige oversteek naar het centrum om deze locatie in aanmerking te laten komen.

Doelgroep: bezoekers Hogekamp en werknemers binnenstad

Voorwaarden: duidelijke parkeerroute voor de auto, duidelijke wandelroute van/naar binnenstad. kleinschalige (<200 pp) bovengrondse inpassing in bouwblok. veilige oversteek Burg. van Rijnsingel

Koppelkansen: auto's van de straat halen, verbetering van de openbare ruimte. integrale ruimtelijke kwaliteitsverbetering



+

-

BESCHIKBAARHEID

niet in eigendom van de gemeente. gesprekken nog niet gestart

NUT EN NOODZAAK

oosten: nog weinig voorzieningen. noord/oost gelegen t.o.v. centrum

BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID

gelegen aan hoofdinfrastructuur

relatief ver van bestemmingen zuiden centrum

COMPLEXITEIT

lage archeologische verwachting

KWALITEIT OMGEVING

veel kwaliteitswinst mogelijk

10. Trefcenter

Op afstand van het centrum liggen verschillende locaties die in aanmerking komen als parkeervoorziening voor het centrum. Op dit moment is er al grootschalige parkeercapaciteit aanwezig bij het Trefcenter, en de locatie ligt op de aanrijroute naar het centrum. Het Trefcenter kan op specifieke momenten, voor specifieke doelgroepen interessant zijn. Bijvoorbeeld om de grootste pieken in het jaar op te vangen. Goede (bestaande) transferverbindingen met de binnenstad zijn daarbij gewenst.



Doelgroep:	bezoekers Duitse feestdag, niet in het weekend
Voorwaarden:	directe verbinding met binnenstad (OV/deelmobiliteit)
Koppelkansen:	uitbreiding Trefcenter, aansluiten bij ontwikkelingen

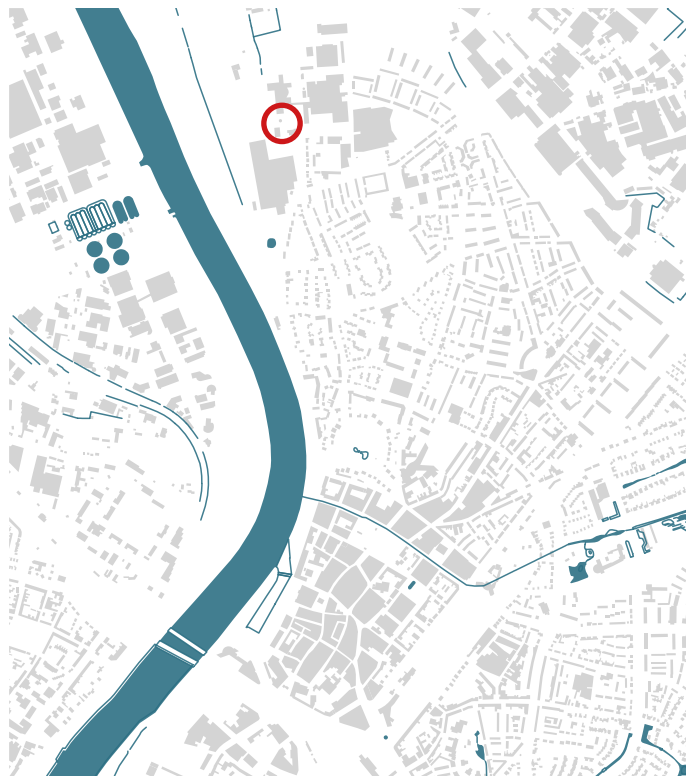
+

-

BESCHIKBAARHEID	niet in eigendom van de gemeente	
NUT EN NOODZAAK	ligt op route van Duitse bezoekers	bezoekers moeilijk te verleiden bij beschikbaarheid parkeren nabij binnenstad
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	goed bereikbaar vanaf A67	geen directe OV verbinding naar station/centrum
COMPLEXITEIT	gebruik maken van bestaande capaciteit	
KWALITEIT OMGEVING		

11. Oce-locaties

Op afstand van het centrum liggen verschillende locaties die in aanmerking komen als parkeer-voorziening voor het centrum. De Oce-locaties kunnen op specifieke momenten, voor specifieke doelgroepen interessant zijn. Bijvoorbeeld om de grootste pieken in het jaar op te vangen. Goede (bestaande) transferverbindingen met de binnenstad zijn daarbij gewenst.



