



# RAPPORT

## Verkeersplan 't Ven

Tijdelijke en structurele maatregelen ter verbetering  
verkeersleefbaarheid 't Ven

Klant: Gemeente Venlo

Referentie: BK5417-MI-RP-251006-2011

Status: Definitief/1.0

Datum: 6 oktober 2025

**KONINKLIJKE HASKONING GROEP B.V.**

Amerikalaan 110  
6199 AE Maastricht Airport  
Netherlands  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 55525474

Telefoon: +31 88 348 78 48  
E-mail: [info@rhdhv.com](mailto:info@rhdhv.com)  
Website: [haskoning.com](http://haskoning.com)

|                     |                                                                                   |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Titel document:     | Verkeersplan 't Ven                                                               |
| Ondertitel:         | Tijdelijke en structurele maatregelen ter verbetering verkeersleefbaarheid 't Ven |
| Referentie:         | BK5417-MI-RP-251006-2011                                                          |
| Uw kenmerk          | -                                                                                 |
| Status:             | Definitief/1.0                                                                    |
| Datum:              | 6 oktober 2025                                                                    |
| Projectnaam:        | 't Ven                                                                            |
| Projectnummer:      | BK5417                                                                            |
| Auteur(s):          | Haskoning B.V.                                                                    |
| <br>                |                                                                                   |
| Opgesteld door:     | Haskoning B.V.                                                                    |
| <br>                |                                                                                   |
| Gecontroleerd door: | Haskoning B.V.                                                                    |
| <br>                |                                                                                   |
| Datum:              | 25 september 2025                                                                 |
| <br>                |                                                                                   |
| Goedgekeurd door:   | Haskoning B.V.                                                                    |
| <br>                |                                                                                   |
| Datum:              | 25 september 2025                                                                 |
| <br>                |                                                                                   |
| Classificatie:      | Projectgerelateerd                                                                |

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Koninklijke Haskoning Groep B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Koninklijke Haskoning Groep B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.*



## Inhoud

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aanleiding</b>                                                      | <b>6</b>  |
| <b>2</b> | <b>Inventarisatie</b>                                                  | <b>7</b>  |
| 2.1      | Inventarisatie                                                         | 7         |
| 2.2      | