



BIJLAGEBOEK

MOBILITEITSPLAN VENLO

INHOUD BIJLAGEN

- 1. Inleiding
- 2. Netwerkkarten
- 3. Wegcategorisering
- 4. Analyseboek

1. INLEIDING

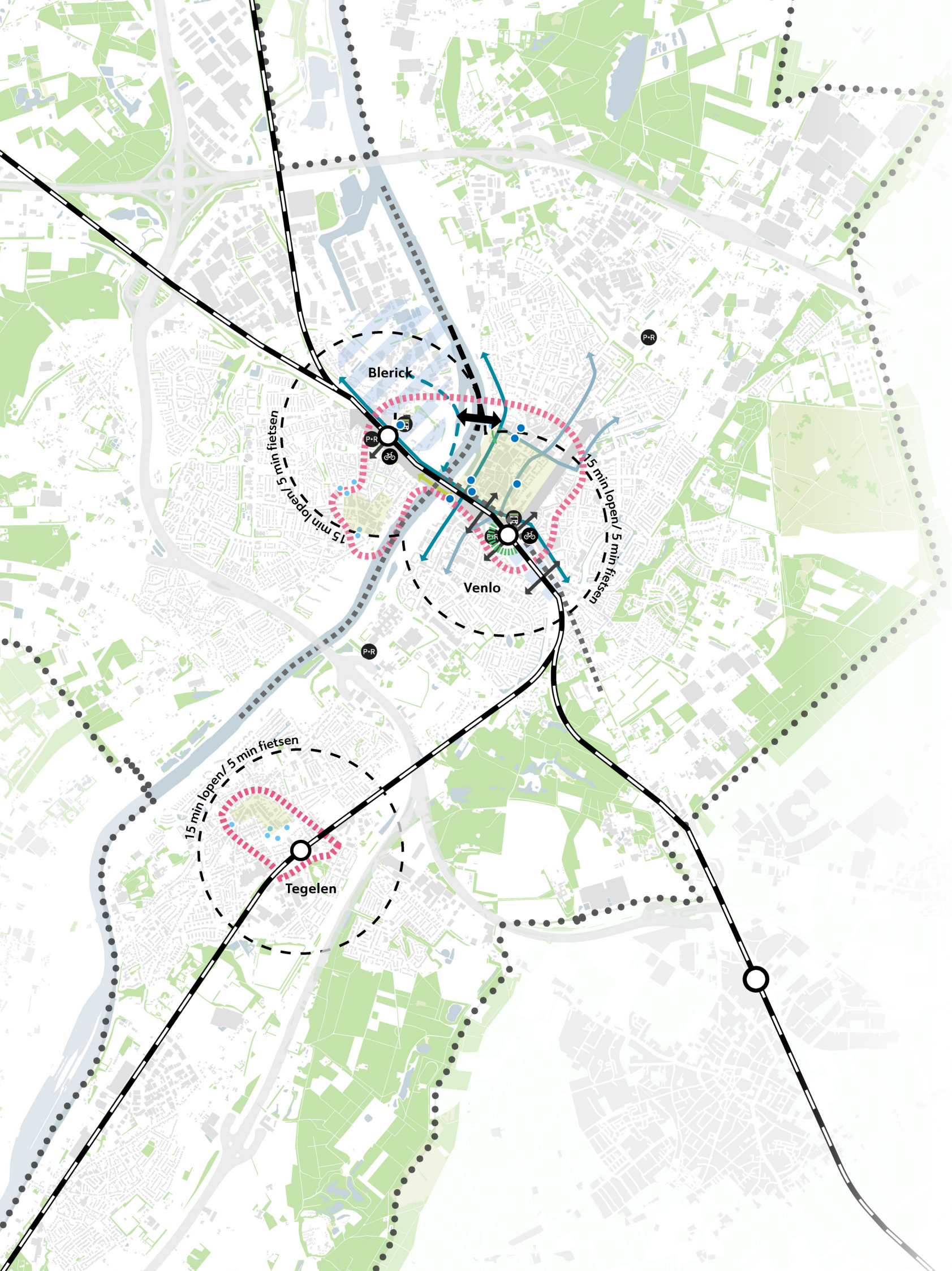
Dit bijlageboek hoort bij het mobiliteitsplan en bevat de netwerkkarten en beschrijvingen van de belangrijkste ingrepen per modaliteit en het analyseboek wat gebruikt is bij het scherpstellen van de opgaven. Het geeft een visuele verdieping op de gekozen routes, knelpunten en infrastructuuringrepen die in het plan centraal staan. Deze bijlagen ondersteunen de uitvoering en opvolging van het mobiliteitsplan.



2. NETWERKKAARTEN

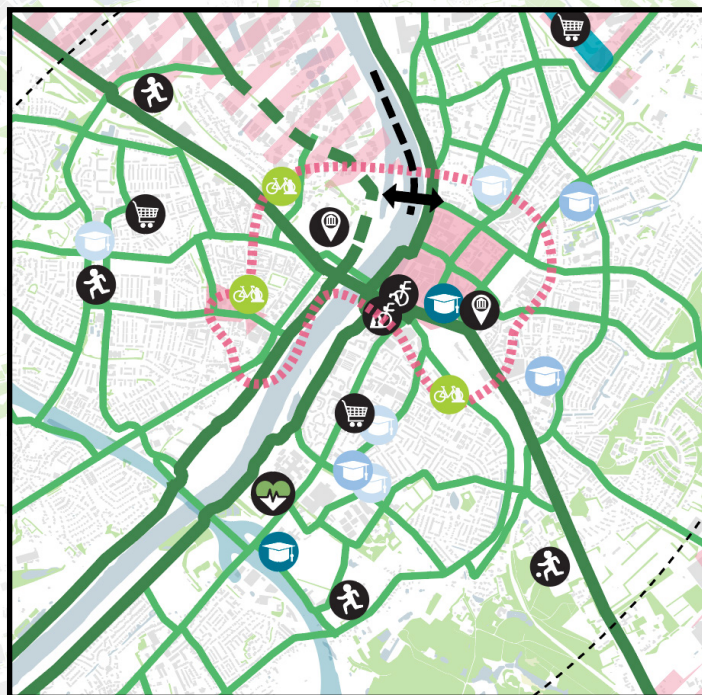
In de netwerkkaarten wordt visueel weergegeven wat in het mobiliteitsplan beschreven staat. Iedere kaart bevat een korte puntsgewijze toelichting van de belangrijkste ingrepen. Het Mobiliteitsplan Venlo bevat de beschrijving van de fasering en uitvoering van deze ingrepen.

De kaart voor het autonetwerk bevat daarnaast omliggende aandachtspunten voor het robuust maken van het netwerk. Die staan naast de kaart beschreven.



VOETGANGERSNETWERK CENTRAAL STEDELIJK GEBIED

- + Gefaseerde herinrichting: in het centraal stedelijk gebiedprioriteit voor verblijven en langzaam verkeer.
- + Nieuwe en verbeterde directe wandelverbindingen met topkwaliteit tussen de centra, stations en parkeerlocaties.
- + Station Venlo, entree vanaf de zuidzijde. Dit geeft directe verbinding met Middengebied en doorbreekt de spoorbarrière. Herinrichting van de stadsbrug en aanliggende kruisingen met wandelpromenade.
- + Een nieuwe oeververbinding aan de noordzijde van het centrum van Venlo.
- + In het kader van ontwikkelend beheer krijgen bij herinrichting de functies verblijven en lopen een belangrijke plek in straten in het stedelijk gebied.
- + Meer ruimte bij herinrichting voor voetgangers in de dorpscentra (breedte, auto te gast, pleinuitstraling). Veilige oversteekplaatsen, bijvoorbeeld van de N271 in Velden, zorgen voor een fijnmaziger voetgangersnetwerk.
- + Verbeteren van aansluiting van recreatieve wandelroutes op de voetgangersvoorzieningen in de dorpen.

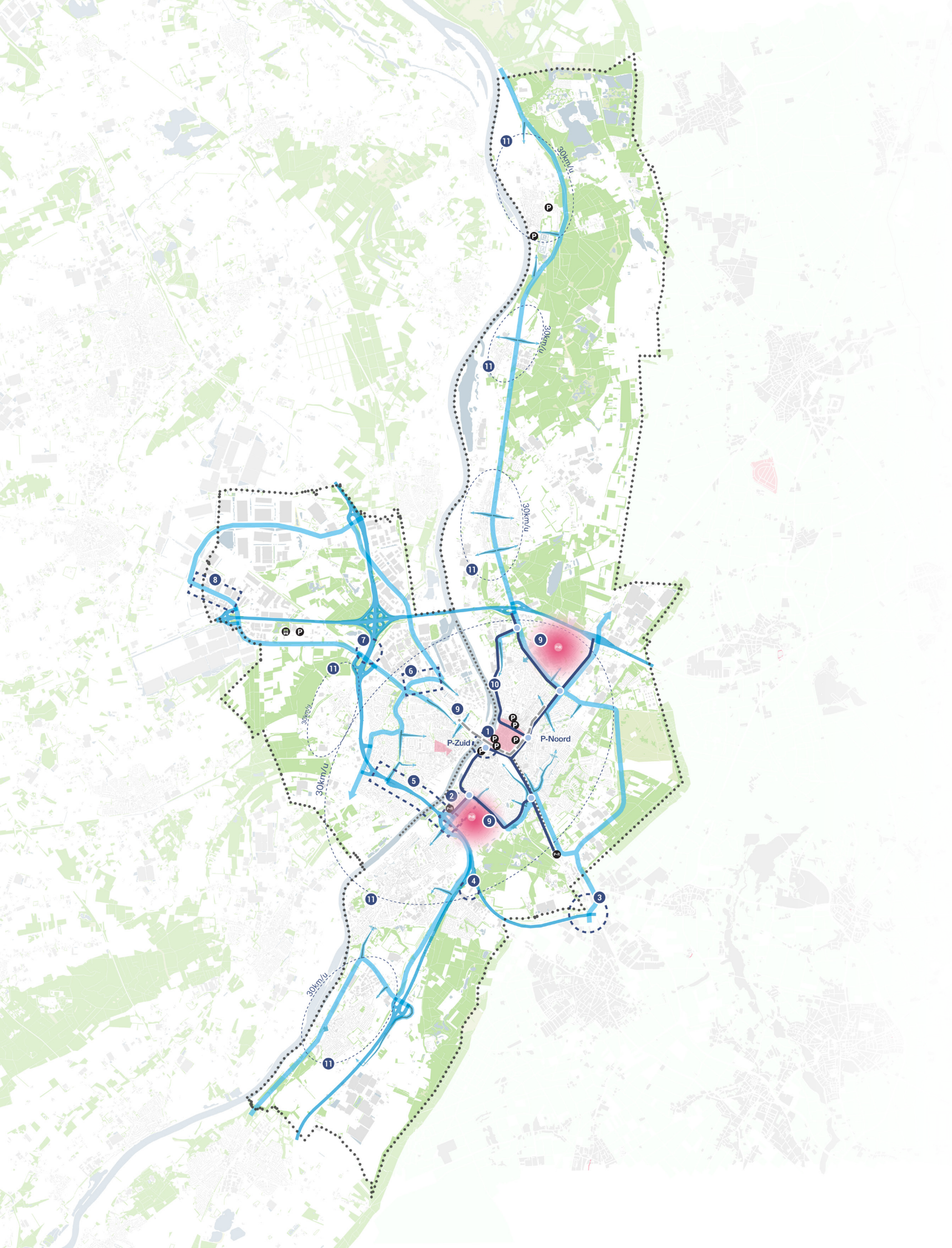


NETWERK FIETS

- + Verbeteren fietsverbindingen over de Maas met 1) herinrichting van Maasbrug en aanliggende kruisingen, 2) nieuwe brug aan de noordzijde van het centrum.
- + Verbinding langs station Venlo richting Middengebied, gekoppeld aan stationsontwikkeling en zuidelijke entree.
- + Gefaseerde herinrichting: in het centraal stedelijk gebied prioriteit voor verblijven en langzaam verkeer.
- + Een route aan de noordzijde van de binnenstad Venlo zorgt voor de verbinding tussen staddelen en het achterliggende werkgebied.
- + Een snelfietsverbinding parallel aan de A67 vervult eenzelfde functie voor de noordzijde van het stedelijk gebied.
- + Fietsroutes die samenvallen met 50 km/uur auto herinrichten naar 30 km/uur of vrij liggende fietspaden, voldoende breed.
- + Fietsroute langs de Maas door hele gemeente, deze vormt een belangrijke drager van een nieuwe verbindende directe fietsroute tussen de dorpen en het stedelijk gebied.
- + Waar werkgebieden nog geen goede fietsverbindingen hebben vullen we deze aan. Veelal via bestaande routes waar een impuls voor fiets gegeven wordt.
- + Goede aanhaking Brightlands Campus Greenport Venlo.
- + We leggen hoogwaardige, toegankelijke en gratis fietsenstalling aan op strategische plekken zoals centra, stations, onderwijs- & maatschappelijke voorzieningen en mobiliteitshubs.