Doelgroep:	dagjesmensen in het weekend
Voorwaarden:	directe verbinding met binnenstad (OV/deelmobiliteit)
Koppelkansen:	verbinding met binnenstad via het water (watertaxi's?). koppeling met ontwikkelingen Oce-terrein of jachthaven

+

-

BESCHIKBAARHEID	niet in eigendom van de gemeente	
NUT EN NOODZAAK	bezoekers zijn moeilijk te verleiden bij beschikbaarheid parkeren nabij binnenstad	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	gebruik maken van bestaande busroutes naar station/centrum, gelegen aan A73	
COMPLEXITEIT	gebruik maken van bestaande capaciteit	afhankelijkheid van ontwikkeling
KWALITEIT OMGEVING		

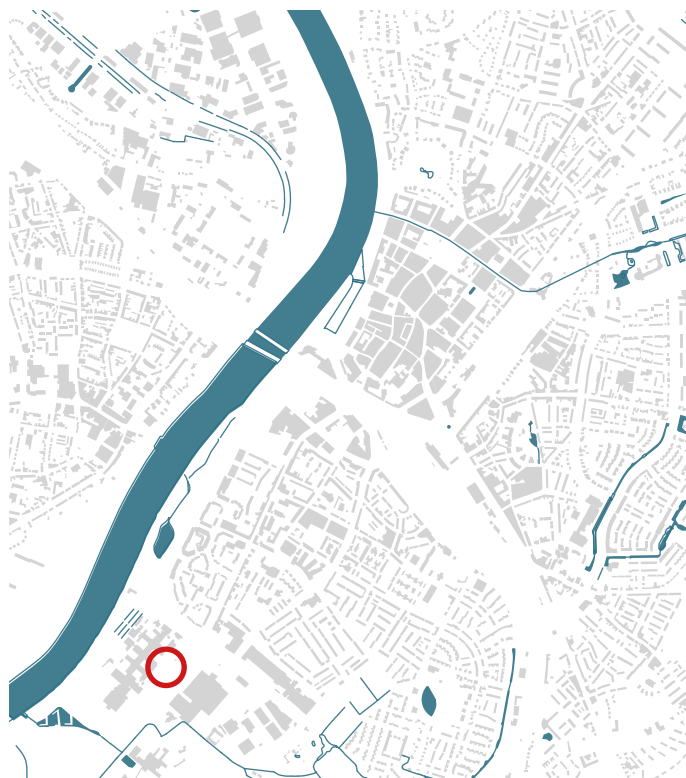
12. Fontys locatie/ VieCuri

Op afstand van het centrum liggen verschillende locaties die in aanmerking komen als parkeer-voorziening voor het centrum. Op dit moment is er al grootschalige parkeercapaciteit aanwezig bij Fontys en VieCuri, en de locatie ligt op de aanrij-route naar het centrum. Deze locaties kunnen op specifieke momenten, voor specifieke doelgroepen interessant zijn. Bijvoorbeeld om de grootste pieken in het jaar op te vangen. Goede (bestaan-de) transferverbindingen met de binnenstad zijn daarbij gewenst.

Doelgroep: dagjesmensen in het weekend

Voorwaarden: directe verbinding met bin-nenstad (OV/deelmobiliteit)

Koppelkansen:



+

-

BESCHIKBAARHEID

niet in eigendom van de gemeente. VieCu-ri heeft beperkte ruimte

NUT EN NOODZAAK

Duitse bezoekers komen vooral vanaf het noorden van de stad. bezoekers zijn moeilijk te verleiden bij beschikbaarheid parkeren nabij binnenstad

BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID

gebruik maken van bestaande busroutes naar station/centrum, gelegen aan A73

COMPLEXITEIT

gebruik maken van bestaande capaciteit

KWALITEIT OMGEVING

13. De Koel

Op afstand van het centrum liggen verschillende locaties die in aanmerking komen als parkeervoorziening voor het centrum. De Koel kan op specifieke momenten, voor specifieke doelgroepen interessant zijn. Bijvoorbeeld om de grootste pieken in het jaar op te vangen. Goede (bestaande) transferverbindingen met de binnenstad zijn daarbij gewenst.

