

BELEIDSPLAN PARKEREN
DEEL I: AMBITIEDOCUMENT

SAMEN WERKEN AAN HET PARKEREN VAN MORGEN

INHOUD

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	4
Samen werken aan het Parkeren van Morgen	4
Doelstelling	5
Opzet Beleidsplan Parkeren	5
Afbakening	6
Leeswijzer	6
HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER	7
De positie van het Beleidsplan Parkeren in de beleidspiramide	7
HOOFDSTUK 3 AANPAK	9
Proces	9
Gebiedsgericht	9
Doelgroepgericht	10
Objectieve evaluatie	11
Participatie	11
HOOFDSTUK 4 THEMA'S	13
Gedrag	13
Inrichting openbare ruimte	13
Verdichting	14
Bewoners- en medewerkersparkeren	14
Bezoekers parkeren	14
Verduurzaming	14
HOOFDSTUK 5 AMBITIES EN OPLOSSINGSRICHTINGEN	15
Centrale ambitie: Samen werken aan het Parkeren van Morgen	15
Principe van de 4B's	16
Gereedschapskist	17
Themagerichte ambities	18
Duurzame verstedelijking	18
Duurzaam parkeren	19
Heldere parkeerregels	20
Leefbare woonstraten	20
Doelgroepgericht parkeren	21
HOOFDSTUK 6 HOE GAAN WE ONZE AMBITIES REALISEREN?	23
Aanpak	23
Periodieke evaluatie	24

BIJLAGE 1 TOELICHTING BELEIDSKADER	25
Regiovisie	25
Strategische visie Venlo 2040	25
Ruimtelijke structuur visie Venlo	26
Mobiliteitsvisie Trendsportal	26
Integrale visie openbare ruimte (IVOR)	27
Relatie met raadsprogramma's	27
BIJLAGE 2 TOELICHTING DEELGEBIEDEN	29
BIJLAGE 3 TOELICHTING STAPPEN PARTICIPATIEPROCES	33





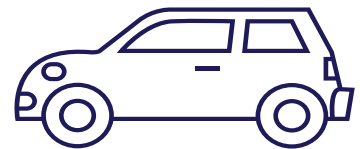
HOOFDSTUK 1 INLEIDING

SAMEN WERKEN AAN HET PARKEREN VAN MORGEN

Parkeren; we maken het allemaal dagelijks mee. Je parkeert de eigen auto, je hebt hem nodig voor je eigen mobiliteit of je wandelt langs een rij geparkeerde auto's. Bijna iedereen heeft een mening over hoe we om moeten gaan met parkeren. Dat blijkt ook uit de panelgesprekken die we voerden met inwoners, ondernemers, bezoekers en werknemers.

De auto is een zeer belangrijk onderdeel van onze samenleving. Tegelijkertijd ervaren we de grote hoeveelheid auto's ook als hinder. Ons autobezit en -gebruik neemt namelijk nogal wat plek in beslag. Er zijn wegen nodig en genoeg ruimte op die wegen om te parkeren.

Eén auto heeft meerdere parkeerplekken nodig; niet alleen bij de woning van de automobilist, maar ook bij de werkplek, de supermarkt en elke andere plek waar de automobilist wil uitstappen. De auto neemt zo een gigantische hoeveelheid van de openbare ruimte in beslag. Een ruimte die schaars is en die naast parkeren ook vele andere doelen dient.



Uit de panelgesprekken over mobiliteit komt duidelijk naar voren; onze bewoners en ondernemers houden van hun gemeente. Tegelijkertijd maken ze zich zorgen over de leefbaarheid ervan. Dit geldt vooral als we nog verder willen groeien.

- "Kan ik mijn auto nog wel kwijt?"
- "Kunnen bezoekers nog wel bij mijn onderneming komen?"
- "Hoe krijg en behoud ik werknemers als ze mij straks niet meer met de auto kunnen bereiken?"
- "Kunnen mijn kinderen nog wel veilig spelen met zoveel auto's in de openbare ruimte?"

Ook stellen we vast, dat:

- De (verkeers)wereld sinds de vaststelling van het huidige parkeerbeleid (periode 2005-2007) behoorlijk veranderd is. Dit beleid richt zich enkel op de kernen van de toenmalige gemeente Venlo, terwijl er ook grote behoefte is aan parkeerbeleid voor de woonwijken en kleine kernen;
- Het aantal inwoners én auto's in de gemeente Venlo groeit. Alleen al in de binnenstad van Venlo is het aantal inwoners in de afgelopen 10 jaar bijna verdubbeld;
- De samenstelling van het winkelaanbod in de kernen van Venlo is veranderd, waardoor ook de motivatie voor het bezoeken van deze centra is veranderd;
- Er naast de binnenstad ook andere kernen zijn met een grote aantrekkingskracht op bezoekers (bijv. Arcen) en er ook daar parkeervraagstukken ontstaan;
- Ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw van woon- en of bedrijfsgebouwen, woningsplitsingen, omvorming van bestaande bouw naar nieuwe functies en gebiedsontwikkelingen) hebben nieuwe mobiliteitsuitdagingen tot gevolg;

- Er is een nieuwe visie vastgesteld (IVOR) over hoe we met de openbare ruimte binnen de gemeente Venlo willen omgaan;
- Voor parkeerders is het niet altijd duidelijk waar ze wel en niet mogen parkeren en wat daarvoor de reden is.

Deze zorgen en ontwikkelingen vragen om een vernieuwende “parkeer-koers”. Bij het vaststellen van die koers zijn we sterk afhankelijk van de **beschikbaarheid aan openbare ruimte** en **het gedrag** van bewoners, werknemers, ondernemers en bezoekers.

DE BELANGRIJKSTE UITDAGING

Voor steeds meer functies zoeken we een plek in de openbare ruimte. 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 Beleidsplan geven we aan hoe het auto parkeren (in het vervolg parkeren) in de gemeente Venlo kan bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van onze gemeente. Daarbij gaan we zuinig (vooral slim) om met onze beschikbare ruimte, zonder onze huidige behoeften uit het oog te verliezen. Daarmee zorgen we ervoor dat wij én onze volgende generatie(s) in de gemeente Venlo prettig kunnen blijven wonen, werken en verblijven.

DOELSTELLING

Het doel van dit Beleidsplan Parkeren is om te zorgen voor een toekomstbestendig en gedragen Beleidsplan Parkeren met uitvoeringsprogramma, waarin we het autoparkeerbeleid voor de gemeente Venlo voor de komende 10 jaar vastleggen. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. We geven richting aan nieuwe mobiliteitsontwikkelingen.
2. We maken doelgroep- en gebiedsgerichte keuzes.
3. We zoeken naar balans tussen ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid.
4. We zorgen voor inzicht in de financiële gevolgen van de beleidskeuzes die we maken.

OPZET BELEIDSPLAN PARKEREN

De ontwikkeling van het Beleidsplan Parkeren vindt plaats in 2 fasen (Deel I Ambitiedocument, Deel II Uitvoeringsprogramma).

Deel I: Ambitiedocument

Het voor u liggende document bevat deel I van het Beleidsplan Parkeren; **het Ambitiedocument**. In het Ambitiedocument bepalen we de koers van de gemeente Venlo op het gebied van parkeren.

Deel II: Uitvoeringsprogramma

In deel II van het beleidsplan, **het Uitvoeringsprogramma**, stellen we de maatregelen en de aanpak vast waarmee we de ambities van het beleidsplan realiseren. Dat doen we met respect voor de lokale situatie. De ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma start na vaststelling van de ambities in deel I van dit Beleidsplan Parkeren.

AFBAKENING

In dit document presenteren we de ambities op het gebied van het auto-parkeren in Venlo in de stadsdeelcentra, de woonwijken en de dorpen. Met deze ambities geven we richting aan hoe we om willen gaan met de totale parkeerbehoefte, de parkeernorm, de verdeling tussen gebouwd parkeren en straatparkeren en de beïnvloeding daarvan. Het fietsparkeren is onderdeel van het Fietsplan dat in mei 2021 reeds is vastgesteld.

De gemeente Venlo heeft in 2018 haar parkeergarages verkocht aan een particuliere marktpartij. Het Beleidsplan Parkeren gaat niet over de particuliere exploitatie van (openbare) parkeergarages.

LEESWIJZER

Dit document bestaat uit 6 hoofdstukken en 3 bijlagen.

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding voor dit Beleidsplan Parkeren en de bijbehorende doelstellingen.

Hoofdstuk 2 toont de positie van het Beleidsplan Parkeren in de beleidspiramide van de gemeente Venlo en de relatie tot de verschillende beleidsvisies.

Hoofdstuk 3 beschrijft de opzet van het Beleidsplan Parkeren. Je ziet de uitgangspunten, de beschrijving van het afgelegde proces om tot de opzet te komen en de kaart van de verschillende deelgebieden.

Hoofdstuk 4 biedt een verdieping van de thema's die samengesteld zijn op basis van de aandachtspunten uit de parkeerpanelbijeenkomsten.

Hoofdstuk 5 gaat verder met de ambities die richting bieden voor de thema's uit hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 6 beschrijft de uitgangspunten op basis waarvan we de ambities willen realiseren.