- + Verhoging van treinfrequenties naar Nijmegen, Roermond, Eindhoven en Düsseldorf.
- + Ontwikkeling van de stationsknopen en stationsomgevingen. Onderdelen hiervan: verblijfskwaliteit (ook huiskamerfunctie, horecaaanbod, gemakswinkels), aanbod deelmobiliteit, kwaliteit bewaakte stalling, aantrekkelijke loop- en fietsroutes.
- + Verbeteren van de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelgebieden zoals Veilingterrein, Kazernekwartier en de Brightlands campus Greenport Venlo.
- + Toekomstbestendig maken van ontsluitend vervoer naar wijken, dorpen en werkgebieden. Inzet op betrouwbare buslijnen met minimaal half uur frequentie en behoorlijke bezetting. Per dorp en werkgebied een hub/OV-knooppunt met nieuwe vormen van (deel)mobiliteit. Waar voorheen bijvoorbeeld een directe reguliere busverbinding beschikbaar was, kan nu dezelfde reis gemaakt worden door met reguliere bus naar een hub te reizen en vervolgens over te stappen op het aanvullende net voor de laatste kilometer.



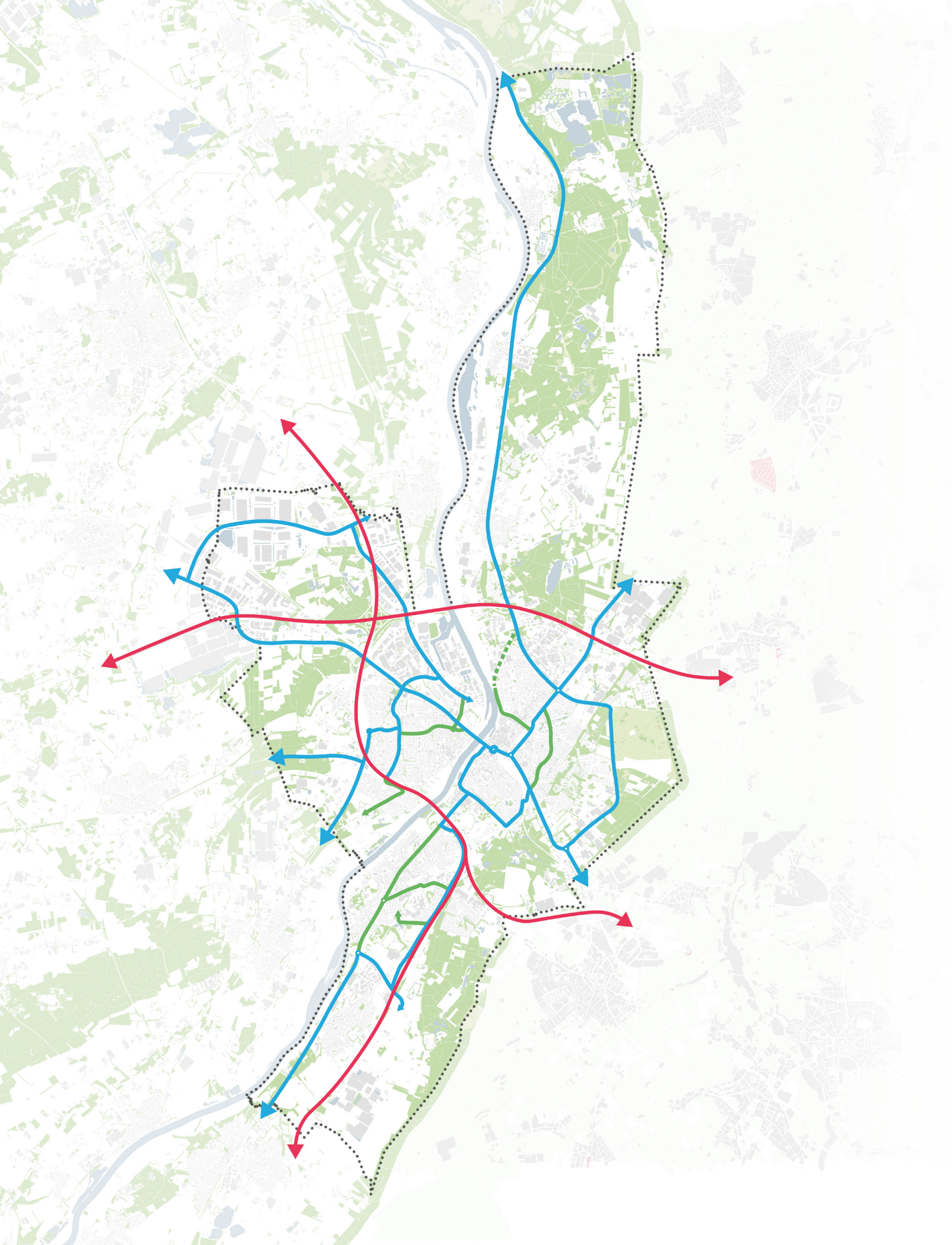
NETWERK AUTO

- + Stapsgewijze aanpassing van het hoofdnetwerk gericht op externe autobereikbaarheid (bereikbaarheid van gebieden via het hoofdwegennet in plaats van door het stedelijk gebied). Belangrijke stappen zijn 30 km/uur als norm, garanderen van goede verbinding via A73 (Zaarderheiken - Tiglia) en het afwaarderen van de aantrekkelijkheid van route Eindhovenseweg - Koninginnensingel - Burg. V. Rijnsingel.
- + Verbeteren bereikbaarheid binnenstad op drukke weekenddagen en piekdagen (Duitse dagen) door sturend verkeersmanagement en toevoegen van P+R (rode stippen in kaart illustreren zoekgebied).
- + Doorontwikkelen parkeerstrategie om stedelijke groei te faciliteren
- + Toekomstbestendig netwerk door middel van onderstaande aandachtspunten, met tussen haakjes de relatie met het plan.

1. Mobiliteitsstructuur Centraal stedelijk gebied (Stedelijke groei).
2. Bereikbaarheid Venlo Zuid & Tegelen (onderdeel middengebied)
3. Betere benutting hoofdwegennet (externe autobereikbaarheid)
4. A73 noordelijk aansluiten op A74 (bereikbaarheid wegverkeer)
5. Capaciteit A73 (bereikbaarheid wegverkeer)
6. Capaciteit spoorkruisingen (externe autobereikbaarheid)
7. Zaarderheiken (bereikbaarheid wegverkeer)
8. Robuuste bereikbaarheid N556 (bereikbaarheid wegverkeer)
9. P+R zoekgebied
10. Blauwe lijnen: Routes P-Noord en P-zuid (bereikbaarheid binnenstad)
11. Invoering 30km/h als standaardsnelheid

3. WEGCATEGORISERING

-  Stroomweg
-  GOW
-  GOW 30

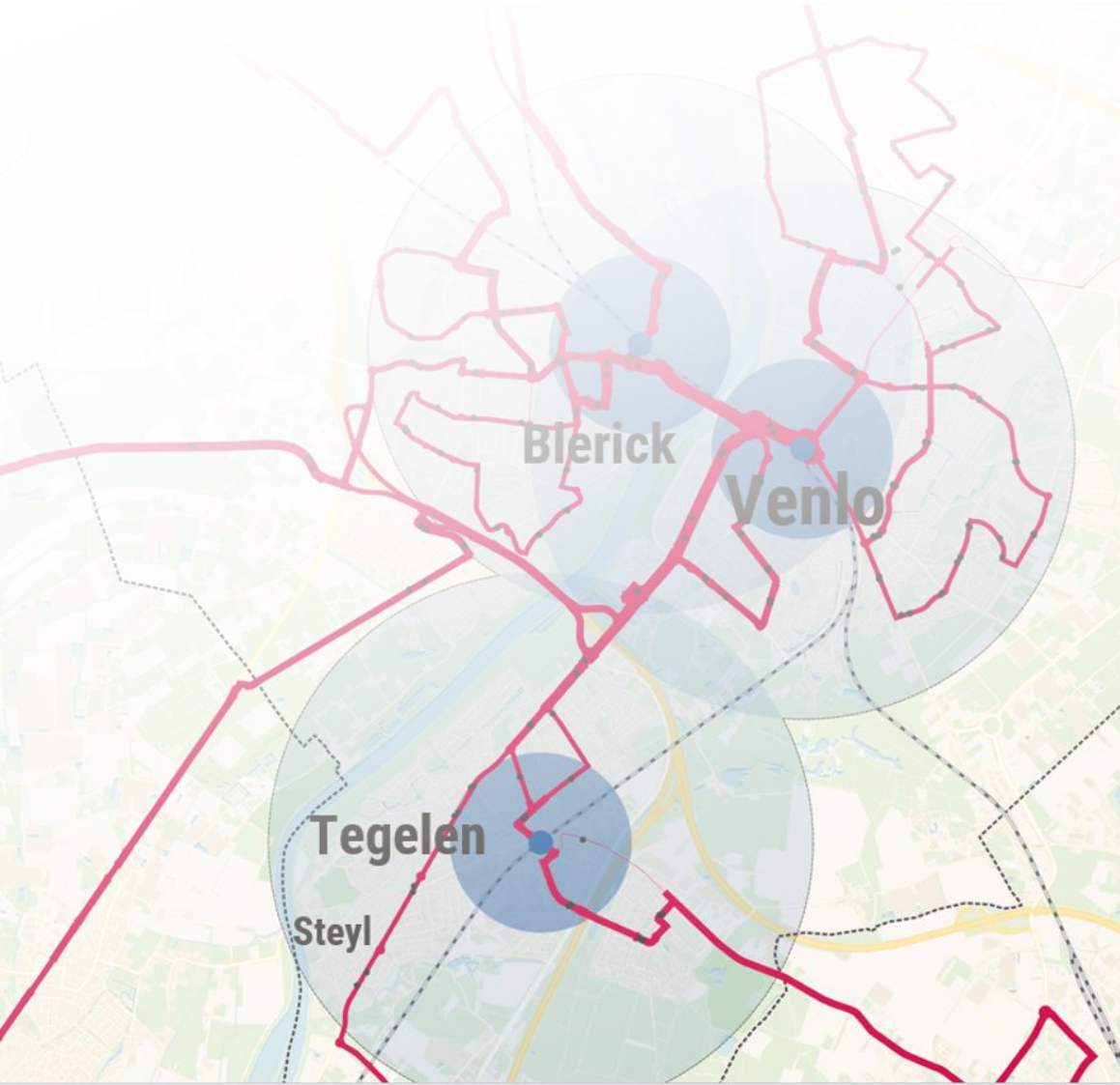




4. ANALYSEBOEK



Aanleiding en beleidskader



Analyseboek Venlo

Voor u ligt het analyseboek voor het mobiliteitsplan van de gemeente Venlo. Dit analyseboek dient als vertrekpunt om de huidige mobiliteit van de gemeente te begrijpen en te identificeren waar knelpunten liggen.

In dit document staan data en observaties samengevat. Er is gebruik gemaakt van beleidsdocumenten van de gemeente Venlo, data van de gemeente Venlo en open databronnen zoals het CBS.

Het analyseboek bestaat uit vier onderdelen:

1. Aanleiding en beleidskader
2. Ruimtelijk economische context
3. Mobiliteit en bereikbaarheid
4. Verkeerskundige analyse

Met het oog op de toekomst

De toekomst van Venlo staat in het teken van groei en ontwikkeling. Zoals de Visie van Venlo beschrijft is Venlo in 2040 de gezondste regio, een (t)huis om van de houden en zijn de stedelijke gebieden, de stadswijken en de dorpen ruimtelijk en economisch ontwikkeld.

