

Verslag 27 maart (versie 2)

aan

[Redacted]

Cc

van

[Redacted]

team RGWBET

steller

[Redacted]

telefoonnummer

[Redacted]

e-mail

[Redacted]

datum 17 april 2024

onderwerp Verslag sessie Centrubereikbaarheid i.r.t.
Mobiliteitsplan Venlo

datum 27 maart 2024

We staan kort stil bij de aanleiding. Gedurende het proces hebben we gemerkt dat sommige thema's vragen om een nadere uitwerking. Daarover willen we met specifieke belangenbehartigers doorpraten. Een van die thema's is centrubereikbaarheid, vandaar deze bijeenkomst.

Er is, vooraf aan de inhoudelijke toelichting, kort stilgestaan bij de invloed van de deelnemers aan dit overleg. Daarop is aangegeven dat de oplossingsrichting binnen de meegekregen kaders past en we het overleg aan willen gaan om deze verder uit te werken en te finetunen. Als we elkaar niet op ieder punt kunnen vinden, dan kan dat. Die signalen nemen we mee richting besluitvorming.

Vanuit de posters (zie bijlage) is door Studio Bereikbaar de oplossingsrichting voor de centrubereikbaarheid toegelicht en is toegelicht waarom en voor wie we deze keuze maken.

Korte samenvatting van oplossingsrichting

Om de autodrukke die op drukke weekenddagen en piekdagen rondom het Centrum van Venlo beheersbaar te maken zetten we voor de korte en middellange termijn in op verkeersmanagement waarmee verkeersstromen gestuurd worden. De mate van sturing is afhankelijk van de verkeerdruk en kan opgeschaald worden wanneer de verkeerssituatie daar aanleiding voor geeft.. Dat betekent dat de keuzevrijheid van 'wanneer, waar parkeren' verschilt per moment van drukte. Deze oplossingsrichting is binnen de bestaande infra- en parkeercapaciteit inpasbaar en daardoor niet afhankelijk van investeringen en aanpassingen die een lange doorlooptijd hebben. Daarmee is deze oplossingsrichting ook op korte termijn te implementeren.

Agenda

De mate van verkeersmanagement is opgedeeld in drie scenario's:

Scenario reguliere werkdagen, weinig sturing, veel keuzevrijheid: Sturing verkeer middels parkeerverwijssystemen, weggebruikers hebben keuzevrijheid in waar te parkeren

Scenario weekenddrukte, meer sturing, toch enige keuzevrijheid: Optimalisatie van rijroutes naar geclusterde voorzieningen, optimaliseren van vulling parkeervoorzieningen (noord en zuid) d.m.v. doorverwijzen naar vrije parkeerplaatsen, stimuleren parkeren aan randen van centrum (P&R).

Scenario piekdagen, harde sturing, weinig keuzevrijheid: Sturing rijroutes op afstand, gekoppeld aan optimalisatie van benutten parkeercapaciteit. Sturing op benutten van overloopterreinen om wachtrijen voor parkeergarages te voorkomen en te zorgen voor een continue en optimale vulling van de parkeervoorzieningen.

We zetten daarbij ook in op parkeren aan de randen. Door het toevoegen van deze locaties geven we gebruikers een alternatief in hoe en waar te parkeren en op piekdagen is deze extra capaciteit nodig. De parkeerterreinen aan de randen worden onderdeel van het netwerk aan mobiliteitshubs.

Op lange termijn werken we aan de doorontwikkeling van de parkeerstrategie. Hierin is uitgewerkt waar welke doelgroep gefaciliteerd is. Daarbij is de in de omgevingsvisie genoemde verdichting van de binnenstad en de toenemende parkeervraag die dat met zich meebrengt een belangrijk aandachtspunt. Verkeersmanagement blijft op lange termijn een houdbare oplossing.

Er is toegelicht hoe deze denkrichting in verhouding staat met de omgevingsvisie waar Venlo momenteel aan werkt. De speerpunten daarin:

- Met de oplossingsrichting wordt gekozen voor een vorm die voor de korte en middellange termijn uitvoerbaar is en de druk op het centrum kan verlichten zonder dat het succes ervan opgegaan wordt aan omvangrijke processen of projecten die voor capaciteitsuitbreiding nodig zijn.
- Met het willen groeien in en rondom de binnenstad, groeit ook de parkeervraag. Daarvoor is een duidelijke en toekomstbestendige parkeerstrategie nodig die 1 op 1 samenhangt met de stedelijke ontwikkeling vanuit de omgevingsvisie.

Reacties

Op de toelichting van de oplossingsrichting is divers gereageerd. Er zijn, op individuele basis enkele suggesties gedaan:

- Versimpel de aanrijroute naar de noordelijke parkeergarages. In via Sint Urbanusweg.
- Leg met het verkeersmanagement een koppeling met kunstmatige intelligentie om verkeers- en parkeerstromen zo goed mogelijk te sturen.
- De afspraken over wanneer parkeergarages op vol gaan en wanneer dat zou moeten gebeuren.

Agenda

- Het aantal drukke weekenddagen staat te laag weergegeven op de posters, uitgangspunt zou 100 drukke weekenddagen moeten zijn.

Een gezamenlijk gedragen uitvloeisel van het overleg is, wanneer ingezet wordt op verkeersmanagement, dat met de belanghebbende partijen gesproken moeten worden over het hoe, wat en wanneer. Waardoor we kunnen leren van wat wel werkt en wat niet werkt en dit over een langere periode blijven volhouden. Dat is ook het moment waar suggesties zoals hierboven verder uitgewerkt moeten worden.

Vervolg

Betrokkenen worden voor vaststelling van het mobiliteitsplan in de gelegenheid gesteld om op het plan te reageren. Hoe dat proces eruit gaat zien is op dit moment nog niet uitgewerkt. De getoonde posters worden gedeeld met de aanwezigen.