Bijlage 1: Toelichting beleidskader

Bijlage 2: Toelichting deelgebieden

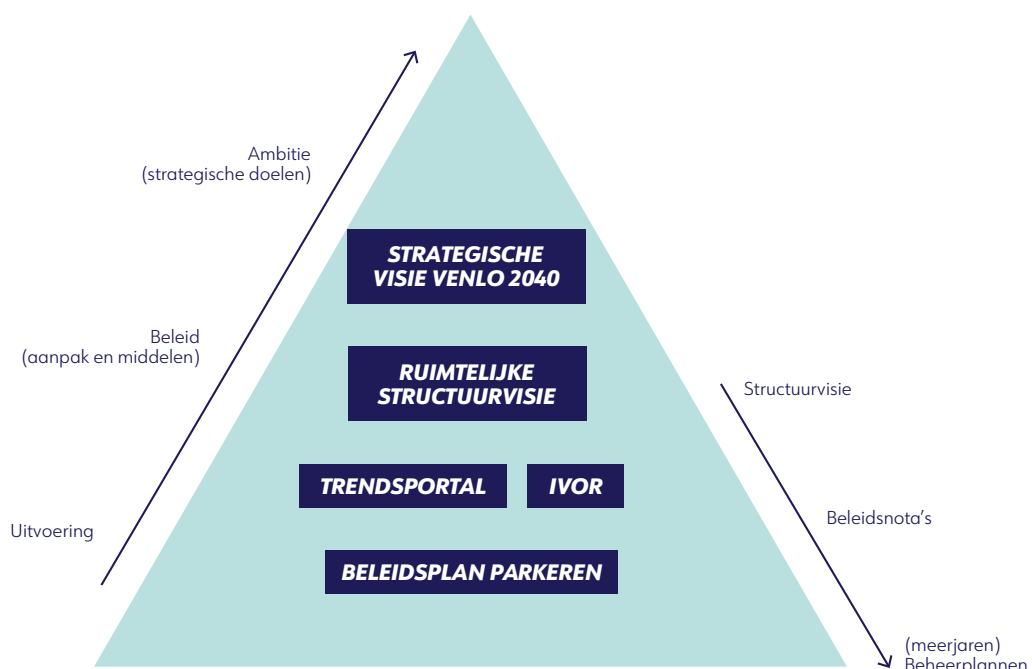
Bijlage 3: Toelichting participatieproces



HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

In onze gemeente zijn visies vastgesteld die voor de lange termijn de koers bepalen als het gaat om ruimtelijk economische ontwikkelingen. Het Beleidsplan Parkeren sluit daarop aan. Hier tonen we hoe het Beleidsplan Parkeren een plek krijgt in de 'beleidspiramide'.

DE POSITIE VAN HET BELEIDSPLAN PARKEREN IN DE BELEIDSPIRAMIDE



Bovenaan de beleidspiramide staat de stip op de horizon voor de lange termijn vast in de **Strategische Visie Venlo**. Deze geeft richting aan de ruimtelijk economische én de sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen in de gemeente Venlo.

Binnen de ruimtelijk economische ontwikkelingen bepalen we:

- Hoe we onze gemeente inrichten (**Ruimtelijke Structuur Visie**).
- Hoe mensen zich verplaatsen in Venlo (**Mobiliteitsvisie Trendsportal**).
- Hoe we de openbare ruimte van Venlo inrichten (**Integrale Visie op de Openbare Ruimte/IVOR**).

Deze drie beleidsnota's vormen een belangrijk kader voor het Beleidsplan Parkeren. Een verdere verdieping van de genoemde beleidsnota's en de randvoorwaarden lichten we toe in bijlage 1.

Bij de ontwikkeling en uitvoering van dit beleidsplan, vindt nauwe afstemming plaats met o.a. het Fietsplan Venlo (waarin het beleid m.b.t. fietsparkeren is opgenomen), de Woonvisie en ander beleid dat van toepassing is op hoe we invulling geven aan de openbare ruimte zoals de Agenda Groen&Water en de IVOR. Denk daarbij aan onderwerpen zoals:

- Het combineren van de stalling van (deel)auto's- en (deel)fietsen;
- De inrichting van de openbare ruimte;
- De ontwikkeling van plekken waar we parkeren op afstand faciliteren door een juiste verbinding met andere mobiliteitsvormen;
- De ondersteuning van de stedelijke verdichting en de ambities van de centrumstad Venlo.



HOOFDSTUK 3 AANPAK

In dit hoofdstuk beschrijven we de aanpak om tot dit Beleidsplan Parkeren te komen.

PROCES

De ontwikkeling van het Beleidsplan Parkeren hebben we op basis van 4 pijlers aangepakt;

1. Gebiedsgericht
2. Doelgroepgericht
3. Objectieve evaluatie
4. Participatie

GEBIEDSGERICHT

Het Beleidsplan Parkeren gaat over het parkeren in de hele gemeente Venlo; de winkelcentra, de woonwijken en de dorpen.

Ieder gebied heeft zijn eigen kenmerken. Zowel in het participatieproces als bij het 'vastpakken' van de lokale aandachtspunten en de bijbehorende oplossingsrichtingen hebben we gekeken naar de lokale nuances, zoals bijvoorbeeld:

- Inwonersdichtheid vs autogebruik;
- Auto-afhankelijkheid vs aanwezigheid van lokale voorzieningen;
- Meldingen per deelgebied.

Een aandachtspunt kan overal in Venlo voorkomen, maar de aard verschilt per deelgebied. Ook richting het uitvoeringsprogramma helpt deze gebiedsgerichte aanpak om het verschil in concrete maatregelen te duiden.



De volgende gebiedsindeling is gehanteerd:

1. Deelgebied Arcen - Lomm - Velden
2. Deelgebied Blerick - Boekend - Hout-Blerick
3. Deelgebied Venlo-centrum
4. Deelgebied Venlo-wijken
5. Deelgebied Tegelen - Steyl - Belfeld

DOELGROEPGERICHT

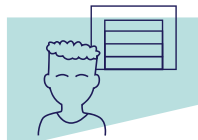
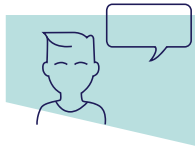
Een goed begrip van de parkeervraag is noodzakelijk om helder parkeerbeleid te formuleren.

Om de parkeervraag goed te begrijpen, hanteren we een doelgroepenbenadering.

Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Deze hangen samen met:

- Het motief om naar een bepaalde bestemming te gaan.
- De locatie van de bestemming.

In het Beleidsplan Parkeren onderscheiden we de volgende doelgroepen:



- **Bewoners:** woonachtig binnen de gemeente Venlo. Parkeren graag in de nabijheid van de eigen woning. Het parkeergedrag van deze groep is divers in tijd en tijdsduur.
- **Werknemers:** werkzaam binnen de gemeente Venlo. Herkomst is zowel binnen de gemeente als daarbuiten. Hechten waarde aan gratis of goedkoop parkeren en zijn bereid daarvoor op afstand van de bestemming te parkeren.
- **Ondernemers:** gevestigd binnen de gemeente Venlo. Parkeren graag in de nabijheid van hun zaak. Ook willen ze over het algemeen graag dat hun klanten prettig en dichtbij kunnen parkeren.
- **Bezoekers:** een van de grootste doelgroepen binnen de parkeervraag. Tevens de meest diverse doelgroep, vandaar dat we hier een subverdeling hanteren:
 - o **Kortparkerende bezoekers van voorzieningen**
Zijn vooral korte bezoeken om snel wat te halen (slager, bakker, bank, supermarkt of tijdschriftenhandel).
 - o **Langparkerende bezoekers van voorzieningen**
Zijn vooral funshoppers en zakelijke bezoekers die vooral comfortabel en langer willen parkeren mét goede looproutes naar bestemming.
 - o **Bezoekers van bewoners**
Willen graag in de buurt van de bestemming parkeren, maar wanneer het om een langduriger bezoek gaat, is er bereidheid om te lopen. Vooral de bewoners zelf willen graag dat hun bezoekers parkeren in de buurt.
 - o **Dienstverleners**
Aanbieders van diensten aan bewoners of bedrijven in het centrum (zoals klusbedrijven, mantelzorgers, zorgmedewerkers enz.).

OBJECTIEVE EVALUATIE

Per deelgebied is een objectieve gebiedsanalyse gemaakt op basis van beschikbare data en op de volgende inhoudelijke pijlers gericht:

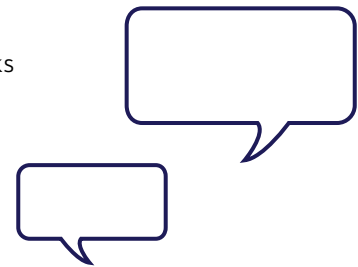
- **Evaluatie beleid**
 - Hoe scoort de huidige parkeersituatie t.o.v. de geformuleerde doelstellingen?
- **Evaluatie gebruik**
 - Wat is het ParkeerDNA? (Bevolkingssamenstelling, auto-afhankelijkheid, verkeersstructuur, parkeerdruk, parkeervraag, enz.)
- **Evaluatie van meldingen over parkeren**
 - Welke parkeermeldingen komen binnen bij wijkverkeerskundigen?
 - Welke parkeer gerelateerde meldingen zijn via de brede raadpleging van bewoners in de deelgebieden van Venlo (Samenlevingsagenda) opgehaald?

De resultaten van deze evaluatie geven inzicht in de oorzaken van de aandachtspunten en geven richting bij de toepassing van mogelijke oplossingen.