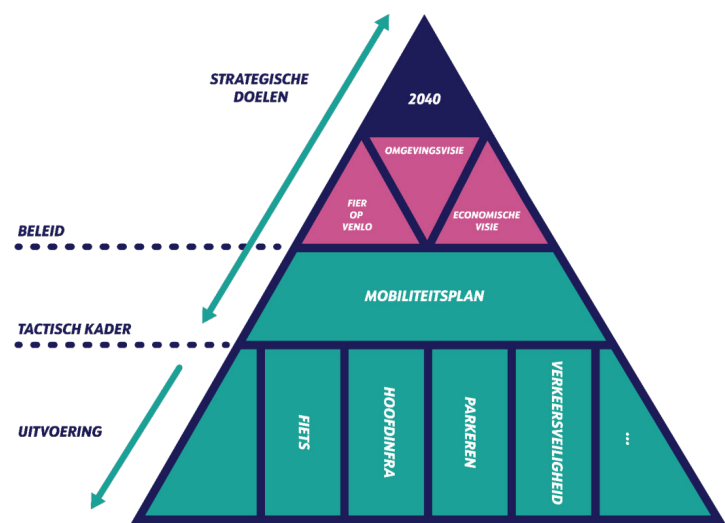
Op het gebied van mobiliteit streeft Venlo ernaar om in 2040 de klimaat vriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn volgens de ambities van Trendsportal.

Om deze toekomstvisie te verwezenlijken, is het essentieel dat Venlo haar mobiliteitsstelsel transformeert. De gemeente kent een groeiend aantal inwoners en huisvest belangrijke economische ontwikkelingsgebieden, waaronder de Green Port en de Brightland Campus. Daarnaast fungeert Venlo als een magneet voor kooptoeerisme en is het een cruciaal logistiek knooppunt.

Het is van groot belang om een toekomstgericht mobiliteitsbeleid te ontwikkelen dat niet alleen in lijn is met de Visie Venlo en de ambities van Trendsportal, maar ook rekening houdt met de concrete uitdagingen en kansen die Venlo als groeiende en bloeiende gemeente te wachten staan. Het opstellen van een mobiliteitsplan vormt een cruciale eerste stap op weg naar het verwezenlijken van de gemeentelijke mobiliteitsdoelen voor 2040.

AANLEIDING VOOR HET MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan als schakel tussen de Mobiliteitsvisie en opgaven



Het Mobiliteitsplan valt onder programmajijn [Leefbaar Venlo](#). Door de brede scope van het plan zijn er ook veel raakvlakken met [Centrumstad Venlo](#) en [Welvarend Venlo](#).



Venlo is een gezonde, klimaat- en toekomstbestendige gemeente.

In Venlo staat bewuster groeien en leven centraal in de opgaven en keuzes voor vandaag en morgen. Een gezonde levensstijl is voor iedereen bereikbaar en de omgeving nodigt hiertoe uit. Andersom is de omgeving fysiek veilig en wordt overlast van milieukundige aard voor een gezond woon- leef- en ondernemersklimaat tot een minimum beperkt. De impact van het ruimtelijke handelen is afgestemd op de draagkracht van het bodem- en watersysteem, het landschap en de natuurlijke omgeving met oog voor het klimaat en een betere biodiversiteit. Venlo schakelt zo snel mogelijk over op hernieuwbare energie en schone mobiliteit en zet vol in op circulariteit.



Venlo is economisch onderscheidend op een vertrouwde basis.

Venlo bouwt voort op haar sterke wortels in de maakindustrie, logistiek en tuinbouw en is een belangrijke werkgever voor de regio. Kennis, innovatie, circulariteit en vakmanschap krijgen hierin volop de ruimte om het economische profiel toekomstbestendig en onderscheidend te maken. Niet alleen groei staat centraal, maar ook de balans met mens en omgeving. Nieuwe economische pijlers ontkiemen - zoals de zorg- en vrijetijdseconomie - en bieden daarnaast de mogelijkheid om het economische profiel te verbreden. Om talenten op het vlak van kennis en vakmanschap te binden zijn een krachtig stedelijk centrum met hoogwaardige voorzieningen en aantrekkelijke woon- en werkmilieus voorwaardelijk.



Venlo is een sociale, inclusieve en gastvrije gemeente.

Het demografisch perspectief voor Venlo is gekanteld en krijgt de ruimte. Venlo groeit door naar 110.000 inwoners, ziet haar inwoners draagkrachtiger, beter opgeleid en gezonder worden. Anderzijds neemt de vergrijzing een sterke vlucht lijken sommige af te haken in de moderne samenleving. In Venlo voelt echter iedereen zich thuis, of je er nu geboren en getogen bent of van buiten komt. Voor iedereen is er plek en een betaalbare woning, ook als je een steuntje in de rug nodig hebt. Een integrale verstedelijkingsstrategie stimuleert en faciliteert leefbare wijken en dorpen met een sterk sociaal netwerk en ruimte voor ontmoeting, zorg, onderwijs en werk. Venlo is gastvrij en bruisend, waar mensen uit de (EU)regio graag naar toe komen voor de vele evenementen. Inwoners en bezoekers genieten van succesvolle evenementen op het gebied van gastronomie, cultuur, urban culture en sport.



Venlo is een authentieke stad met een rijke historie.

Venlo koestert haar eeuwenlang ontstaansgeschiedenis in het rivierdal van de Maas, die zichtbaar en beleefbaar is in stad en ommeland. Niet alleen het stad zijn in een verder rurale omgeving, maar ook de verschillende stadsdelen, wijken en omliggende dorpen koesteren hun eigen historie, karakter en kwaliteiten. Deze diversiteit is een waardevolle kenmerk, stimuleert betrokkenheid en eigenaarschap en wordt door de inwoners gewaardeerd. Het landschap bewijst zijn toegevoegde waarde als decor voor vrije tijd, identiteit, recreatie en toerisme. Waardevolle historische plekken en gebouwen krijgen een nieuw leven en worden opgenomen in de moderne tijd, met het erfgoed en uniciteit als inspiratiebronnen.

Bron: Omgevingsvisie, Nota van uitgangspunten, 2022

-  Het verhogen van de kwaliteit van leven. Mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen.
-  Het verbeteren van de ruimtelijk-economische bereikbaarheid, voor de toeristische, agro-, maak- en logistieke sector in Noord-Limburg.
-  Het verbeteren van verkeersveiligheid. Streven naar 0 verkeersslachtoffers.
-  Een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Robuust, attractief en betrouwbaar voor de fietser en de voetganger.
-  Het ondersteunen van de milieu- en energietransitie, door over te schakelen op schone en stille mobiliteit.

Bron: Trendsportal, 2023

Aanleiding

Venlo groeit en ontwikkelt. Dit vereist een concrete vertaling van hoe Venlo om wil gaan met haar mobiliteitssysteem. Belangrijke thema's zoals gezondheid, inclusiviteit en klimaat spelen een centrale rol in de ruimtelijke ontwikkeling.

- **Het mobiliteitsplan Venlo moet helderheid bieden over waar welke mobiliteitsstructuur noodzakelijk is en hoe deze bijdragen aan een samenhangend mobiliteitssysteem.**

5

Beleidskader voor het mobiliteitsplan

De Gemeente Venlo stelt het doel om in 2040 de klimaat vriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn (Trendsportal, 2023).

Het Mobiliteitsplan draagt bij aan dit doel door aan te sluiten bij de ambities voor de Omgevingsvisie voortgekomen uit de Strategische Visie 2040, en de vijf doelen van het Trendsportal.

Het mobiliteitsplan is hierbij een bouwsteen voor de omgevingsvisie die volgend jaar moet worden vastgesteld.

In lijn met de mobiliteitsvisie van het Trendsportal bouwt het mobiliteitsplan voort op lopende en toekomstige projecten, zoals de projecten opgenomen in het Trendsportal Jaarplan 2023/2024.

6

	Mobiliteitstrends	Rijpheid
Auto	Elektrisch	2
	Zelfrijdend	4
	Delen van voertuigen	2
	Delen van ritten	3
OV	Zero emissie bussen	2
	Betere informatie-voorziening, ticketing, etc.	1
	Uitbouwen en versnelling internationaal treinaanbod en internationale bussen	2
Kleine voertuigen	Deelfietsen / stepjes / LEV's	2
	E-fiets	1
	E-scooter / E-snorfiets	2
	(E-)bakfietsen, stints, etc.	2
Vracht naar eindgebruiker	Biro's (en andere LEV's)	2
	Cargo-bikes	2
	E-fiets bezorging	1
	Elektrische bestelbussen	2
Vracht- grote logistiek	E-commerce	1
	Elektrisch	3
	Zelfrijdend	4
Diensten	MaaS	3
	Buurthubs (herkomst)	3
	Stadshubs (halverwege de reis)	4
	Elektrisch	2
	Zelfrijdend	4

Bron: Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet, 2020

Trends voor de toekomst van Venlo

Venlo staat voor de uitdaging om in te spelen op zowel maatschappelijke trends als mobiliteitstrends voor de toekomst die de gemeente kunnen vormgeven.

Wat betreft de maatschappelijke trends omvat dit onder andere de groei van het aantal inwoners van Venlo die samengaat met verstedelijking, de groei van aantal internationale werknemers en de groeiende rol in de internationale goederenstroom.

Op het gebied van mobiliteit zijn trends in eerder onderzoek samengevat en ingedeeld in categorieën van rijpheid van innovatie, zoals eerder gedefinieerd door het KiM in hun paper 'Innovatie als ontwikkelproces' uit 2013. Deze inzichten bieden waardevolle aanknopingspunten voor het mobiliteitsplan om in te spelen op de uitdagingen en kansen die deze trends met zich meebrengen.

- 1. Massamarkt**
Massaproductie
- 2. Niche / test-markt**
Marktintroductie
- 3. Prototype**
Marktvorbereiding
- 4. R&D**
Ontwerpen en testen

7

Ruimtelijk-economische context

Aantal inwoners van Venlo groeit

Volgens de bevolkingsprognose van het CBS (2023) gaat Venlo te maken hebben met een lichte krimp tot 102.800 inwoners in 2040. De vergrijzing van Venlo is een belangrijke verklaring hiervoor. Echter, de ambitie van de gemeente is om door te groeien naar 110.000 inwoners (Atlas Venlo 2040, 2023).

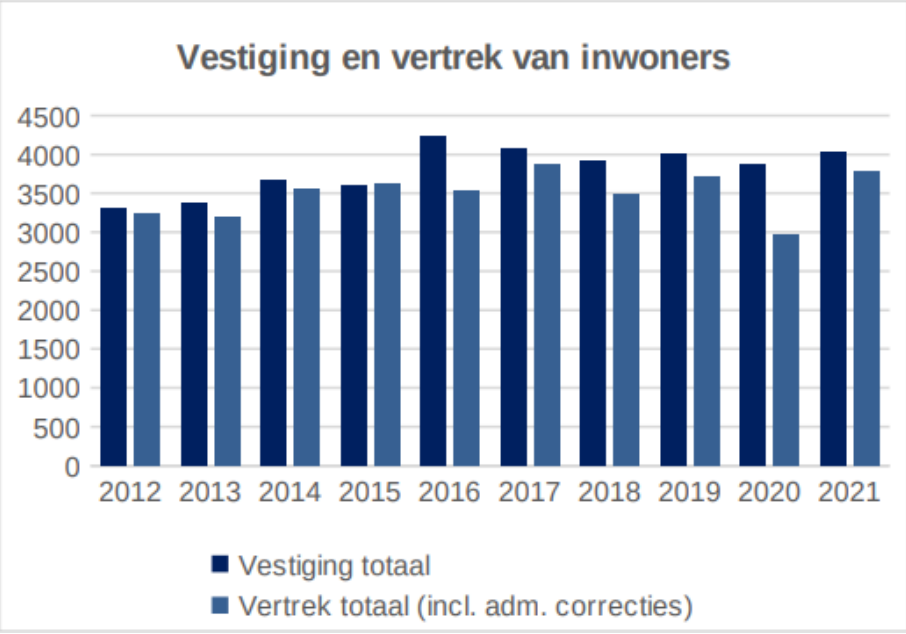
Ondanks de prognose groeit het aantal inwoners van Venlo door het sterfteoverschot volledig te compenseren met het aantrekken nieuwe inwoners. Dit zijn vooral nieuwe inwoners van niet-Nederlandse afkomst. Sinds 2015 vestigen zich meer nieuwe bewoners in Venlo dan er vertrekken.