Doelgroep:	dagjesmensen in het weekend, uitgezonderd tijdens wedstrijddagen
Voorwaarden:	directe verbinding met binnenstad (OV/deelmobiliteit)
Koppelkansen:	P+R Kaldenkerweg versterken (met bv. deelmobiliteit), ontwikkelkansen stadionlocatie, toevoegen van voorzieningen



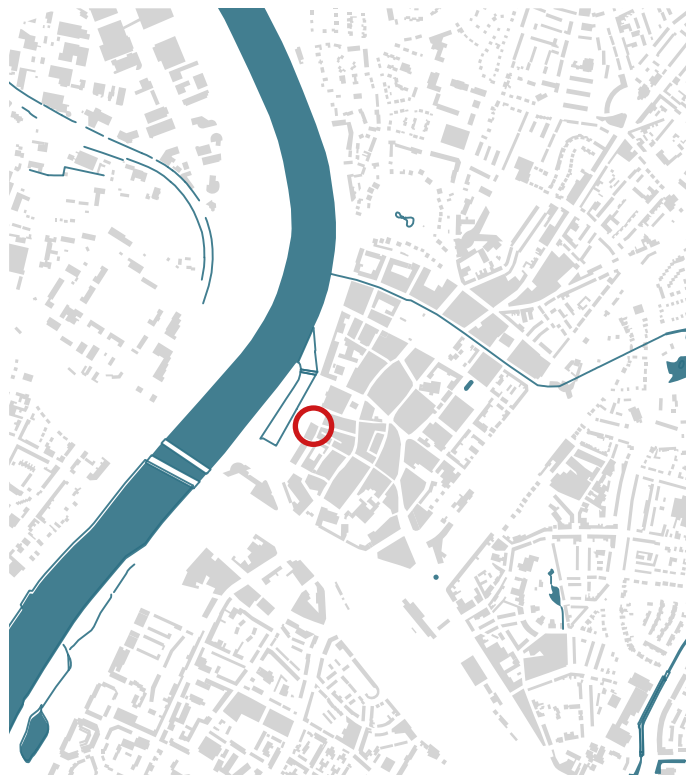
+

-

BESCHIKBAARHEID	niet in eigendom van gemeente. op wedstrijddagen niet beschikbaar
NUT EN NOODZAAK	Duitse bezoekers komen vooral vanaf het noorden van de stad. bezoekers zijn moeilijk te verleiden bij beschikbaarheid parkeren nabij binnenstad
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	gebruik maken van bestaande busroutes naar station/centrum. route minder druk geworden sinds snelwegverbinding A73
COMPLEXITEIT	gebruik maken van bestaande capaciteit
KWALITEIT OMGEVING	opwaarderen huidige P+R geeft kwaliteitsimpuls

14. Mediamarkt transformatie

De Mediamarkt ligt op een locatie pal naast de oude Markt, waardoor het direct onderdeel uitmaakt van de binnenstad. Vanaf de Maaskade is de onsluiting met de auto ook goed, vanaf noordelijke richting (A67). Wat deze locatie interessant maakt is dat het op acceptabele loopafstand ligt van de Duitse hoek, waar de behoefte aan extra parkeercapaciteit groot is. De Mediamarkt heeft nog een huurcontract op deze locatie van om en nabij 5 jaar. Nader onderzoek en een gesprek met de Mediamarkt moet uitwijzen of deze locatie op termijn voor een parkeerexploitant interessant is en of de Mediamarkt ook kansen ziet om zich ergens anders beter te huisvesten.