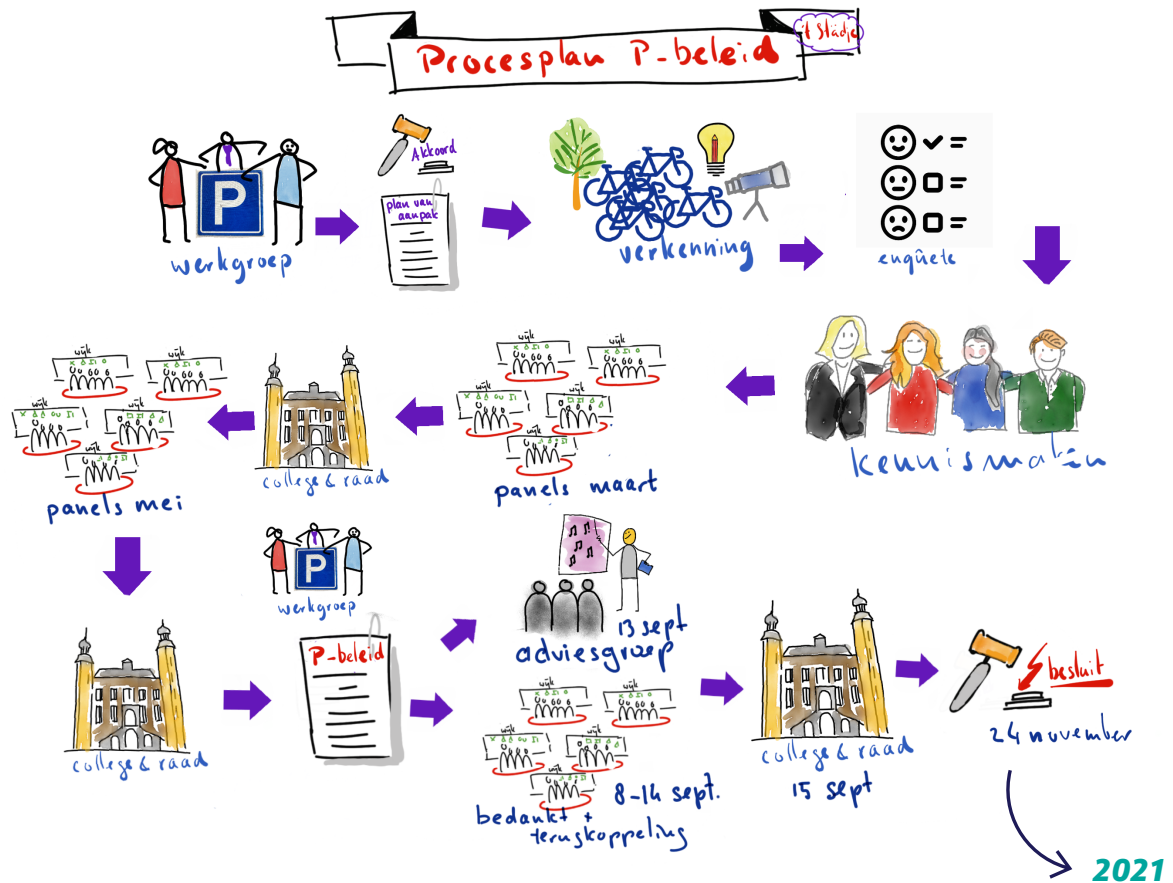
PARTICIPATIE

Ons doel is om een 'gedragen Beleidsplan Parkeren' te ontwikkelen. We hechten waarde aan de kennis van ervaringsdeskundigen die dagelijks met parkeren te maken hebben. Veel vastgestelde uitdagingen op het gebied van parkeren hebben te maken met menselijk gedrag. We willen daarom goed begrijpen:

- Waar is behoefte aan als het gaat om nieuw Parkeerbeleid?
- Wat zijn aandachtspunten voor parkeren in Venlo?
- Welke oplossingsrichtingen passen volgens de ervaringsdeskundigen bij welke aandachtspunten?
- Hoe kunnen we onze parkeerders verleiden om hun (mobiliteits)gedrag aan te passen?



De samenhang van de kennis van onze ervaringsdeskundigen en de resultaten van bovenstaande evaluatie vormen de basis voor dit participatieproces. "De belangrijkste uitdaging is dat we ervaringsdeskundigen (de gebruikers van de parkeervraag) meenemen in de keuzes en afwegingen die we maken voor het nieuwe parkeerbeleid." Daarnaast willen we een proces van samenwerking op gang krijgen. De overheid staat niet alleen (meer) aan de lat om alle problemen op te lossen of kansen te benutten. Daarvoor is betrokkenheid van ervaringsdeskundigen (een community) nodig, waarin we samenwerken aan de leefbaarheid van de samenleving en dus ook op het gebied van parkeren. Zo'n proces ontstaat niet vanzelf, maar vraagt om zorgvuldigheid en aandacht. Om die reden organiseerden we met grote zorg een participatieproces.



Figuur 1 Deze afbeelding hebben we ook in de parkeerpanels gebruikt als centrale procesplaat.

We lichten de belangrijkste stappen uit dit proces toe in bijlage 3.





HOOFDSTUK 4 THEMA'S

We hebben alle opgehaalde aandachtspunten tijdens de eerste panelbijeenkomsten en de meldingen door inwoners aan de gemeente verzameld. Deze hebben we geclusterd in de volgende thema's:

- Gedrag
- Inrichting openbare ruimte
- Verdichting
- Bezoekers en werknemersparkeren
- Bewonersparkeren
- Verduurzaming

Deze thema's zijn afgestemd met de panelleden en lopen als een rode draad door het Beleidsplan Parkeren.

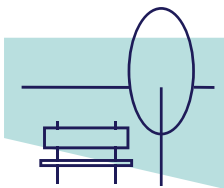


GEDRAG

Tijdens de panelbijeenkomsten noemen inwoners en ondernemers veel aandachtspunten die met gedrag te maken hebben. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- Foutparkeren
- Parkeren van bedrijfsbussen in de straat
- Parkeren op plekken waar dit niet mag
- Parkeergedrag bij breng- en haalmomenten van scholen

Hierdoor ontstaan vaak onveilige situaties en het zorgt bovendien voor veel ergernis. Daarnaast vinden veel deelnemers dat er te weinig handhaving is.



INRICHTING OPENBARE RUIMTE

In de openbare ruimte is er spanning tussen enerzijds de groeiende behoefte aan groen en ruimte voor leefbaarheid én anderzijds de behoefte om de auto zo dicht mogelijk bij de eigen woning te parkeren. Ook tijdens de panelbijeenkomsten zijn de meningen hierover verdeeld. Een deel van het panel wil geen groen opofferen, terwijl een ander deel groenperkjes juist wil opheffen voor extra parkeerplekken.



VERDICHTING

Door toename van het aantal inwoners (door woningsplitsing, stimuleren van wonen boven winkels, of het omvormen van kantoorpanden naar appartementen) en andere functies neemt de parkeerdruk toe.

Lang niet iedere ontwikkeling voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte, omdat bijvoorbeeld de nieuwe functie past binnen het bestemmingsplan.

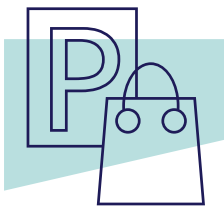
Als gemeente kunnen we dan geen eisen stellen voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Dit is bijvoorbeeld het geval als een leegstaand kantorenpand wordt omgevormd tot woningen.



BEWONERS- EN MEDEWERKERSPARKEREN

Steeds vaker hebben gezinnen een 2e of zelfs 3e auto, omdat kinderen bijvoorbeeld langer thuis wonen. Onze wijken zijn hier niet op ingericht, waardoor bewoners het parkeren steeds meer als lastig ervaren.

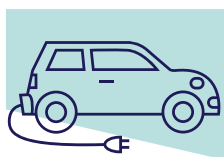
Ook gebruiken bewoners hun eigen garage of oprit niet meer voor hun auto's, waardoor deze op straat komen te staan. Ook mensen die (bijvoorbeeld) in de binnenstad werken zorgen voor overlast wanneer ze parkeren in de omringende wijken.



BEZOEKERS PARKEREN

Overlast door het parkeergedrag van bezoekers wordt ook regelmatig genoemd tijdens de panelbijeenkomsten. De bezoekers die lang parkeren, nemen in de woonstraten parkeerplaatsen van bewoners in gebruik.

Deze vermenging van parkeerdoelgroepen leidt in de gebieden waar de ruimte schaars is tot problemen. Dit speelt vooral in Venlo-centrum en Arcen. Maar je ziet ook dat Steyl, dat méér en méér groeit als toeristische trekpleister, steeds meer parkeeroverlast van bezoekers ervaart. Anderzijds is het voor de economie juist heel belangrijk dat bezoekers de verschillende centra en andere populaire bestemmingen op een goede manier kunnen bereiken.



VERDUURZAMING

Het verduurzamen van mobiliteit is een belangrijke opgave vanuit de klimaatwetgeving. Toch is er ook een spanningsveld tussen het leven nu en de toekomst. De ambities op het gebied van duurzaamheid mikken op een leefbaar en gezond Venlo, ook in de toekomst. Met deze ambities proberen we ervoor te zorgen dat we onze gemeente ook aan onze kinderen goed overdragen. Echter het gevoel van urgentie om nu al actie te ondernemen en ons gedrag te veranderen leeft vandaag de dag nog onvoldoende.

Deze spanning uit zich bijvoorbeeld in de volgende situaties:

- De vooruitstrevende aanleg van oplaadpunten om het elektrisch rijden te stimuleren stuit op weerstand van parkeerders die nog gebruikmaken van een fossiel aangedreven auto. Zij zien dit als een afname van de beschikbare parkeercapaciteit.
- De bestaande wijken dreigen te verstenen, doordat het autobezit de capaciteit overstijgt.

Aan de hand van deze thema's zijn de ambities voor het nieuwe parkeerbeleid opgesteld. Deze presenteren we in het volgende hoofdstuk.