Meer nieuwe vestigers dan vertrekkende inwoners van Venlo

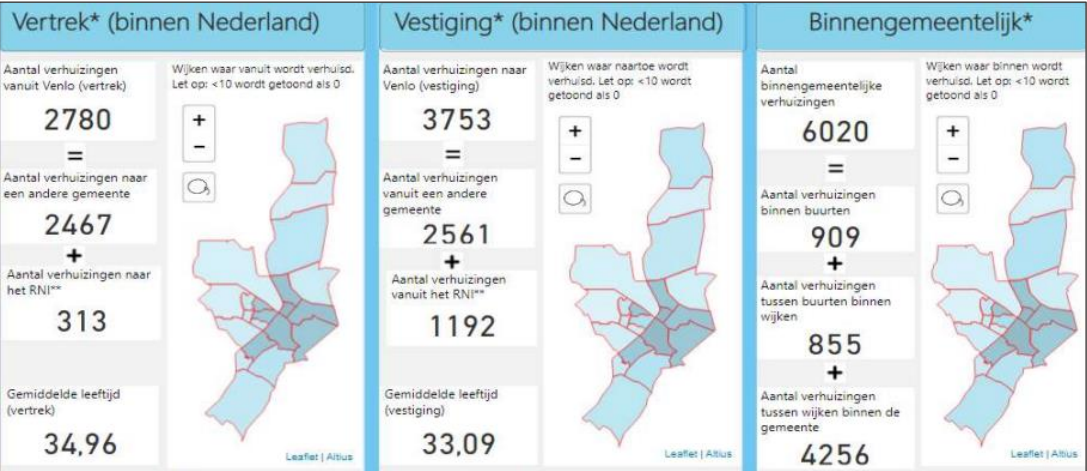
Voor het eerst sinds lange tijd kende Venlo in 2022 ook een binnenlands migratieoverschot (+94). In 2022 vestigden zich 2.467 inwoners zich in Venlo en vertrokken er 2.561 (exclusief RNI).

De vestigers zijn gemiddeld twee jaar jonger dan de vertrekkers en dempt hierdoor de vergrijzing lichtjes.

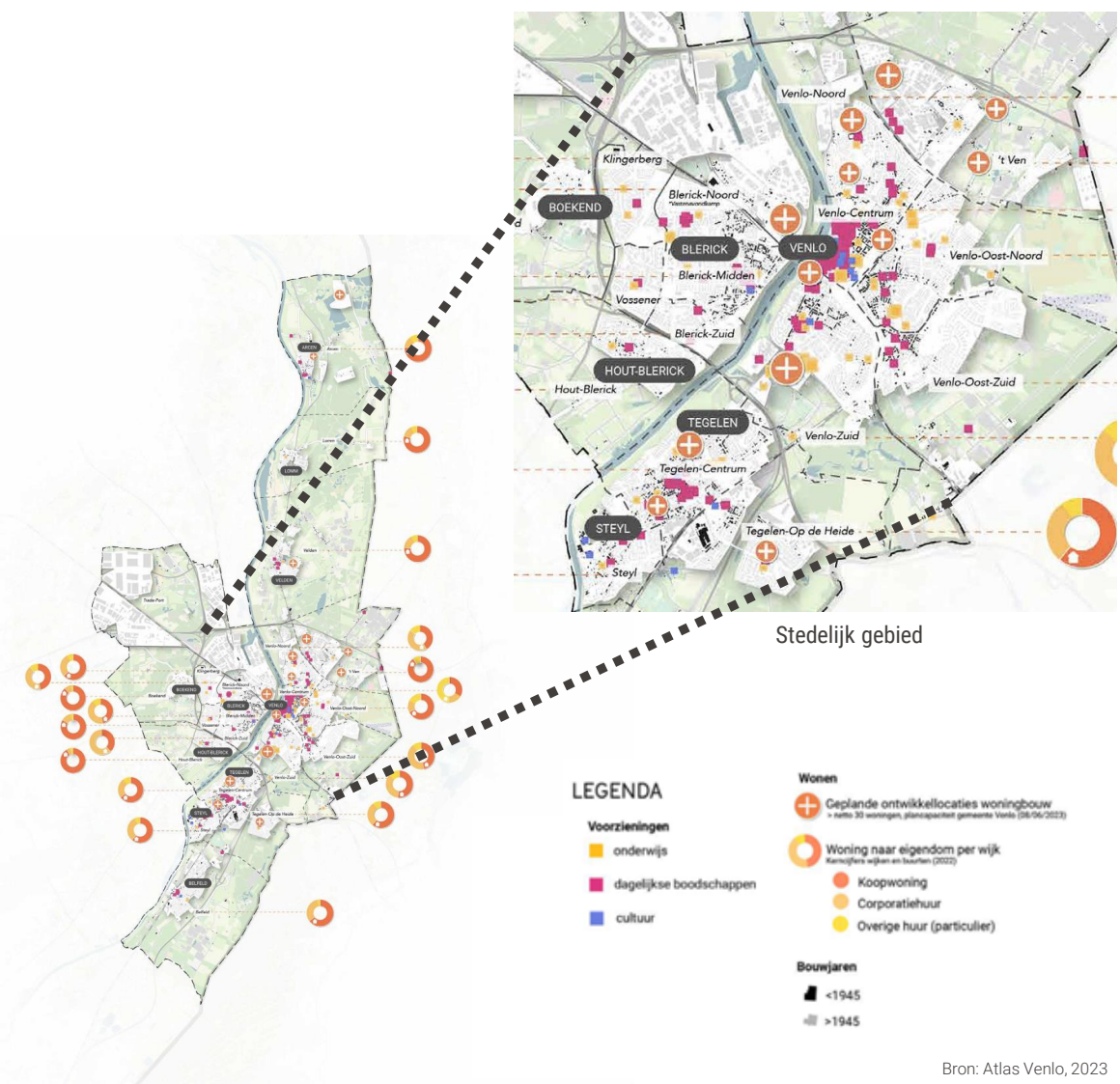
Naast de verhuizingen van en naar de gemeente vindt Zo'n 40% van de verhuisbewegingen plaats. binnen de regio Noord-Limburg



Bron: Omgevingsanalyse Venlo, 2022



Bron: Omgevingsanalyse Venlo, 2023



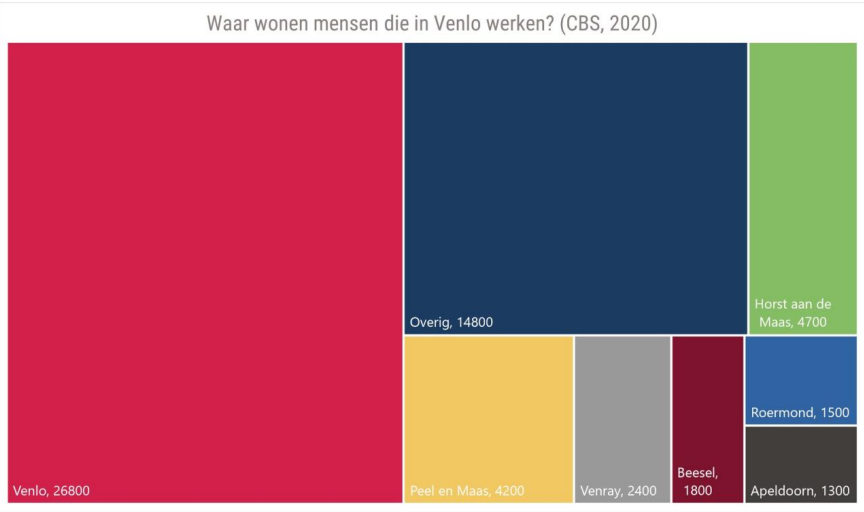
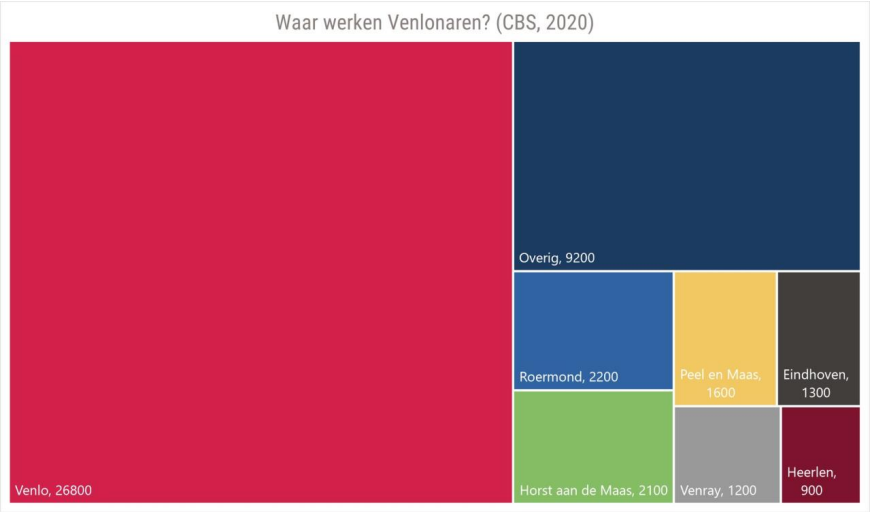
Bron: Atlas Venlo, 2023

Venlo als regionale tewerkstellingspool

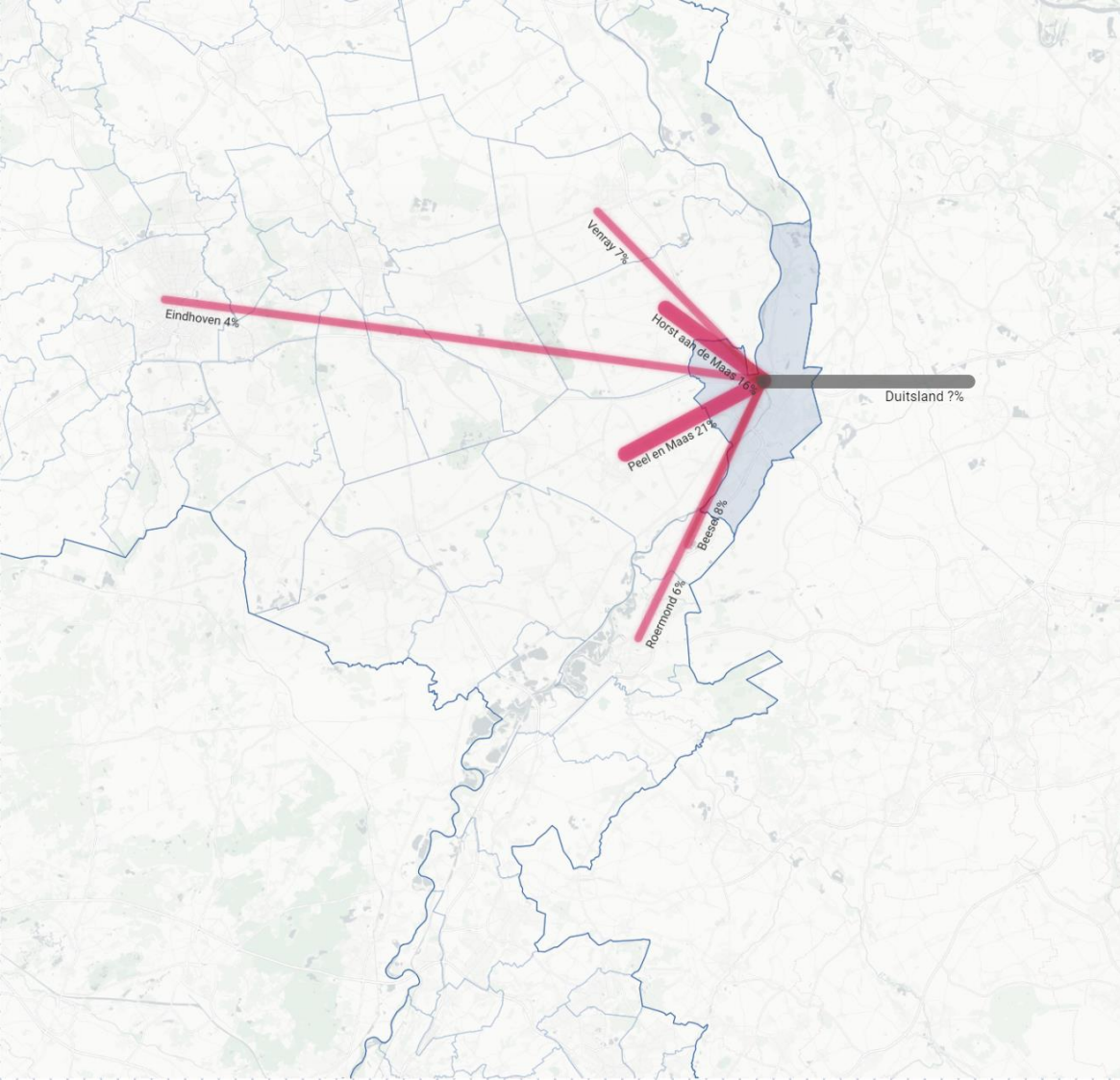
Het overgrote deel van werkende inwoners van Venlo werkt in Venlo zelf. Ook de nabijgelegen gemeentes zoals Roermond, Eindhoven, Horst aan de Maas en Peel en Maas zijn populaire werklocaties van inwoners van Venlo. Data uit het ODiN bevestigt dat de werknemers daadwerkelijk naar deze werklocaties verplaatsen.

