

Op basis van de uitkomsten van het Goudappel rapport komt BIZ Vastgoed Venlo met de volgende aanbevelingen om tot een oplossingsgerichte aanpak te komen voor het centrumgebied in Mobiliteitsplan Venlo 2025:

1. Zorg voor acceptabele loopafstanden en veilige en aantrekkelijke looproutes vanaf parkeergarages en station naar de binnenstad. De kleinere schaal van de binnenstad Venlo zorgt ervoor dat de maximale acceptabele loopafstand lager zal zijn dan de algemene kengetallen van CROW suggereren. Oftewel: de onderzijde van de bandbreedte is meer passend dan de bovenzijde van de bandbreedte. Dit geldt zowel voor de afstand naar een supermarkt (in het centrum) als de afstand naar het stadscentrum/winkelgebied en horeca.
2. Uitbreiden (en niet enkel verplaatsen) van bewaakte fietsenstallingen op strategische locaties
3. Overweging van dynamische tarieven: afhankelijk van de vraag naar parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week, om doorstroming verder te bevorderen.
4. Voordat tariefdifferentiatie wordt ingevoerd, is het belangrijk om aandacht te besteden aan de capaciteit en toegankelijkheid van parkeergarages, vooral tijdens de piektijden.
5. Huidige bewegwijzering heroverwegen en onderzoeken wat de beschikbare capaciteit van parkeergarages is, vooral op piekmomenten.
6. Voordat de parkeervergunningen worden geharmoniseerd, is het belangrijk om onderzoek te doen naar de restcapaciteit van parkeergarages in de stad en er kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen, zoals het stimuleren van het gebruik van parkeergarages op afstand (mits deze er zijn).
7. Mogelijke verlenging venstertijden waarbinnen betaald parkeren geldt, maar stem dit goed af met belangenpartijen en de mogelijkheid om te onderzoeken of verlenging betaald parkeren op straat gecombineerd kan worden met lagere tarieven in garages op die momenten (**alternatief bieden**)
8. Onderzoeken of een bewoners en/of werknemersparkeervoorziening ook kan worden gebruikt i.c.m. bezoekers binnenstad. Het maatgevend moment is immers andersom.
9. Mobiliteitshub bij de stationsomgeving heeft momenteel geen vanzelfsprekende verbinding met de binnenstad, de loopafstanden zijn groot, de vindbaarheid is onvoldoende, er is weinig binding met de binnenstad wat leidt tot een gebrek aan overzicht. Daarnaast de koppeling met het openbaar vervoer niet optimaal voor het economisch functioneren van de binnenstad, aangezien er te weinig bezoekers met het OV komen. Wel zou het belangrijk zijn om flankerend beleid te ontwikkelen, zoals het aanbieden van goedkopere parkeermogelijkheden in de mobiliteitshub vergeleken met de binnenstad.

Al deze aanbevelingen en adviezen van Goudappel tonen noodzaak aan om op korte termijn een parkeeronderzoek uit te voeren om inzicht te verkrijgen in de parkeerdruk, spreiding van het parkeergebruik over de verschillende locaties en de verkeersstromen tijdens piekmomenten. Q-park moet betrokken worden bij het onderzoek, om toegang te krijgen tot hun data. Zonder deze informatie is het moeilijk de juiste maatregelen te nemen. Neem tevens hierbij de werking van het parkeerverwijssysteem onder de loep.

Ondertussen wordt aanbevolen op korte termijn (begin 2025) een onderzoek te doen dat zich richt op direct toepasbare oplossingen om de parkeersituatie tijdens piekdagen te verbeteren, met speciale aandacht voor routing, doorstroming en verdeling dus "Quick Wins".