HOOFDSTUK 5 AMBITIES EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

CENTRALE AMBITIE: SAMEN WERKEN AAN HET PARKEREN VAN MORGEN

Het is onze ambitie om **samen** met alle betrokken doelgroepen binnen Venlo te **werken** aan een goede balans tussen bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en verduurzaming voor de toekomst. Hierbij nemen we als gemeente onze verantwoordelijkheid, maar leggen we daar waar nodig óók verantwoordelijkheid bij onze partners. We willen het als gemeente samen doen.

We zijn ons bewust van de grote rol die het parkeren in ons huidige verplaatsingsgedrag speelt. Ook voor de verschillende motieven en bestemmingen in parkeergedrag is aandacht.

Het opstellen van een nieuw parkeerbeleid en de uitvoering daarvan zien we als een gezamenlijke verantwoordelijkheid waarbij we oog hebben voor elkaars belangen.

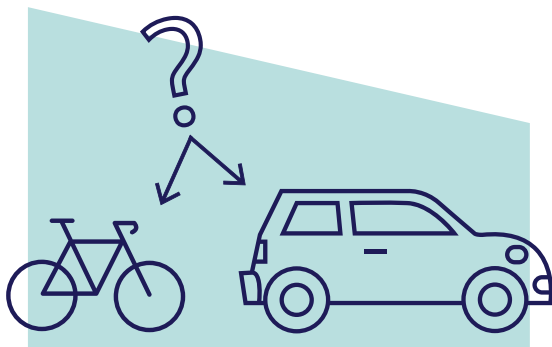


PRINCIPE VAN DE 4B'S

In dit Beleidsplan Parkeren gaan we uit van maatwerk per gebied en per doelgroep. Het is daarbij niet vanzelfsprekend dat we knelpunten rondom parkeren oplossen door opheffing van openbare ruimte. We verkennen eerst of er alternatieve en duurzame mogelijkheden bestaan om parkeerproblemen op te lossen. Daarbij zetten we in op het principe van de 4B's; **Beïnvloeden**, **Benutten**, **Beprijzen**, **Bebouwen**. Deze werkwijze wordt landelijk veel toegepast en ziet er op toe dat we zuinig met onze middelen én openbare ruimte omgaan.

1. **Beïnvloeden:** Het is van belang om het gewenste parkeergedrag duidelijk te maken. Daarbij verwijzen we naar de mogelijkheden voor het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto.
2. **Benutten:** We analyseren of we de bestaande parkeercapaciteit beter kunnen benutten.
3. **Beprijzen:** Wanneer benuttingsmaatregelen onvoldoende oplossing bieden, sturen we doelgroepen met parkeerregulering (waaronder beprijzen) naar een gewenste parkeerplaats. Wanneer het parkeeraanbod de vraag niet meer aan kan, remmen we het autogebruik door middel van tariefstelling of tijdsbepanking af (dit kan door invoering van parkeerregulering; parkeerverboden, blauwe zones en vergunninghoudersparkeren).
4. **Bebouwen:** Pas als al deze voorgaande opties niet voldoende blijken dan is realisatie van extra parkeervoorzieningen een optie.

Deze werkwijze betekent niet dat we in Venlo geen nieuwe parkeervoorzieningen meer aanleggen. Het dwingt ons wel om samen met onze partners anders te kijken naar oplossingen voor parkeervraagstukken.



1. BEÏNVLOEDEN



2. BENUTTEN



3. BEPRIJZEN



4. BEBOUWEN

GEREEDSCHAPSKIST

Om de centrale ambitie te realiseren gaan we uit van een aantal oplossingsrichtingen. Dit noemen wij de "gereedschapskist". Binnen elke oplossingsrichting (gereedschap) vallen concrete mogelijkheden om aandachtspunten op het gebied van parkeren gebiedsgericht aan te pakken, rekening houdend met de betreffende doelgroep. Deze gereedschapskist bestaat uit de volgende oplossingsrichtingen:

- **Dialogoog**
Parkeren staat nooit op zichzelf en er zijn vele belangen mee gemoeid. Samen kijken naar oplossingen is dé manier om begrip te kweken en gedragen oplossingen te realiseren.
- **Monitoring**
Meten is weten. Door meer gerichte data in te winnen sturen we beter op de effecten van het beleid en kunnen we bijsturen indien nodig. Deze data helpt ook om de dialoog te voeren op basis van feiten, eerder dan op onderbuikgevoel en emotie.
- **Gedragbeïnvloeding en voorlichting**
Ons menselijke gedrag veroorzaakt veel problemen of klachten. 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.
- **Stimuleren alternatieven**
Er zijn vele alternatieve vervoersmiddelen beschikbaar voor onze geliefde auto. Een voorwaarde is dat de alternatieven van kwalitatief hoog niveau zijn, goed beschikbaar en laagdrempelig te gebruiken.
- **Inrichting openbare ruimte**
De inrichting van de openbare ruimte speelt een belangrijke rol in hoe we die ruimte gebruiken en beleven. De inrichting van de openbare ruimte helpt om het juiste gedrag te stimuleren of in een behoefte te voorzien. We beseffen dat deze ruimte schaars is en dat er keuzes gemaakt moeten worden.
- **Regulering**
Soms is de schaarste zo groot dat regulering noodzakelijk is om aan de vraag te voldoen. Regulering helpt om doelgroepgerichte maatregelen te nemen. Het zorgt er bovendien voor dat we voldoende gereedschap in handen hebben om bindende afspraken te maken met ontwikkelaars.
- **Faciliteren**
Soms is het nodig om een bepaalde parkeervraag te faciliteren, omdat andere mogelijkheden niet geschikt zijn of zijn de problemen zo groot dat andere oplossingen niet voorhanden zijn.
- **Handhaving**
Handhaving is het sluitstuk van dit beleid. Vele inwoners zien dit als onmisbaar om ervoor te zorgen dat we de gestelde regels naleven.



THEMAGERICHTE AMBITIES

Naast een centrale ambitie, die vooral de werkwijze beschrijft, hebben we een aantal themagerichte ambities geformuleerd. Hierin laten we aan de hand van concrete voorbeelden zien op welke manieren we onze gereedschapskist kunnen toepassen.

DUURZAME VERSTEDELIJKING

Parkeren draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van de gebouwde omgeving en economie van onze gemeente.

Waarom

In de gemeente Venlo zetten we in op het toevoegen en/of mengen van woon- en andere functies (winkels, horeca, bedrijvigheid). Deze verlevendiging is goed voor de aantrekkelijkheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente Venlo. Venlo heeft de ambitie om de schaarse ruimte in de gemeente zo efficiënt mogelijk te benutten. Tegelijkertijd zorgt deze verdichting voor uitdagingen op het gebied van mobiliteit en parkeren.

Hoe

- Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat de parkeerbehoefte (mobiliteitsbehoefte) volledig op eigen terrein wordt opgelost. Deze parkeerterreinen op eigen terrein dienen ook daadwerkelijk gebruikt te worden voor het parkeren voor één of meerdere personenauto's. Dit geldt voor zowel de eerste generatie belanghebbenden als opvolgende generaties (kettingbeding).
- Heb je een parkeerplaats op eigen terrein of bijvoorbeeld in een parkeergarage, dan kom je in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat of in een parkeergarage.
- Nieuwe ontwikkelingen beoordelen we aan de hand van een nog op te stellen Venlose Parkeernormennota. We toetsen daarbij op de kaders en mogelijkheden die gelden in de directe omgeving van het te ontwikkelen gebied.
- Bij de vergunningverlening van nieuwe initiatieven maken we bindende afspraken over hoe de mobiliteitsvraag wordt opgelost. Indien dit niet (of niet volledig) op eigen terrein kan, maken we afspraken over hoe we de mobiliteitsbehoefte invullen. Hierbij is het niet vanzelfsprekend dat de gemeente dit in de openbare ruimte oplost.
- Onze centra houden we zoveel mogelijk autovrij, met ruimte voor alternatieve vervoerswijzen.

Wat

Samen met de parkeerpanels stelden we een gereedschapskist van mogelijke oplossingsrichtingen op, omdat we daarmee uitvoering willen geven aan de ambitie **Duurzame verstedelijking**. Dit betreft **een voorzet** voor het uiteindelijke Uitvoeringsprogramma (Deel II van dit Beleidsplan). We lichten er enkele voorbeelden kort uit:

- **Monitoring**
Om altijd grip te houden op vraag en aanbod van parkeren is het van belang om periodieke metingen uit te voeren. Op basis van deze data sturen we gericht en stellen we waar nodig aanvullende eisen bij nieuwe ontwikkelingen.
- **Gedragbeïnvloeding en voorlichting**
Voor bewoners die zich in Venlo vestigen of binnen Venlo verhuizen moet het duidelijk zijn wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van het parkeren. De noodzaak van een parkeervergunning in bijvoorbeeld een parkeergarage mag nooit als een verrassing komen. Dit wordt tijdig gecommuniceerd door projectontwikkelaars, verhuurders en de gemeente.

- **Regulering**

Parkeren Op Eigen Terrein (POET) is het uitgangspunt. Parkeerplaatsen bij nieuwe woningen moeten door de bewoners van deze woningen worden gebruikt. We zien te vaak dat de parkeervoorziening bij nieuwbouw door de bewoners te weinig gebruikt wordt. De bewoners parkeren dan op straat. Dit zorgt ervoor dat de mensen die géén parkeerplaats op eigen terrein hebben in de knel komen. Zij zijn immers afhankelijk van die openbare straatparkeerplaatsen.

DUURZAAM PARKEREN

Het parkeerbeleid ondersteunt de energietransitie en de verduurzaming van onze verplaatsingen.