Venlo is een populaire plek om te werken voor inwoners uit de nabijgelegen gemeentes zoals Horst aan de Maas, Peel en Maas, Venray en Beesel.

Het aantal werkzame inwoners van Venlo (45300) is kleiner dan het aantal bezette banen in Venlo (57500). Dit geeft aan dat Venlo werknemers uit andere gemeentes naar zich toe trekt. Venlo is dus een belangrijke tewerkstellingspool.



Mobiliteit en Bereikbaarheid



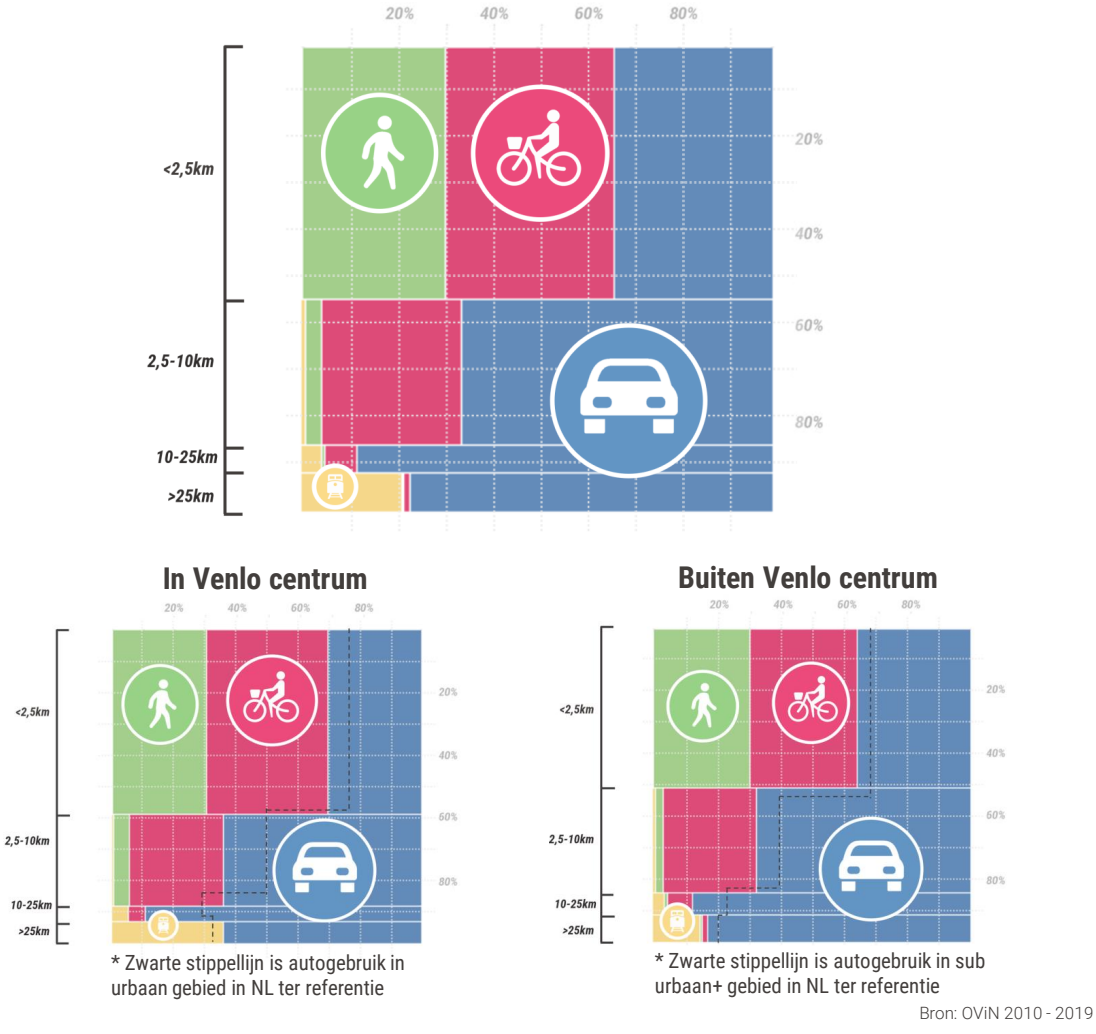
Verplaatsingen vanuit Venlo: belangrijkste bestemmingen in de regio

Van alle verplaatsingen blijft 69% binnen Venlo zelf. De overige 31% verplaatst zich naar andere gemeentes. Deze kaart toont alleen deze uitgaande verplaatsingen naar Nederlandse gemeentes. Hierbij geldt de opmerking dat grensoverschrijdend verkeer naar Duitsland in werkelijkheid een niet te onderschatten aandeel heeft. Het blijft enigszins onduidelijk wat de omvang van dit aandeel is.

Wat opvallend is:

- Van de uitgaande verplaatsingen gaat het gros naar nabijgelegen gemeentes.
- Eindhoven is een niet direct aangrenzende gemeente, maar vertegenwoordigt alsnog 4% van de bestemmingen vanuit Venlo.

Venlo 2010-2019

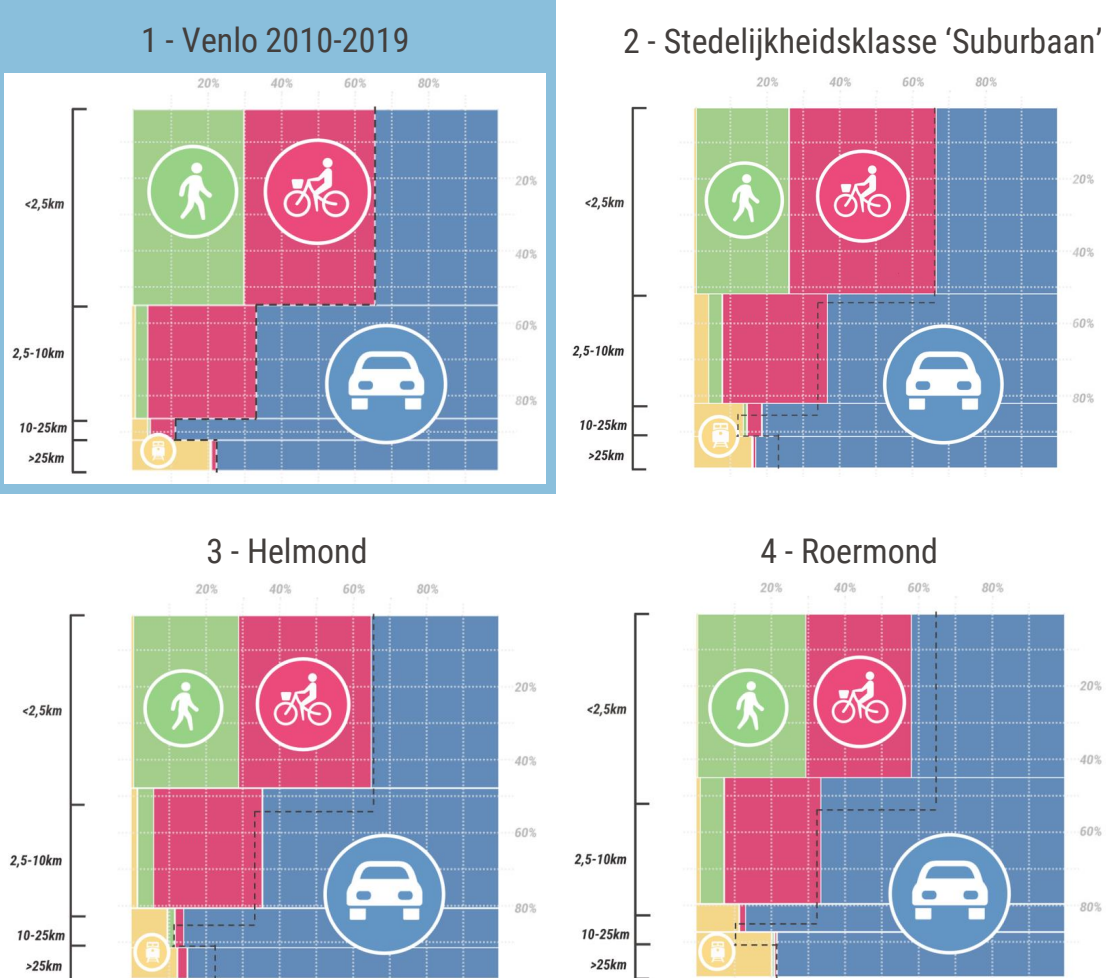


Modal Split

In de 'vierkantjes' toont de horizontale as de vervoerswijze-verdeling (0- 100%). De verticale as gaat over het aantal verplaatsingen per afstandsklasse (0-100%).

Wat opvalt:

- In het centrum van Venlo worden langere afstanden (>25km) vaker met het OV afgelegd dan vanaf buiten het centrum. Daarentegen is het aandeel langere afstanden in het centrum kleiner dan buiten het centrum.
- In het centrum van Venlo is het aandeel van kortere afstanden (<2.5km) groter dan buiten het centrum van Venlo. Dit geeft aan dat de centrumlocaties banen en voorzieningen hebben op een relatief korte afstand van de bewoners, in tegenstelling met plaatsen buiten het centrum waar het aandeel korte verplaatsingen lager ligt.



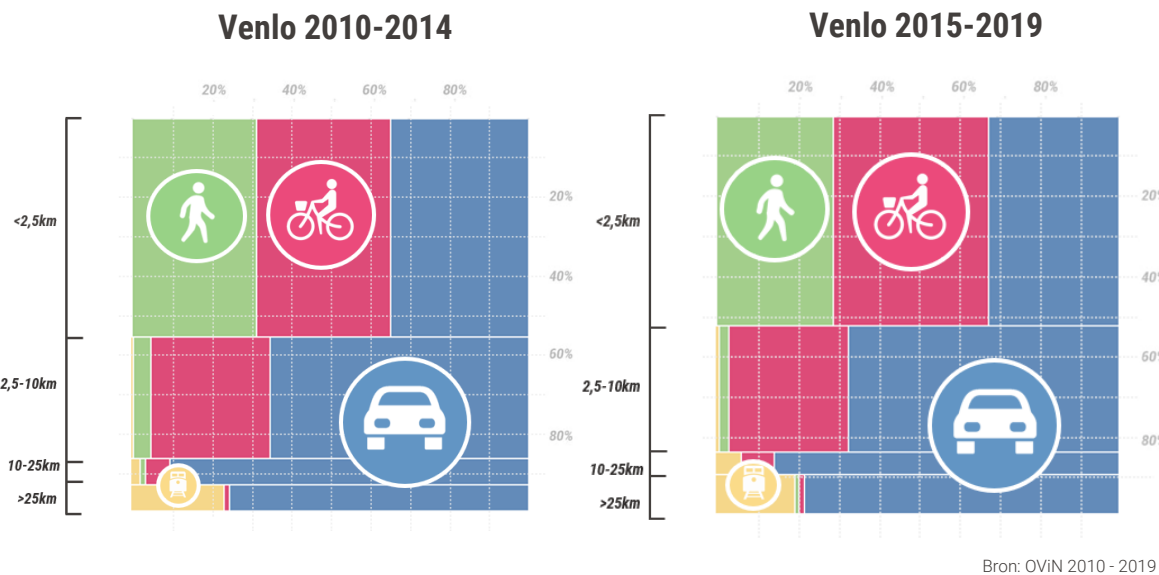
Modal Split in context

De vervoerswijze verdeling van Venlo (1) tussen 2010-2019 wordt hiernaast vergeleken met gebieden in dezelfde stedelijkheidsklasse: suburbaan gebied (2).