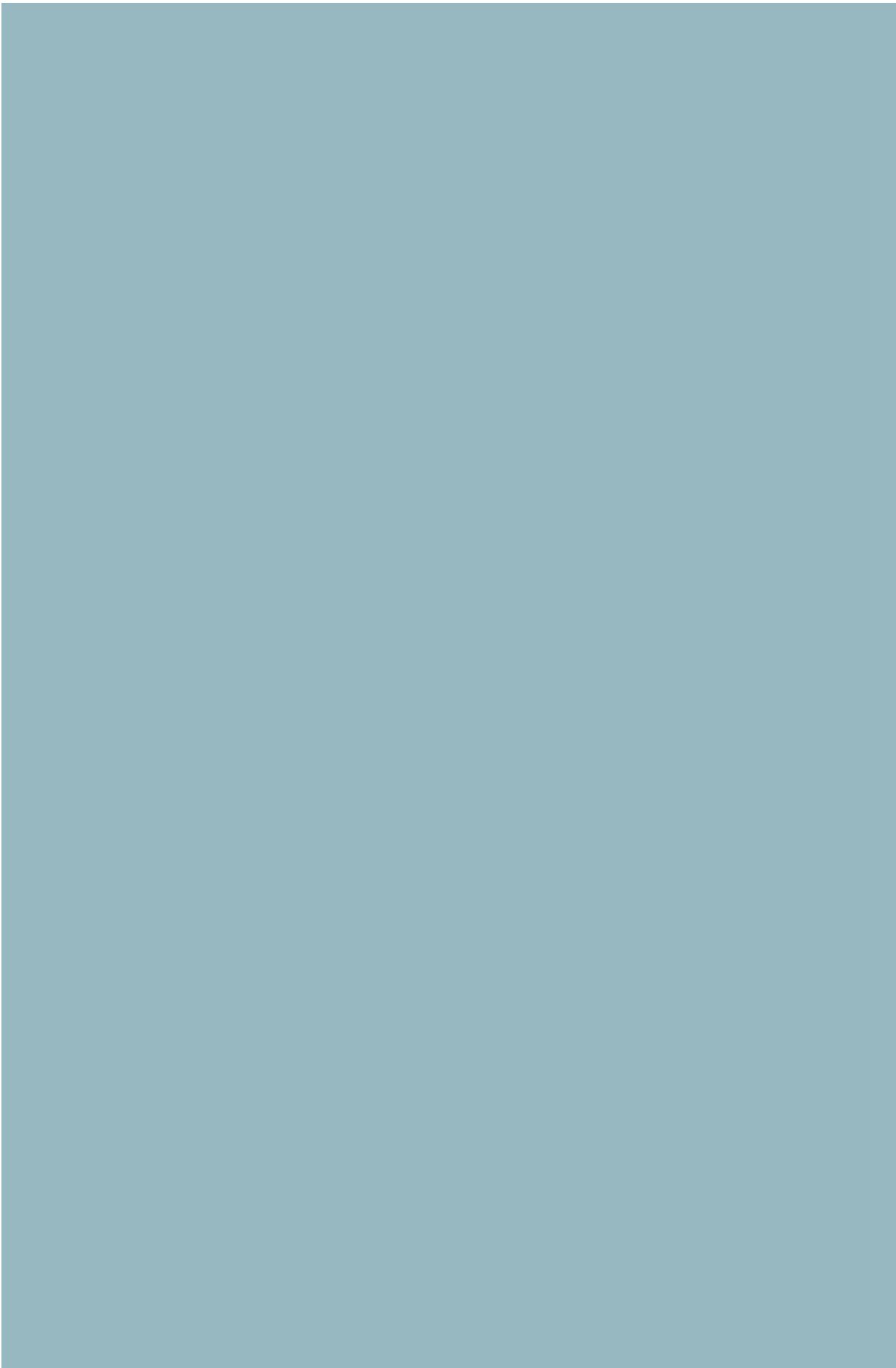


Doelgroep:	bezoekers (Duitse Hoek), bewoners Q4 en binnenstad
Voorwaarden:	ontsloten via St. Urbanusweg, geen extra drukte op Goltziusstraat
Koppelkansen:	-