Waarom

Vanuit de klimaatopgave liggen er forse uitdagingen waaraan we met het nieuwe parkeerbeleid een bijdrage leveren. Zo is verduurzaming van onze mobiliteit één van de belangrijkste opgaven richting een schone en duurzame toekomst. We pleiten voor een zorgvuldige, stapsgewijze en gezamenlijke reis naar verduurzaming.

Hoe

- We stimuleren het elektrische vervoer actief door op strategische plekken in Venlo laadpalen aan te leggen. Daarmee sorteren we voor op de Greendeal van de Europese Commissie die de verkoop van fossiele auto's vanaf 2035 wil gaan verbieden. We verliezen het belang van onze inwoners met een fossiele auto echter niet uit het oog.
- We stimuleren het gebruik van deelmobiliteit door o.a. het realiseren van mobiliteitshubs op plaatsen waar diverse vervoerswijzen worden verknoopt (auto, fiets, OV, deelvervoer) en we ondersteunen pilots van marktpartijen die deelvoertuigen in onze gemeente willen aanbieden.
- We stimuleren onze partners om voldoende voorzieningen voor duurzame vervoersmiddelen te realiseren bij bestaande en nieuwe gebouwen en woningen.
- We stimuleren ondernemers, scholen en andere werkgevers om duurzaam om te gaan met hun mobiliteitsbehoefte. Ook zij dragen hierin een verantwoordelijkheid.

Wat

Samen met de parkeerpanels stelden we een gereedschapskist van mogelijke oplossingsrichtingen op, omdat we daarmee uitvoering willen geven aan de ambitie **Duurzaam parkeren**. Dit betreft een **voorzet** voor het uiteindelijke Uitvoeringsprogramma (Deel II van dit Beleidsplan). We lichten er enkele voorbeelden kort uit:

- **Stimuleren alternatieven**

Elektrisch rijden is op dit moment een van de snelste manieren om onze verplaatsingen te verduurzamen. Dat betekent dat we als overheid moeten zorgen voor goede infrastructuur, in dit geval in de vorm van voldoende oplaadpunten. Hierin volgen we de Nationale Agenda Laadinfrastructuur die ons verplicht de komende jaren laadvoorzieningen uit te rollen.

- **Gedragbeïnvloeding en voorlichting**

Onbekend maakt onbemind. Hoewel elektrische voertuigen in aanschaf duur zijn, kan men met het juiste gebruik juist een financieel voordeel behalen. We laten goede voorbeelden zien en wijzen mensen op de financiële en milieukundige voordelen. Daarmee trekken we twijfelaars over de streep en zetten we weigeraars aan het denken.

- **Regulering**

Om ervoor te zorgen dat ontwikkelaars duurzame mobiliteitsconcepten onderdeel laten uitmaken van hun plannen, borgen we dit juridisch met de parkeernormen-nota. Hiermee ontstaat een inspanningsverplichting om te streven naar zoveel mogelijk duurzame mobiliteit in onze gemeente.

HELDERE PARKEERREGELS

We streven naar heldere en uniforme parkeerregels.

Waarom

Veruit het meest benoemde aandachtspunt tijdens de burgerpanels en ook de meest gehoorde melding bij onze parkeerbalie is het thema gedrag. Hieronder verstaan we fout parkeren, misbruik van de regels, gevaarlijk gedrag of ander gedrag waar mensen zich aan ergeren. We constateren ook een gevoeld gebrek aan handhaving op dit gedrag. Daarnaast zien we dat de parkeerregels van de gemeente niet voor iedereen duidelijk zijn, maar ook niet voor iedereen gelijk. In de binnenstad gelden er voor bewoners namelijk in sommige gevallen andere regels (bijvoorbeeld de Maasboulevard).

Hoe

- Uniform parkeerbeleid: het beleid dat we maken is effectief, meetbaar en zoveel als mogelijk uniform (en dus met zo min mogelijk uitzonderingen).
- Effectieve communicatie: we willen klip en klaar uitleggen wat de spelregels rond parkeren in Venlo zijn.
- Effectieve gedragsbeïnvloeding: we stimuleren goed gedrag en pakken slecht gedrag aan.
- Effectieve handhaving: we stellen concrete en meetbare doelen vast waarop we de inzet van handhaving periodiek evalueren en bijsturen. Daarbij zoeken we naar slimmere manieren om te handhaven.

Wat

Samen met de parkeerpanels stelden we een gereedschapskist van mogelijke oplossingsrichtingen op, omdat we daarmee uitvoering willen geven aan de ambitie **Heldere parkeerregels**. Dit betreft **een voorzet** voor het uiteindelijke Uitvoeringsprogramma (Deel II van dit Beleidsplan). We lichten er enkele voorbeelden kort uit:

- **Gedragsbeïnvloeding en voorlichting**
Het is van belang om het gewenste parkeergedrag duidelijk te maken. Daarom zetten we op een positieve en actieve manier in op het beïnvloeden van ongewenst gedrag naar gewenst gedrag.
- **Reguleren**
We kiezen voor een uniform parkeerbeleid, waarin de rechten en plichten voor iedere doelgroep in een deelgebied van Venlo transparant zijn.
- **Handhaving**
Er zijn vele manieren om parkeerbeleid goed te handhaven. We onderzoeken op welke manier dit kan en bijdraagt aan efficiëntere handhaving én betere sturing op de effecten daarvan.

LEEFBARE WOONSTRATEN

We ambiëren leefbare en bereikbare woonstraten, waarin we leven en spelen.

Waarom

In de openbare ruimte constateren we spanning tussen enerzijds de wens om de leefbaarheid te verbeteren met groen, ruimte voor ontspanning en de (wettelijke) klimaatopgaven. Anderzijds parkeren we onze auto(s) het liefst dichtbij. De schaarste in de openbare ruimte vraagt om keuzes voor de toekomst. Dit heeft een sterke relatie met de Integrale Visie op de Openbare Ruimte (IVOR).

Hoe

Om uitvoering te geven aan onze ambities hanteren we de volgende speerpunten.

- Woonstraten richten we in volgens het STOP principe: Stappen, Trappen, Openbaar (alternatief)

Vervoer, Parkeren. Hierbij stimuleren we bij de inrichting van de openbare ruimte het gebruik van duurzame mobiliteit (bijv. lopen, fietsen, deelvervoer) en proberen we het autogebruik te beperken tot het hoogst noodzakelijke.

- We bekijken per straat welke (on)mogelijkheden er zijn. In het centrum is de ruimte immers schaarser dan in het buitengebied.
- Parkeerknelpunten lossen we in principe niet op door in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen aan te leggen. We kijken eerst naar alternatieve oplossingen.
- De inrichting van de openbare ruimte stimuleert het juiste gedrag.

Wat

Samen met de parkeerpanels stelden we een gereedschapskist van mogelijke oplossingsrichtingen op, omdat we daarmee uitvoering willen geven aan de ambitie **Leefbare woonstraten**.

Dit betreft **een voorzet** voor het uiteindelijke Uitvoeringsprogramma (Deel II van dit Beleidsplan).

We lichten er enkele voorbeelden kort uit:

- **Stimuleren alternatieven**

We bekijken eerst welke alternatieven kunnen bijdragen aan een oplossing van het parkeerprobleem, voordat we nadenken over de realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen. Voor mensen die vanwege een beperking een parkeervoorziening nodig hebben, maken we een uitzondering.

- **Faciliteren**

Als de alternatieve oplossingen niet tot het gewenste resultaat leiden, de problemen groot zijn en er draagvlak is, dan pas zullen we serieus overwegen om extra parkeerplaatsen aan te leggen.

- **Inrichting**

Bij de inrichting of herinrichting van woonstraten bieden we ruimte aan langzaam verkeer en alternatieve vervoerswijzen. De auto blijft een belangrijke plek innemen, maar hoeft niet altijd dominant aanwezig te zijn. We streven naar zo min mogelijk parkeerplaatsen.

DOELGROEPGERICHT PARKEREN

Er is voor iedere doelgroep een passende parkeervoorziening beschikbaar.

Waarom

Bezoekers van de gemeente Venlo, parkeren nu deels in de woonstraten en nemen daarmee parkeerplaatsen voor bewoners in. Naast bewoners parkeren ook ondernemers en hun werknemers hun auto het liefst zo dicht mogelijk bij hun werk. We constateren dat het onbeperkt mengen van verschillende parkeerdoelgroepen leidt tot parkeeroverlast. Tevens constateren we dat de voorzieningen voor mindervaliden niet op het gewenste niveau of op de juiste locatie zijn gerealiseerd.

Hoe

Om uitvoering te geven aan onze ambities hanteren we de volgende speerpunten.

- Bezoekers aan onze gemeente ontvangen we primair in de daarvoor gebouwde en geclusterde voorzieningen. Deze zijn van een hoogwaardig niveau en voorzien in de reguliere (doordeweeks en weekend) parkeervraag.
- De parkeervoorzieningen zijn goed vindbaar, bereikbaar en hebben aantrekkelijke looproutes van en naar de belangrijkste bestemmingen.
- We zorgen voor voldoende (flexibele) P&R-terreinen om ook de piekdagen (topdrukke dagen) op te kunnen vangen.
- De aanwezige parkeergelegenheid in woonstraten is primair bedoeld voor onze inwoners en waar mogelijk staan we dubbelgebruik toe. Tegelijkertijd willen we het parkeren in parkeergarages voor bewoners van het centrum stimuleren.