Daarnaast is een vergelijking gemaakt met nabijgelegen vergelijkbare grotere gemeentes: Helmond (3) en Roermond (4). De zwarte stippellijn geeft het autogebruik weer van Venlo tussen 2010-2019.

Wat opvalt:

- In Venlo (1) worden minder middellange afstanden afgelegd (10-25km) in vergelijking tot andere 'suburbane' gebieden.
- In vergelijking tot Helmond (3) en Roermond (4) worden in Venlo meer korte afstanden afgelegd (<2.5km).
- Venlo (1) wijkt weinig af van de vervoerswijze verdeling van suburbaan gebied (2); het aandeel autogebruik is groot.

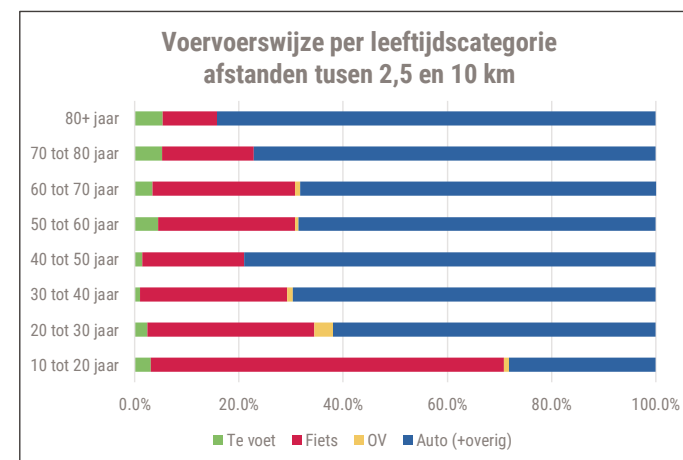
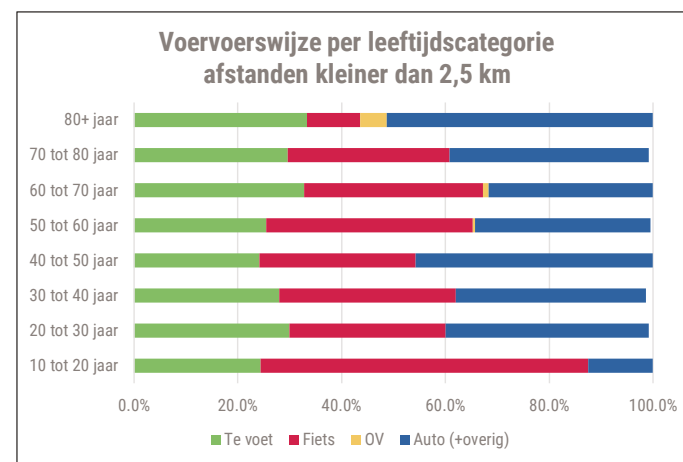


Model Split kent kleine ontwikkeling

De vervoerswijze verdeling van Venlo is de afgelopen tien jaar op kleine punten veranderd. Bij de vergelijking van Venlo tussen 2015 - 2019 en Venlo tussen 2010 - 2014 valt het volgende op:

- Het aandeel lange afstand verplaatsingen (>25km) is groter geworden ten opzichte van vijf jaar geleden. Het aandeel korte afstanden (<2,5km) is kleiner geworden.
- Uit de voorgaande 'vierkantjes' volgt dat de vervoerswijze verdeling van Venlo vooral sub urbane eigenschappen heeft met veel autogebruik. Er worden relatief veel korte afstanden (<2,5km) afgelegd waarvan meer dan 30% met de auto, zelfs in het centrum.

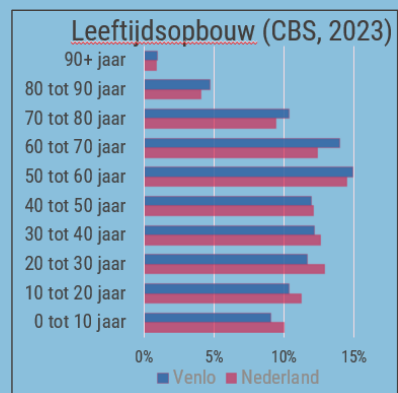
21



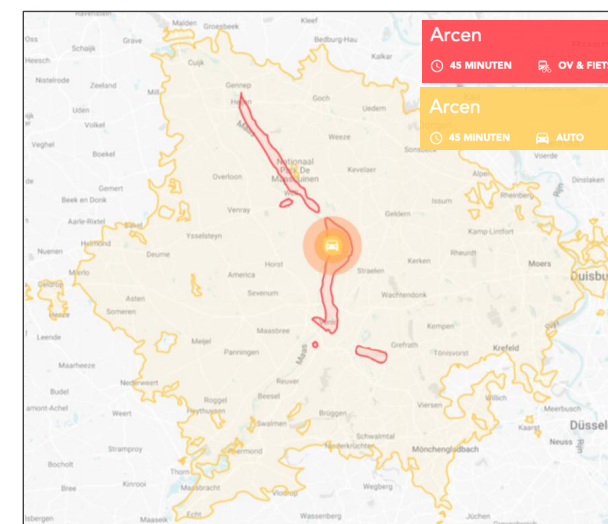
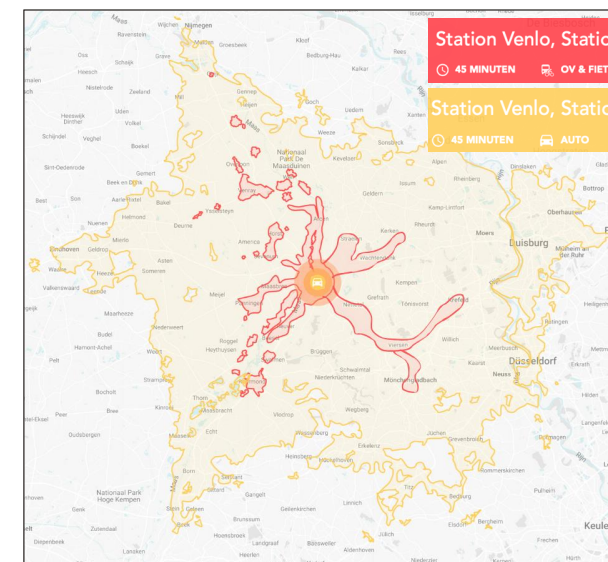
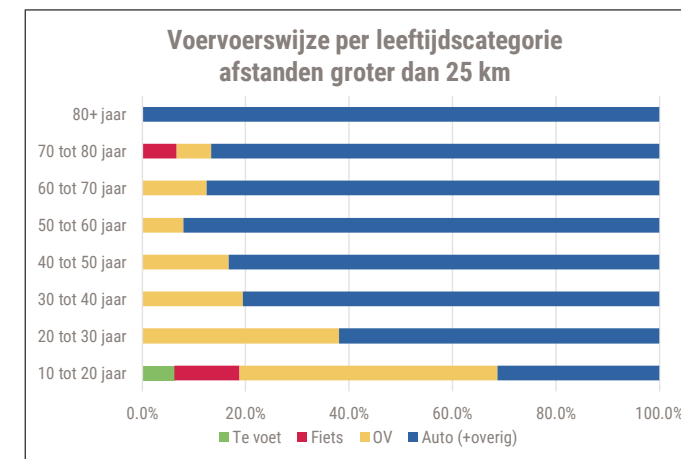
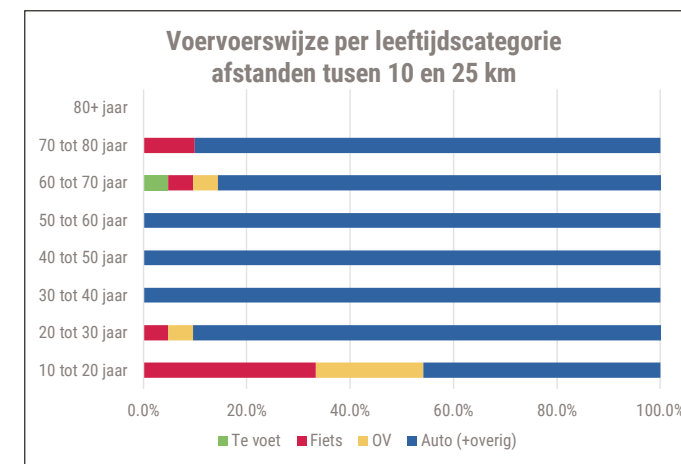
Ouderen pakken eerder de auto, jongeren de fiets en OV

Alle leeftijdscategorieën kiezen ongeveer even vaak om de afstanden te lopen.

Over het algemeen pakken jongere generaties eerder de fiets en op langere afstand het OV. Oudere generaties pakken juist eerder de auto. Echter, tussen de 50 en 70 jaar wordt relatief veel gewandeld en gefietst.



22



Hoe jonger, hoe aantrekkelijker het OV

De tabellen tonen per leeftijdscategorie welke vervoerswijze worden genomen voor afstanden tussen 10 en 25 km en groter dan 25 km.

Wat opvallend is:

- Bij afstanden tussen de 10 en 25 km wordt het OV vrijwel niet gebruikt, met uitzondering van de leeftijdscategorie 10 tot 20 jaar.
- Bij afstanden groter dan 25 km wordt over het algemeen de auto het meest gebruikt. Wel maken jongere leeftijdscategorieën meer gebruik van het OV dan oudere leeftijdscategorieën.

23

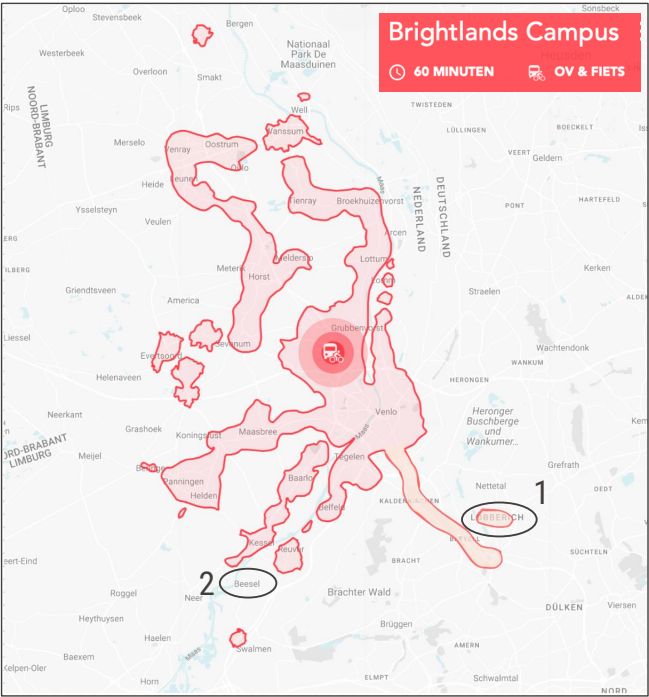
Kleinere bereikbaarheid met fiets & OV dan met de auto

De bereikbaarheid met de auto is vele malen groter dan met de fiets & OV. Zo kan je met de auto in 45 minuten bijvoorbeeld in Duisburg zijn, terwijl je met de fiets & OV niet verder komt dan Krefeld.

Vanaf Arcen is het verschil in bereikbaarheid per vervoersmiddel nog groter.

24

Bereikbaarheid per fiets & OV binnen 60 minuten vanaf Brightland Campus



De bereikbaarheid van de niet-dagelijkse, veelal zakelijke voorzieningen zoals de Brightlands Campus is relatief klein. Binnen een uur kan je bijvoorbeeld Lobberich (1) in Duitsland nog bereiken, maar Beesel (2) niet.

- Terugblikkend op de vervoerswijzeverdeling kan deze bereikbaarheid een belangrijke verklaring zijn voor de veel gemaakte keuze om de auto te pakken.