+

-

BESCHIKBAARHEID	evt. mogelijk na aflopend contract (5 jaar)	
NUT EN NOODZAAK	redelijke locatie t.o.v. Duitse hoek	
BEREIKBAARHEID/ NABIJHEID	indien ontsloten via St. Urbanusweg: geen extra druk	
COMPLEXITEIT	bestaande parkeergarage uitbreiden, weinig aanvullend onderzoek	
KWALITEIT OMGEVING	kans om bewonersparkeren van de straat te halen	extra druk op Goltziusstraat, wanneer niet via St. Urbanus ontsloten



Verkenkend onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo

8

Constateringen en vervolg

Constateringen

Middels het voorliggend onderzoek kunnen een aantal belangrijke constatering worden gedaan:

- Er is naast een parkeeropgave voor bezoekers ook een parkeeropgave voor bewoners, zowel in de binnenstad als in de schilwijken.
- Iedere parkeervoorziening heeft in potentie meerdere gebruikersgroepen. Daarbij is het wenselijk om per voorziening na te denken over de primaire gebruikersgroep(en).
- Er is niet één locatie die alles oplost, de verwachting is dat uitgezet in de tijd er een mix van oplossingen komt. Daarbij op voorhand expliciet maken welke oplossing primair voor welke doelgroep(en) is.
- Niet iedere locatie draagt direct bij aan een oplossing voor het noordoostelijke deel van het centrum. Maar elke locatie kan wel bijdragen in het creëren van ruimte. De opgave moet op de schaal van het centrum bekeken worden, waarbij specifieke doelgroepen verleid worden tot (nieuwe) keuzes in parkeren.
- Inzetten op een mix van korte en lange termijn oplossingen.
- Parkeren op afstand lijkt voor Venlo nog een lange termijn oplossing. In dat geval zal vooral gezocht moeten worden naar combi-oplossingen. Nu is parkeren op afstand enkel nodig voor absolute piekdagen.
- Bij een mix van oplossingen is gedragsverandering bij specifieke doelgroepen wenselijk, maar tevens altijd ingewikkeld.

Suggesties

Het beoordelen van de verschillende locaties aan de hand van de opgestelde criteria geeft een overzicht van de mogelijke voor- en nadelen voor het realiseren van een parkeervoorziening op deze locaties. Aan de hand van deze beoordeling worden de volgende suggesties gedaan:

Als je op korte termijn iets wilt doen voor de bezoekers van de oostelijke kant van het centrum, bouw dan snel een tijdelijke voorziening op het Arsenaal.

Binnen acceptabele loopafstand van het oostelijk deel van het centrum is qua locatie het Julianapark de enige optie.

Als je onder het Julianapark een parkeergarage maakt, kies dan voor kwaliteit:

- maak de historische context zichtbaar
- creëer een goede wandelroute tussen Julianapark en het kernwinkelgebied.