- We bekijken per gebied welke (on)mogelijkheden er zijn. In het centrum is de ruimte immers schaarser dan in het buitengebied.
- Voor werknemers en ondernemers zoeken we passende parkeeroplossingen en stimuleren we vooral het gebruik van andere vervoerswijzen.
- Voor mindervaliden zijn er kwalitatief goede parkeervoorzieningen beschikbaar op de juiste locatie.

Wat

Samen met de parkeerpanels stelden we een gereedschapskist van mogelijke oplossingsrichtingen op, omdat we daarmee uitvoering willen geven aan de ambitie **Doelgroepgericht parkeren**. Dit betreft **een voorzet** voor het uiteindelijke Uitvoeringsprogramma (Deel II van dit Beleidsplan). We lichten er enkele voorbeelden kort uit:

- **Stimuleren alternatieven**

Een van de grote oorzaken van vele parkeerproblemen in met name (oudere) woonwijken is de toename van het autobezit. Deze wijken zijn niet gebouwd op, of aan te passen aan, het huidige aantal auto's dat we bezitten. Door meer in te zetten op gebruik en minder op bezit, zijn er per saldo minder voertuigen nodig om in onze mobiliteitsbehoefte te voorzien. Deelconcepten helpen ons om het totale aantal auto's terug te dringen, zonder dat we de vervoersbehoefte van onze bewoners beperken.

- **Monitoring:**

Om goed inzicht te hebben in de parkeervraag (en het aanbod) stellen we een dynamische parkeerbalans op. Hiermee sturen we beter op de benodigde capaciteit en hebben we problemen sneller in beeld. Actieve monitoring en sturen op data zijn onmisbaar bij de complexe en dynamische opgaven op het gebied van parkeren.

- **Regulering**

We sturen gericht op wie waar zou moeten parkeren. Iedere doelgroep op de juiste plek. Dit kan bijvoorbeeld door het hanteren van verschillende tarieven voor kortparkeerders (bezoekers) en langparkeerders (bewoners), of door het aanpassen van parkeertijden en regels. We streven naar zo min mogelijk regulering, maar we zien dit als een effectief stuurmiddel.





HOOFDSTUK 6 HOE GAAN WE ONZE AMBITIES REALISEREN?

AANPAK

De ambities uit dit Beleidsplan Parkeren beschrijven op hoofdlijnen en voor langere termijn (10 jaar) hoe de gemeente Venlo omgaat met parkeren. Voor de realisatie zijn concrete maatregelen nodig. In het Uitvoeringsprogramma ([Deel II Beleidsplan Parkeren](#)) stellen we deze concrete maatregelen vast. Net als bij de ontwikkeling van het Ambitiedocument hechten we daarbij waarde aan een gedegen en participatieve aanpak die er als volgt uitziet:

1. SAMENWERKEN & PARTICIPATIE

Samenwerken met de verschillende belanghebbenden binnen parkeren is de kern van onze aanpak. Iedere belanghebbende neemt deel vanuit zijn belang, maar ook vanuit zijn verantwoordelijkheid. We zetten daarmee in op:

- Begrip voor elkaars belangen
- Draagvlak voor de maatregelen
- Gedeelde verantwoordelijkheid



Voor ieder aandachtspunt en mogelijke oplossing werken we, afhankelijk van het thema en de omvang, samen met relevante en representatieve belanghebbenden.

Net als bij de ontwikkeling van de ambities is het noodzakelijk om met elkaar te verkennen, waar de mogelijkheden tot een oplossing zich bevinden. Het draagvlak (en de mate van succes) peilen we in een vroeg stadium door inzicht te krijgen in de diverse belangen en hoe oplossingen daaraan tegemoet komen. We nemen onze belanghebbenden en hun ideeën serieus en we bepalen samen of een idee haalbaar is of niet.

2. GEBIEDSGERICHT

We stelden al vast dat de hoedanigheid, waarin de parkeeraandachtspunten in Venlo voorkomen per deelgebied verschillen. Dit vraagt om maatregelen met aandacht en begrip voor de lokale situatie: **maatwerk**.

Hierbij kijken we nauwkeurig naar de gebied specifieke eigenschappen. Per parkeeruitdaging bekijken we op welke schaal we het proces en de samenwerking aanvielen om te komen tot gedragen en effectieve maatregelen.

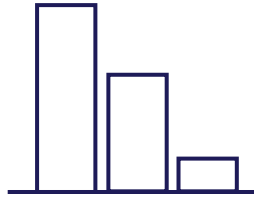
3. DOELGROEPGERICHT

Een goed begrip van de parkeervraag is noodzakelijk om helder parkeerbeleid te formuleren. Om de parkeervraag goed te begrijpen, hanteren we een doelgroepenbenadering. Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen.

4. DATAGESTUURD

Om de aandachtspunten in een bepaald deelgebied van een specifieke doelgroep goed te begrijpen hebben we informatie nodig. "Meten is weten." Daarvoor gebruiken we informatiebronnen als:

- Inwonersdichtheid
- Auto-afhankelijkheid
- Voorzieningen per deelgebied (het lokale winkelaanbod, horeca en werkgelegenheid)
- Parkeerdruk
- Parkeerbalans



Met deze informatie is het mogelijk om de oorzaak van aandachtspunten te duiden. En formuleren we doelstellingen om het effect van de maatregelen te evalueren.

COMMUNICATIE

Gedurende de ontwikkeling van Deel I (het Ambitiedocument) van het Beleidsplan Parkeren merkten we de noodzaak van een **pro-actieve en positieve communicatiestrategie en uitvoering daarvan**.

Parkeren kent vele experts, vele betrokkenen en nog meer gebruikers (indirect of direct). In het doorlopen participatieproces (H3) gaven we al aan met welke communicatiedoelgroepen we in dit proces werkten (doelgroepen van de parkeervraag, parkeerpanels, gemeenteraad, opdrachtgevers). Allen willen graag op de hoogte blijven van:

- De vorderingen in het proces.
- Wat er gebeurt met mijn bijdrage?
- Is er voldoende aandacht voor mijn zorgen?
- Denken we aan specifieke belangengroepen?

Het is onmogelijk om iedereen volledig in zijn of haar belang tegemoet te komen. Keuzes die we maken moeten we duidelijk uit kunnen leggen. Transparante communicatie en heldere regels zijn belangrijke speerpunten van het Beleidsplan Parkeren.

Gedurende het uitvoeringsprogramma zal een pro-actieve en positieve communicatiestrategie onderdeel zijn van de ontwikkeling van het uitvoeringsbeleid.

PERIODIEKE EVALUATIE

Een structurele verankering van de PDCA-cyclus maakt beheersing en bijsturing van maatregelen mogelijk.

1. Plannen: wanneer gaan we welke maatregelen waar uitvoeren?
En hoe meten we de mate waarin ze bijdragen aan de gestelde ambities?
2. Doen: we gaan de maatregelen daadwerkelijk uitvoeren.
3. Checken/meten: we meten tijdens de uitvoering of de maatregelen voldoende bijdragen aan de gestelde ambities.
4. Act/bijsturen: we sturen maatregelen bij, wanneer blijkt dat ze niet bijdragen aan de gestelde ambities.

BIJLAGE 1 TOELICHTING BELEIDSKADER

REGIOVISIE

In 2019 heeft de regio Noord-Limburg gekozen voor één nadrukkelijke ambitie: het zijn van de gezondste regio. Deze ambitie is gekozen vanuit een sterke focus op de productie van gezonde voeding, innovatieve bedrijven, toerisme en vitale gemeenschappen. In de gezondste regio gaat groei van welvaart hand in hand met de ontwikkeling van welzijn, van vitaliteit en veerkracht.

De gezondheid van onze regio wordt gedragen door zes pijlers. De vijfde pijler (Mobiliteit en Logistiek) stimuleert de ontwikkeling en uitrol van duurzame mobiliteit. Het gedachtengoed van deze visie vormt een belangrijke basis voor het Beleidsplan Parkeren.

UITGANGSPUNTEN GEZONDSTE REGIO VOOR "GEZOND VERBINDEN"

1. Mobiliteit is duurzaam, veilig en altijd beschikbaar voor iedereen; 50% wagenpark is emissievrij.
2. Logistieke sector werkt efficiënt (weinig onderbezetting in transport) en schoon; goede verbindingen zijn een feit.
3. Sluitend fietsnetwerk.
4. Aanpassingen aan infrastructuur voor elektrificatie van vervoer.
5. Voorzieningen zijn afgestemd op nieuwe economie.



STRATEGISCHE VISIE VENLO 2040

We willen een vitale en (in omvang) licht groeiende gemeenschap zijn met voldoende koopkracht om onze voorzieningen en economie draaiende te houden.

De klimaatopgave (warmere zomers en hevige regenval) en de veranderende functies (meer wonen in de binnenstad) maakt dat we **versteende omgevingen vaker moeten transformeren** tot een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied. In de Venlose stadswijken en dorpen is het daarom belangrijk om goede afspraken te maken over de invulling van de schaarse openbare ruimte.

Een toekomstbestendig parkeerbeleid anticipeert op deze snel veranderende ontwikkelingen door een balans te vinden tussen enerzijds leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid en anderzijds de parkeerbehoeften van bezoekers, inwoners en ondernemers.

RUIMTELIJKE STRUCTUUR VISIE VENLO

Bij alle beslissingen die genomen worden moet de stip op de horizon scherp in het vizier blijven. Daarom wordt de Strategische Visie doorvertaald naar alle beleidsterreinen. Zo ook het ruimtelijk beleid. De ruimtelijke structuurvisie geeft in hoofdlijnen het ruimtelijk beleid voor de hele gemeente Venlo weer. Er wordt in grote lijnen beschreven hoe wij onze omgeving de komende jaren inrichten, bebouwen en gebruiken. Mobiliteit en bereikbaarheid is een belangrijke functie die wordt ingevuld in het ruimtelijke beleid.

Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid streven we naar een bereikbare, verkeersveilige en toegankelijke stad. Dit doen we zoveel mogelijk op basis van een schoon, duurzaam, stil en veilig mobiliteitssysteem.

Het Beleidsplan Parkeren draagt hieraan bij door optimalisering van de bestaande parkeercapaciteit en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit die bijdragen aan een schone en leefbare omgeving.

MOBILITEITSVISIE TRENDSPORTAL

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Venlo (genaamd Trendsportal) is door Venlo in samenwerking met 7 andere gemeenten uit Noord-Limburg opgesteld. Deze is integraal van toepassing (zowel regionaal als lokaal).

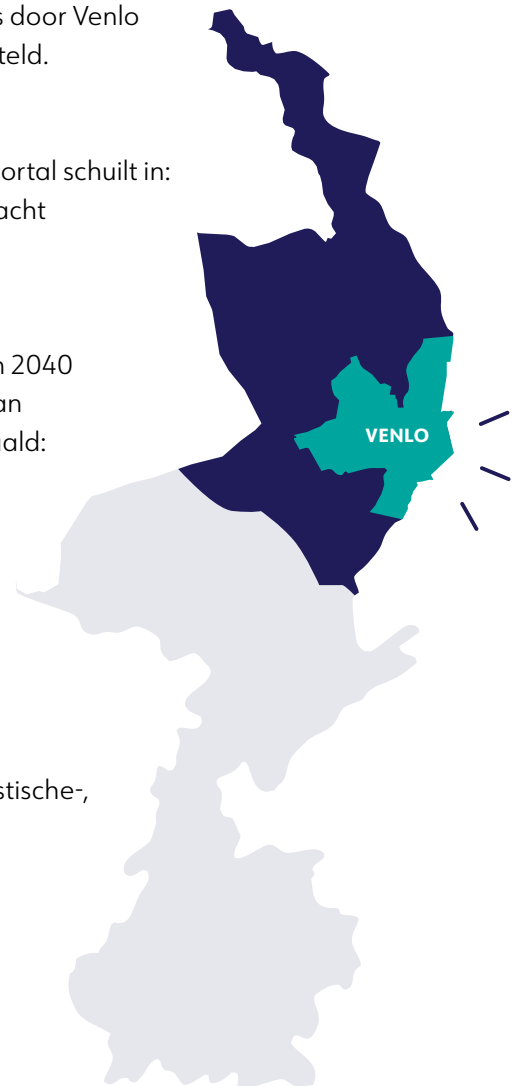
De kracht van de regionale samenwerking onder de vlag van Trendsportal schuilt in:

- Lokale mobiliteitsuitdagingen kunnen regionaal met meer slagkracht worden aangepakt.
- Regionale ontwikkelingen kunnen lokaal worden toegepast.

In deze mobiliteitsvisie stelt de gemeente Venlo zichzelf tot doel om in 2040 de meest klimaatvriendelijke, toegankelijke en veiligste regio te zijn van Nederland op het gebied van mobiliteit. Daarvoor zijn 5 doelen bepaald:

1. Verhogen van de kwaliteit van leven. Mobiliteit is noodzakelijk, zodat iedereen mee kan blijven doen.
2. Verbeteren van veiligheid. Streven naar 0 verkeersslachtoffers.
3. Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Robuust, attractief en betrouwbaar.
4. Ondersteunen van de milieu- en energietransitie, door over te schakelen op schone en stille mobiliteit.
5. Verbeteren ruimtelijk-economische bereikbaarheid, voor de toeristische-, agro-, maak- en logistieke sector in Noord-Limburg.

Het Beleidsplan Parkeren geeft voor Venlo uitvoering aan deze doelen. Parkeren is een van de belangrijkste sturingsmechanismen binnen de mobiliteit en het legt veel druk op de openbare ruimte. We streven naar een goede inpassing met oog voor verduurzaming, toegankelijkheid en leefbaarheid in de openbare ruimte.



INTEGRALE VISIE OPENBARE RUIMTE (IVOR)

Met de IVOR wordt een belangrijke stap gezet om meer richting te geven aan de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. De IVOR vormt de verbindende schakel tussen verschillende gemeentelijke programma's en doelen die betrekking hebben op de openbare ruimte met als centrale ambitie: *Samen op weg naar een toekomstbestendige leefomgeving met slimme mobiliteit.*

De IVOR kent 4 ambities:

- Een prettige gezonde leefomgeving voor iedereen
- Toekomstbestendig als basis
- Verplaatsing volgens het STOP principe (eerst Stappen, dan Trappen, daarna Openbaar vervoer/Alternatieve vervoerswijzen, dan pas de Personenauto)
- We doen het samen: een openbare ruimte voor iedereen

Het Beleidsplan Parkeren draagt bij aan deze ambities door het faciliteren van laadinfra en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Voor het voorzien in de parkeerbehoefte leveren we een gebalanceerd systeem van normen en maatwerk, waarbij de mens centraal staat. Waar de druk op de openbare ruimte groot is, kijken we kritisch naar de verhouding tussen parkeeraanbod en parkeerbehoefte.

RELATIE MET RAADSPROGRAMMA'S

Mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder heeft een inhoudelijke verbondenheid met alle raadsprogramma's waarop het gemeentelijke beleid van Venlo is gebaseerd.

LEEFBAAR VENLO

De hoofddoelstelling van dit programma is het realiseren van een kwalitatieve, toekomstbestendige, verkeersveilige en bereikbare leefomgeving. Het Beleidsplan Parkeren komt voort uit dit programma, waarbij duurzaamheidsambities en de integrale benadering van gebiedsontwikkelingen ook onderdeel zijn.

GEZOND EN ACTIEF VENLO

Dit programma gaat over het stimuleren van inwoners om mee te doen en te werken aan hun gezondheid in de openbare ruimte. Hardlopen, wandelen en fietsen nemen toe in populariteit en vragen om een passende openbare ruimte. Dezelfde openbare ruimte waarin we het parkeren faciliteren. Ook voor degenen die aangewezen zijn op de auto vanwege (lichamelijke) beperkingen moet er ruimte zijn. Iedereen doet mee.

WELVAREND VENLO

In dit programma zit de basis voor het gehele mobiliteitsbeleid van Venlo. Het programma Welvarend gaat ook over de kwaliteit van werklocaties en faciliteiten die noodzakelijk zijn om de kennisinfrastructuur en arbeidsmarkt van Venlo te verbeteren. Daarin past een invulling van de openbare ruimte, die faciliterend is aan bedrijven die steeds meer omgevingsbewust zijn (bedrijven die inzetten op gezond woon-werkverkeer, flexibele werkplekken en -tijden) toe.

CIRCULAIRE EN DUURZAME HOOFDSTAD

Duurzaamheid is een rode draad door alle programma's, waarbij dit programma als katalysator fungeert. Duurzaamheid maakt onderdeel uit van de Venlose ambities en het onderscheidend vermogen van Venlo. Ook het Beleidsplan Parkeren zal bijdragen aan deze duurzaamheidsambitie. Deze opgaven doorlopen we stapsgewijs op weg naar een beter klimaat en zuinig gebruik van de openbare ruimte.

CENTRUMSTAD VENLO

De doelstelling van dit programma is om Venlo het bestuurlijk, cultureel en economisch kloppend hart van de regio te maken. Vanuit dit programma worden de ruimtelijke ontwikkelingen gestart voor de woonopgave, nieuwe werkgelegenheidsinitiatieven, de havenontwikkeling of toeristische impulsen. Het Beleidsplan Parkeren maakt duurzame verstedelijking mogelijk, zonder dat toekomstige parkeerknelpunten vanzelfsprekend in de openbare ruimte moeten worden opgelost.



BIJLAGE 2 TOELICHTING DEELGEBIEDEN

AD 1: DEELGEBIED 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 dat menig bezoeker ook uit Duitsland afkomstig is. 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 (met name in Arcen).
- Parkeerverlast in de kernen door toeristen (met name in Arcen) die zowel voor een kort bezoek als een lange fietstocht dit gebied bezoeken.
- Bestaande parkeercapaciteit in kern is voldoende voor bewoners maar te klein voor de grote hoeveelheden bezoekers.
- Grote behoefte aan optimalisatie bestaande parkeercapaciteit (met name buiten de kernen).

ONTWIKKELINGEN

- Dijkverzwaring langs de Maas heeft effect op herinrichting van bestaande (p-)gebieden.

AD 2: 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

- Met name de kern van Blerick kent een relatief hoge parkeerdruk langs de toegangswegen naar het lokaal winkelhart. Deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door zowel bezoekers als bewoners.
- In de rest van dit deelgebied (Boekend en Hout-Blerick) is weinig sprake van 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 parkeerverlast bij evenementen en publiekstrekkingen (De Bekkerie, Crematorium, markt, CBR-examens).

ONTWIKKELINGEN

- In de woonwijken van Blerick zijn de afgelopen jaren nogal wat woonaccommodaties toegevoegd (nieuwbouwcomplexen en woningsplitsingen) welke een groei in het aantal inwoners en auto's tot

gevolg hebben. Risico: wanneer deze accommodaties niet voorzien in de eigen parkeerbehoefte, leidt dit tot een hogere parkeerdruk op straat.