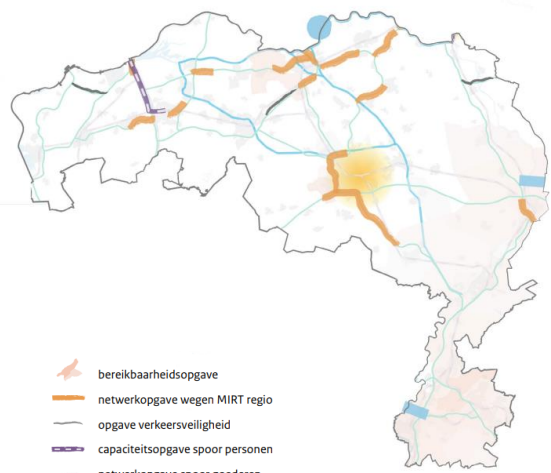
Bron: MapItOut, 2023

De externe autobereikbaarheid van Venlo komt onder druk te staan

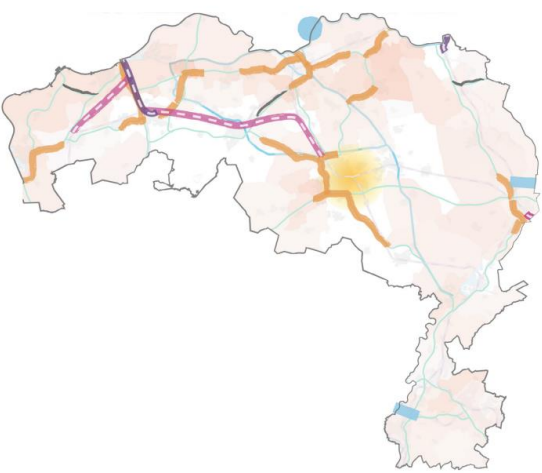
De bereikbaarheid van het aantal banen in Limburg is lager dan het nationale gemiddelde. Bij het Welvaart en Leefomgeving Hoog, (of WLO Hoog) referentiescenario neemt de bereikbaarheid in de toekomst nog verder af door een verzadiging van het autonetwerk.

In dit scenario loopt het huidige systeem tegen grenzen aan door een groeiende mobiliteit. Rondom Venlo zijn er in zowel WLO-laag, als WLO-hoog scenario potentiële bereikbaarheidsopgaven in de ogen van het Rijk, met name voor het wegennetwerk en het goederenspoor.

opgavenkaart WLO-Laag MIRT regio Zuid



opgavenkaart WLO-Hoog MIRT regio Zuid

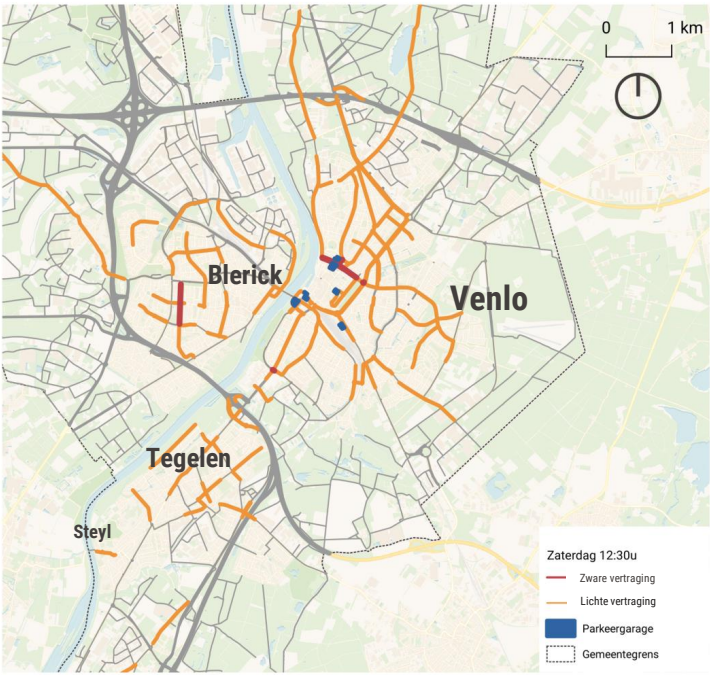


Bron: Integrale Mobiliteitsanalyse, 2021

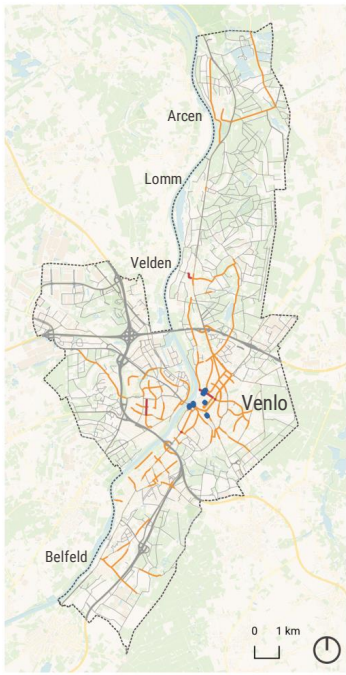
Verkeerskundige analyse



Doorstroming Autonetwerk Zaterdagen*



Stedelijk Gebied Venlo



Gemeente

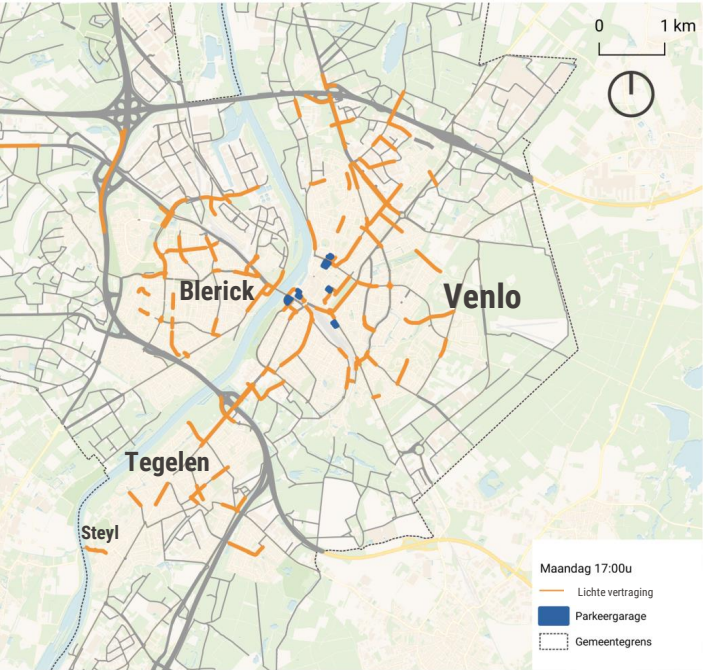
Doorstroming op zaterdagen

Tijdens het piekmoment op typische zaterdagen (12:30u) is een groot deel van het Autonetwerk van Venlo overbelast. Het overgrote deel van de overbelaste wegen betreffen de secundaire hoofdwegen. De volgende gebieden vallen met name op:

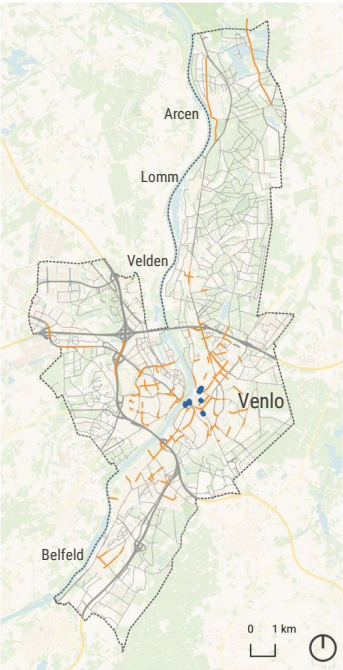
- De Monseigneur Nolensplein en Puteanusstraat zijn zwaar overbelast. Ook alle daaromliggende wegen zijn overbelast.
- De Drie Decembersingel in Blerick, waar het zwembad aan ligt, is zwaar overbelast. Daaromliggende wegen zijn ook overbelast.
- De Groot-Bollerweg en het traject Sint Urbanusweg – Van der Grintenstraat zijn overbelast.
- Ook in Arcen, Velden, Tegelen en Belfeld zijn wegen overbelast. Met name nabij de stedelijke kernen.

* Op Duitse feestdagen is de problematiek aanzienlijk groter.

Doorstroming spits



Stedelijk Gebied Venlo



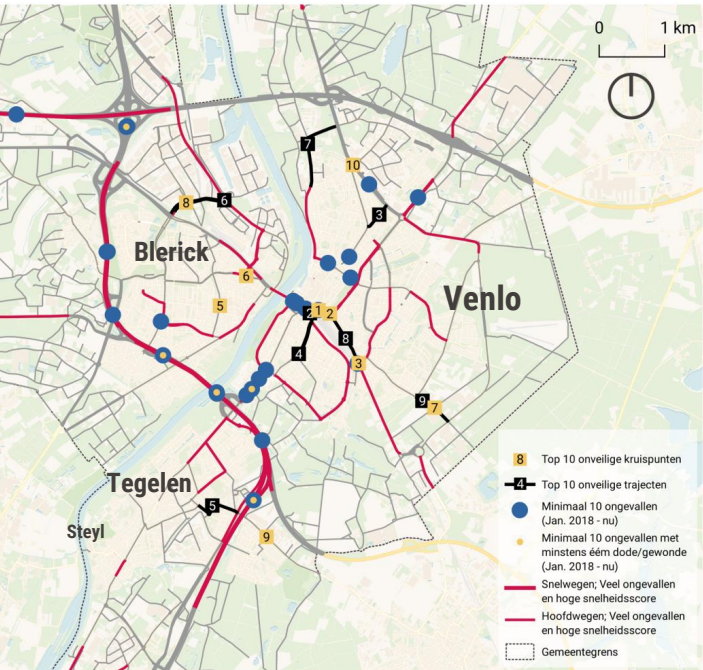
Gemeente

Doorstroming spits

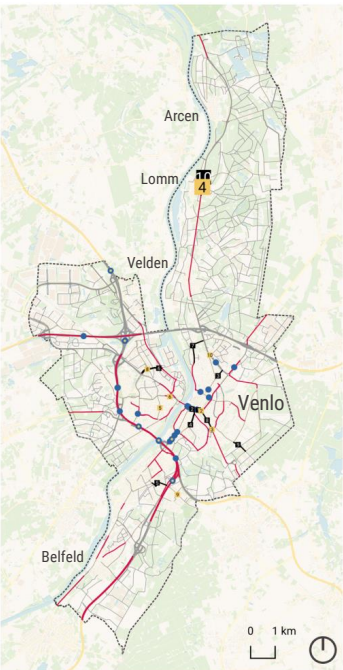
Tijdens een piekmoment op typische maandagen (17:00u) is in vergelijking met zaterdagen een kleiner deel van het autonetwerk van Venlo overbelast. De overbelaste wegen betreffen met name een selectie van de overbelaste wegen op zaterdagen. De volgende omgevingen vallen hierbij met name op:

- Het Monseigneur Nolensplein en de Sint Urbanusweg zijn overbelast. Zo ook de wegen nabij andere parkeergelegen heden zoals Q-Park Roermondsepoort, Maaswaard en Maasboulevard.
- De primaire en secundaire hoofdwegen; Groot-Bollerweg, Venloseweg, Venrayseweg en de N271 zijn overbelast.
- Ook in Arcen, Velden, Tegelen en Belfeld zijn een kleiner aantal wegen overbelast. Met name nabij de centra van de kernen.