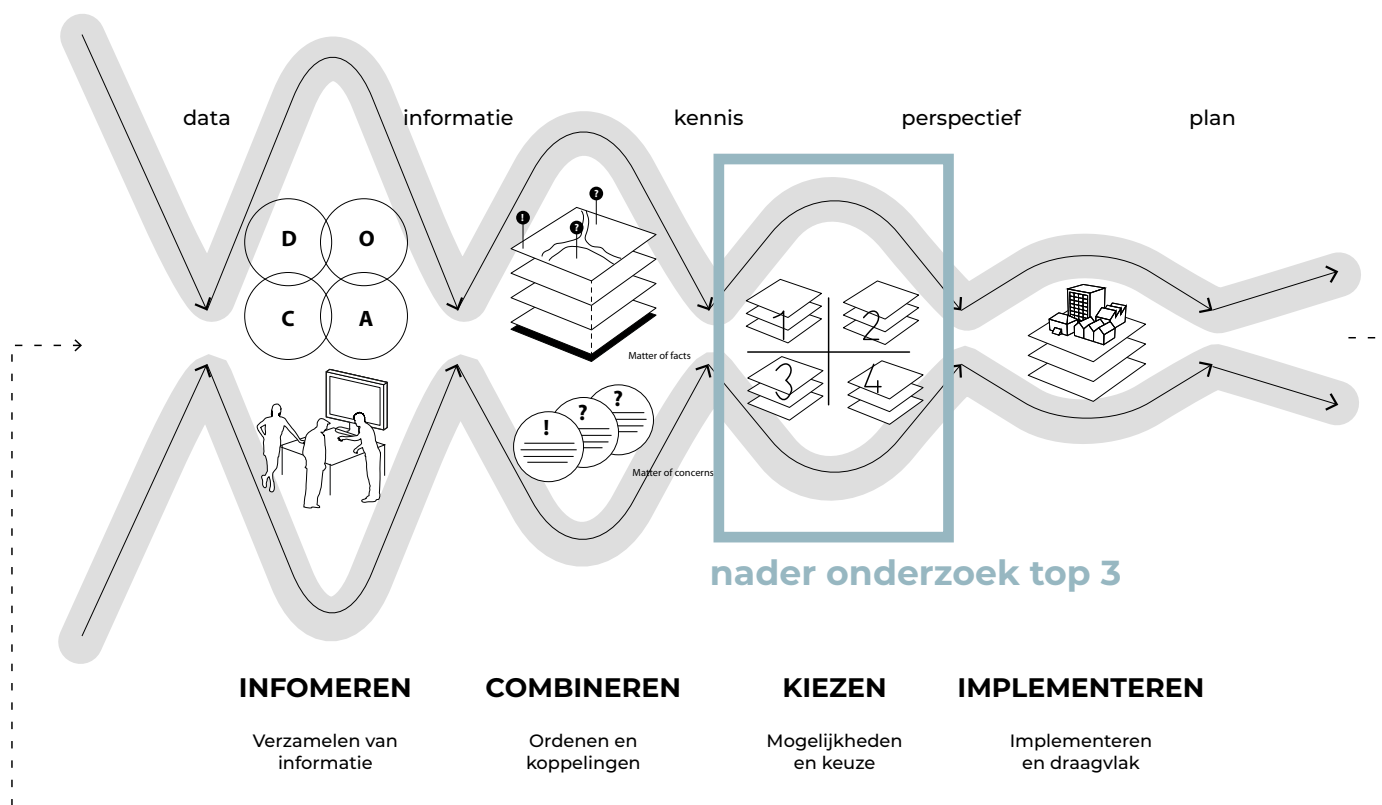
Als je werk wilt maken van een betere bereikbaarheid van Venlo, zonder daarbij alleen in te zetten op de auto, maak dan gebruik van de P&R-locatie bij het station. In combinatie met deelmobiliteit kan dit tevens een mobiliteitshub zijn waarmee Venlo volledig bereikbaar wordt voor bezoekers die met de trein of bus komen.

In schilwijken rondom de binnenstad bevinden zich enkele kleinere locaties met ontwikkelpotentieel. Door hier extra parkeercapaciteit te realiseren zijn er kansen om in het straatbeeld en in de directe omgeving de auto minder dominant te laten zijn. Qua loopafstand zijn dergelijke voorzieningen ook te gebruiken door werknemers in de binnenstad.

Om de hoge parkeerdruk op piekdagen op te vangen, kan ingezet worden op parkeren op afstand. Een goede transferverbinding is daarbij essentieel (bus, scooter, fiets). Het advies is om hierbij vooral te zoeken naar een koppeling met een (gebieds)ontwikkeling.

Zodra het mogelijk is een vervolgonderzoek opzetten om voor de meest kansrijke locaties de kenmerken (capaciteit, ontsluiting), kansen (koppelkansen) en beperkingen (o.a. milieu en bodem) nader uit te werken.

Vervolg



Stedenbouw,
cultuurhistorie,
planologie, wonen,
economie, groen,
mobiliteit, parkeren

Matter of Facts
(koppelen van
informatie)
>>
Matter of Concerns
(kansen en vragen)

Kansen en vragen
omzetten in
concepten en
modellen.

Voorstel voor
locaties van het
vervolgonderzoek

Keuze maken voor 1 of
meer scenarios.

Draagvlak organiseren
en start van
vervolgonderzoek van
gekozen locaties

Draagvlak
organiseren en model
implementeren in de
situatie