- Het voormalig kazerneterrein is momenteel in ontwikkeling. De nieuwe bestemming van dit terrein (hoofdzakelijk woonfunctie) kenmerkt zich door veel groen (stadstuin). Hierbij wordt de openbare ruimte volgens het STOP-principe ingericht en wordt de mobiliteitsbehoefte vervuld door alternatieve mobiliteitsvormen (lage parkeernorm, ontsluiting via het NS-station, aanbod deelfervoer).

AD 3: DEELGEBIED VENLO-CENTRUM

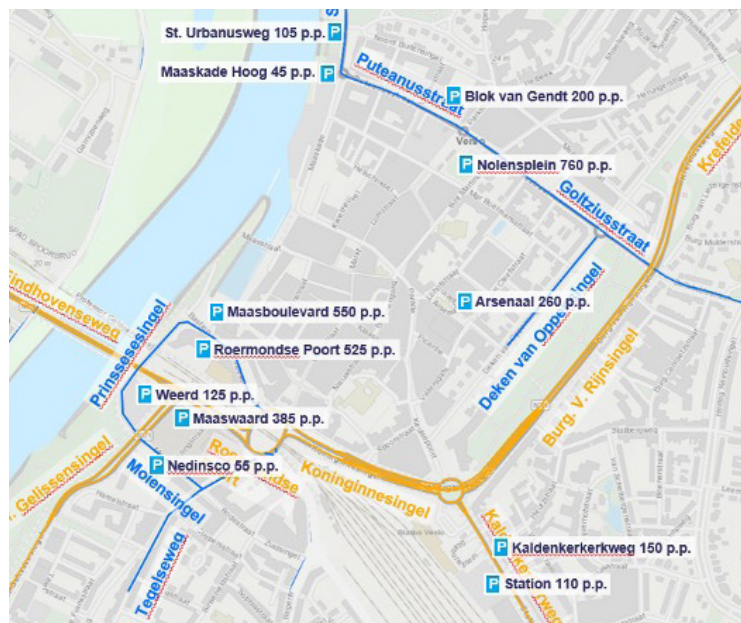
Venlo-centrum vormt het grootste aaneengesloten winkelgebied van de gemeente Venlo.

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 zijn de openbare parkeergarages binnen de gemeente 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 verder groeien. Wanneer niet wordt voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de bewoners op eigen terrein, heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid in de omgeving.
- Parkeerregulering wordt ingezet om vermenging van verschillende parkeerdoelgroepen zo goed mogelijk te laten verlopen. Echter is optimalisatie hierin noodzakelijk.
- Er heerst een spanningsveld tussen enerzijds de economische belangen en anderzijds de wens om een leefbaar woonklimaat.



ONTWIKKELINGEN

- Een haalbaarheidsonderzoek is gestart naar de ontwikkeling van:
 - een ondergrondse parkeergarage onder het Julianapark.
 - een mobiliteitshub in combinatie met het bestaande NS station.Deze haalbaarheidsonderzoeken maken geen onderdeel uit van dit Beleidsplan, maar de realisatie ervan zal wel zijn effect hebben op het uitvoeringsprogramma.
- Op dit moment vinden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats in Venlo, welke invloed hebben op de openbare parkeercapaciteit.

AD 4: DEELGEBIED 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 – Sloterbeekstraat 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 zijn niet altijd in staat om hun werknemers op eigen terrein te laten parkeren. Dit zorgt voor overlast in de omliggende woonstraten.
- Parkeerregulering wordt ingezet om niet-wijkgebonden langparkeerders te weren uit de 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.

ONTWIKKELINGEN

- Diverse grootschalige nieuwbouwprojecten vinden plaats binnen Venlo-wijken (met name Venlo Zuid). Risico: wanneer deze projecten niet voorzien in een mobiliteitsbehoefte op eigen terrein, vergroot dit de parkeeroverlast.
- Op diverse locaties vinden woningsplitsingen plaats. Risico: toename van aantal bewoners per adres kan leiden tot toename parkeerdruk in de straat wanneer niet op eigen terrein hierin wordt voorzien.

Tot slot is de toename van het aantal inwoners en vooral het autobezit in de wijken een belangrijke oorzaak voor een hoge parkeerdruk.

AD 5: DEELGEBIED 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).

ONTWIKKELINGEN

- In Tegelen centrum vindt de ontwikkeling plaats van het Martinushof. Dit zal een herinrichting van de oostzijde van het winkelgebied tot gevolg hebben, evenals de aanleg van parkeervoorzieningen.
- De kern Steyl ontwikkelt zich steeds meer tot toeristische trekpleister. Hierdoor ontstaat een spanning tussen de gewenste leefbaarheid in het woongebied en de wens om het groeiende aantal bezoekers te verwelkomen.

BIJLAGE 3 TOELICHTING STAPPEN PARTICIPATIEPROCES

UITNODIGEN KANDIDATEN PARKEERPANELS

- Enquête: Inwoners (ondernemers, inwoners en werknemers woonachtig in Venlo) is naar hun mening over het parkeren in Venlo gevraagd. Ook vroegen we ze of ze met ons van gedachten willen wisselen over het mobiliteitsthema parkeren.
- Contactpersonen/belanghebbenden.
We staan voortdurend in contact met dorpsraden, ondernemersverenigingen, melders van parkeermeldingen en vergunninghouders. Ook binnen deze groep ervaringsdeskundigen is gevraagd wie met ons van gedachten wil wisselen over het mobiliteitsthema parkeren.

SAMENSTELLEN 60 PARKEERPANELLEDEN

Uit de kandidaten voor de te formeren parkeerpanels selecteerden we per deelgebied 12 mensen (6 bewoners, 6 ondernemers). Vanwege coronabeperkingen (bijeenkomsten moesten online) in combinatie met de wens om een gesprek/discussie te kunnen voeren is dit aantal tot 12 per deelgebied gemaximeerd.

PARKEERPANEL-SESSIES

SESSIE 1

- i. Per deelgebied zijn we met deze burgerpanels in gesprek gegaan over ervaringen op het gebied van parkeren, kansen die we moeten benutten om in het nieuwe beleid richting te geven.
- ii. Vervolgens deelde de interne werkgroep haar resultaten van een inhoudelijke evaluatie per deelgebied. Aandachtspunten per deelgebied (afgeleid uit de verkeersstructuur, het huidige beleid en meldingen).

In vrijwel alle gevallen herkende de panelgroep de gepresenteerde aandachtspunten. Waar nodig werden ze aangevuld. Daarmee is een betrouwbaar beeld geschetst van de aandachtspunten voor het parkeren in Venlo.

CLUSTERING

Na bestudering van alle opmerkingen uit de eerste panelbijeenkomsten viel het volgende op:

1. Veel aandachtspunten met betrekking tot parkeren komen overeen tussen de verschillende deelgebieden;
2. De hoedanigheid waarin de aandachtspunten voorkomen, verschillen wel. De gebiedsgerichte aanpak is zinvol;
3. De opgehaalde aandachtspunten uit de parkeerpanels matchen met de conclusies uit de inhoudelijke evaluatie van het parkeren in Venlo.

De opgehaalde aandachtspunten zijn door de interne werkgroep geclusterd in 6 thema's (zie hoofdstuk 4). Deze thema's vormen de rode draad voor het Beleidsplan Parkeren en zijn in die vorm aan de gemeenteraad gepresenteerd. De raad herkent de thema's en omarmt de wens om hiervoor de koers te bepalen.

SESSIE 2

In mei vonden de tweede panelbijeenkomsten plaats, met dezelfde deelnemers.

In deze sessie zijn oplossingen voor aandachtspunten op het gebied van parkeren verkend.

- i. Daarbij is eerst getoetst of de panels zich herkennen in de 6 thema's, waarin de aandachtspunten zijn geclusterd.
- ii. Hoe denken de inwoners en/of ondernemers dat de problemen die er zijn, worden opgelost? En wie of wat is daarvoor nodig?

In het proces is door middel van themabespreking getracht om op het gewenste (hogere) abstractieniveau te blijven. Wanneer sprake was van een redenering op een te laag abstractieniveau (straatniveau), is aangegeven dat met het vaststellen van het uitvoeringsprogramma wederom een beroep wordt gedaan op de panelleden om dan door te pakken op buurt- of zelfs straatniveau. Het is dan ook wenselijk om naast de panelleden meerdere belanghebbenden aan te laten sluiten.

Parkeren is een continue proces. In sommige deelgebieden zijn reeds initiatieven gestart, waarbij wordt nagedacht over de lokale toekomst van parkeren. De resultaten van deze initiatieven en of verkenningen worden integraal meegenomen in het uitvoeringsprogramma voor zover deze passen in het nieuwe parkeerbeleid.

SESSIE 3

In september namen we deelnemers aan de parkeerpanels mee in de laatste stap voor besluitvorming: het presenteren van de ambities. Wat hebben we met de opgehaalde informatie gedaan? Zo bieden we de panelleden de mogelijkheid om hun zienswijze op het geformuleerde beleid terug te koppelen. Reacties worden meegenomen in voorbereiding op het uiteindelijke beleidsdocument.

DE GEMEENTERAAD

Na iedere panelbijeenkomst is een themasessie georganiseerd. Tijdens deze sessies informeerden we de gemeenteraad over de opbrengsten van de panels. Daarnaast boden de themasessies de mogelijkheid aan de raad om te luisteren naar betrokkenen en belanghebbenden.

Tot slot vroegen we de gemeenteraad om haar bevindingen over de geformuleerde ambities uit het Ambitiedocument Beleidsplan Parkeren. Dit gebeurde door middel van een oordeelsvormende vergadering. Ook deze bevindingen zijn meegenomen in de voorbereiding van het uiteindelijke beleidsdocument Deel I van het Beleidsplan Parkeren: het Ambitiedocument.