Veiligheid in het Verkeer, Venlo



Stedelijk Gebied Venlo



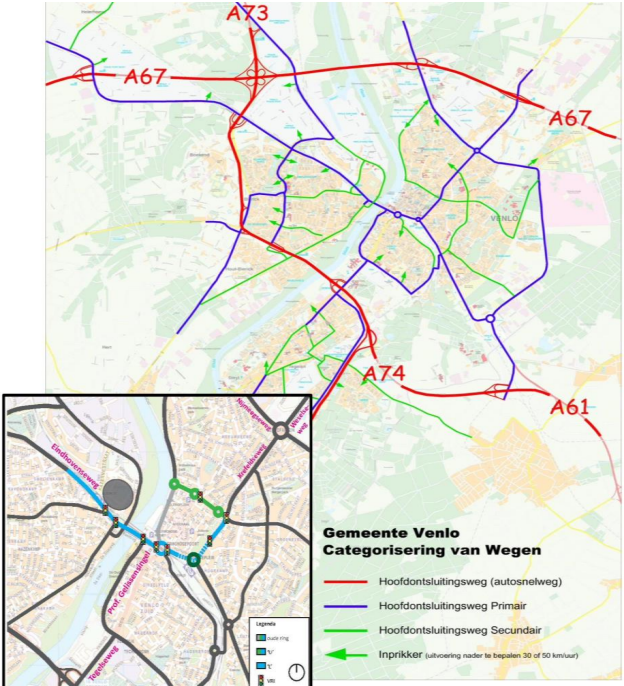
Gemeente

Verkeersveiligheid

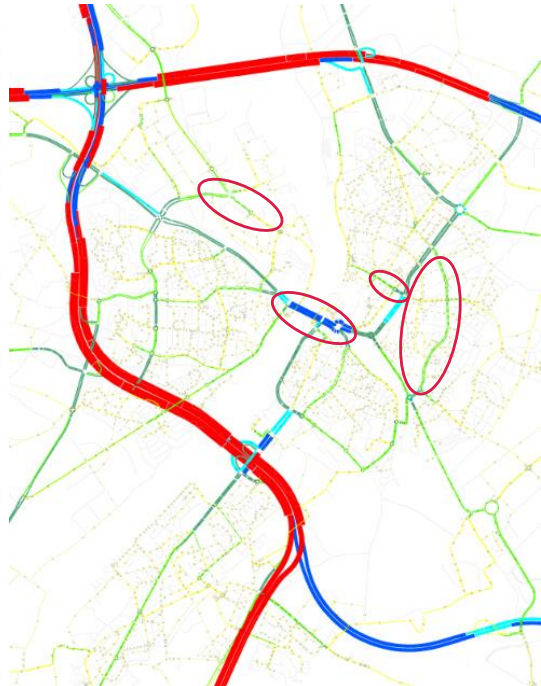
De verkeersveiligheid binnen Venlo staat onder druk. Op verschillende locaties vinden frequente verkeersongevallen plaats, hoofdzakelijk met materiële schade als gevolg. Opvallende hotspots met ongevallen en (eerder geïdentificeerde) gevaarlijke trajecten en kruispunten zijn:

- De zuidkant van het centrum, tussen het station en Q-Park Roermondsepoort: De twee verkeerspleinen zijn gevaarlijke kruispunten, en het tracé wordt beschouwd als een zone met veel ongevallen.
- N271 bij het ziekenhuis en de A73-verbinding kent frequente verkeersongevallen.
- N271 langs de kern van Lomm, inclusief de rotonde.
- De Groot-Bollerweg met twee gelijkvloerse kruisingen met het spoor.
- De A73 ten westen van de stad kent relatief veel verkeersongevallen, met soms gewonden of dodelijke slachtoffers tot gevolg.

Functie autonetwerk versus gebruik autonetwerk



Huidige categorisering volgens verkeersmanagementplan



Verkeersintensiteiten (voertuigen/etmaal), Verkeersmodel Limburg, Scenario 2018.

Functie en gebruik matchen niet

De huidige categorisering van het autonetwerk volgens het verkeersmanagementplan is op sommige wegen niet kloppend met de verkeersintensiteiten van een uitdraai van het verkeersmodel.

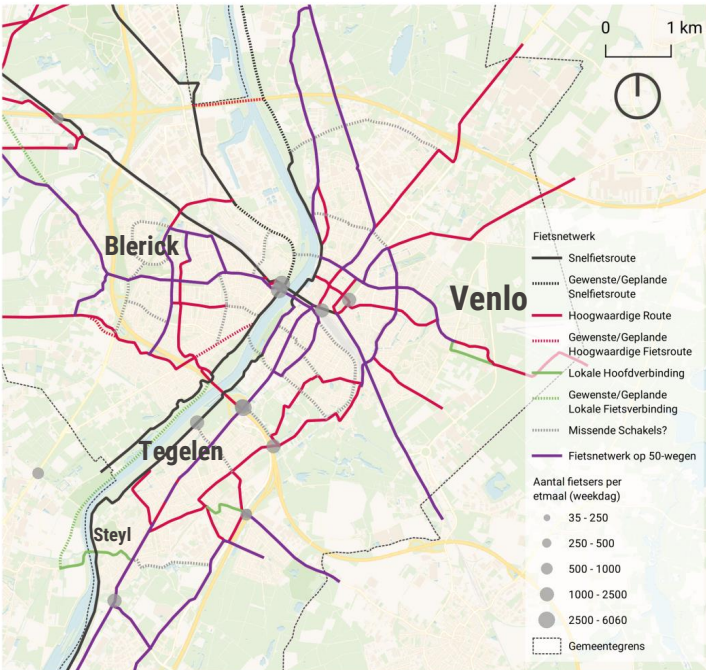
- Het valt op dat de verkeersintensiteit op enkele secundaire hoofdontsluitingswegen volgens etmaalmetingen even groot is als op primaire hoofdontsluitingswegen (zie rood omlijnde wegen).
- In het bijzonder valt op dat de verkeersintensiteit op de stadsbrug, die als primaire hoofdontsluitingsweg is gecategoriseerd, een vergelijkbare verkeersintensiteit heeft als sommige stroken op de autosnelwegen rond de stad.

Fietsen door Venlo

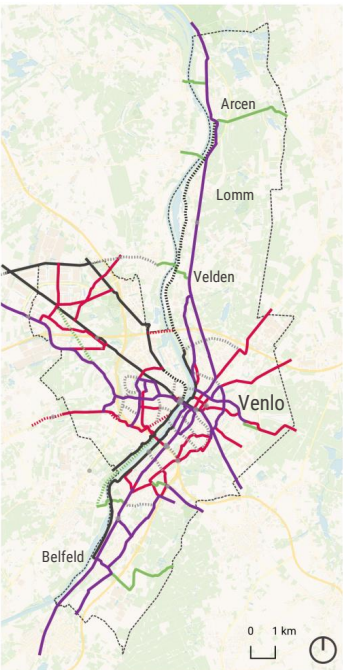
Het fietsnetwerk in Venlo kent verschillende uitdagingen;

- Bijna de helft van de door de gemeente aangewezen hoogwaardige fietsroutes liggen samen met een 50-weg. Een deel hiervan kent geen afgescheiden fietspaden.
- Er zijn drukke routes zoals de as van Station Venlo, via de oversteekplaats over de Eindhovenseweg tot in Blerick en de Venloseweg en de N271 langs het ziekenhuis.
- Het hoofdfietsnetwerk in Venlo loopt voornamelijk parallel aan de Maas, van Noord naar Zuid. Echter, er zijn ontbrekende schakels aan Oost-West verbindingen, zowel over het water als in bebouwd gebied. Dit tekort aan Oost-West routes is vooral opvallend in Tegelen, waar vrijwel geen dwarsroutes zijn op de Venlose- en Roermondseweg. Dit gebrek aan een 'ladderstructuur' doet zich ook voor buiten het centrum van Venlo.

Fietsnetwerk Venlo

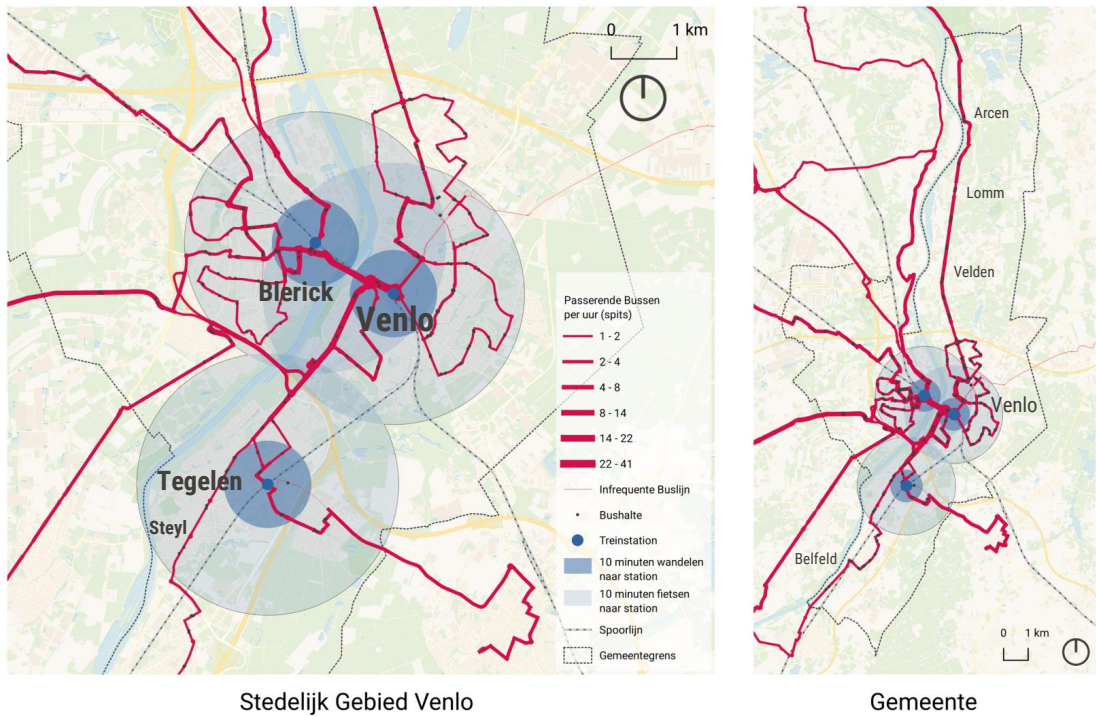


Stedelijk Gebied Venlo



Gemeente

OV-Netwerk Venlo



Openbaar vervoer

In Venlo sta je binnen tien minuten fietsen gemakkelijk op een van de drie treinstations. Ook te voet kan je een station goed bereiken in grote delen van Venlo en Blerick. Het OV-netwerk kent de volgende eigenschappen:

- Op Station Tegelen stopt enkel de stoptrein tussen Nijmegen en Roermond.
- Station Blerick en Venlo hebben zeer gelijkaardige verbindingen, zoals de intercity richting Eindhoven en de stoptrein tussen Roermond en Nijmegen. Wel heeft Venlo nog een verbinding met Duitsland richting Düsseldorf.
- Alle buslijnen hebben Station Venlo als start- en eindpunt met als belangrijke ruggengraat de brug over de Maas en de N271 met de oprit naar de A73.
- Er is een contrast in OV-bereikbaarheid in het stedelijk gebied en de landelijke kernen: Arcen, Lomm en Velden. Deze zijn enkel op Nijmegen en Venlo aangetakt.

33

Databronnen:

CBS open data: inwoners, arbeidsplaatsen, autobezit, OViN/ODiN
VIA rapportage Venlo 2018-2022
Koopstromenonderzoek Limburg 2019
Onderzoek mobiliteitstransitie en het wegennet, 2020
BLIQ Report
MapItOut.nl
Risicoanalyse Gemeente Venlo
Verkeersmodel Venlo
Open OV data

Beleidsdocumenten:

Visie Venlo 2040
Atlas Venlo 2040
Omgevingsvisie (Nota van Uitgangspunten)
Ruimtelijke Structuurvisie
IVOR Venlo 2021-2031
Trendsportal.nl
Kader Duurzame Mobiliteit
Deelnota Dynamisch Verkeersmanagement
SPV Maatregelpakket
Havenvisie
Ambitiedocument Fiets
Ambitiedocument Parkeren
Uitvoeringsplan Parkeren

35

De eerste stap naar de toekomst

In dit analyseboek is gekeken naar de huidige staat van de mobiliteit in Venlo: Waar liggen uitdagingen? Wat zijn de huidige knelpunten? De analyse schetst een helder beeld van de bestaande uitdagingen, maar heeft tevens aangetoond dat Venlo reeds beschikt over goede bouwstenen voor een aantrekkelijk mobiliteitssysteem. Zo bieden bijvoorbeeld de nabijheid van belangrijke bestemmingen, de vele verplaatsingen binnen de gemeente zelf en de beperkte afstanden tot de stations gunstige uitgangspunten.

Met deze inzichten is niet alleen de aandacht gevestigd op de huidige uitdagingen van het systeem, maar is ook de benodigde informatie verschaft om doelgerichte stappen te ondernemen met het oog op verbetering. De volgende stap is het omzetten van deze knelpunten in kansen. Dit vormt de basis voor het identificeren van de opgaven en het nemen van cruciale hoofdkeuzes die van essentieel belang zijn voor de vormgeving van het mobiliteitssysteem van Venlo, in lijn met de visie en ambities voor 2040.

34



Studio Bereikbaar

Manus Barten
Younes Foukalne
Laura Drost

Gemeente Venlo

Jules Berkers

2 November 2023

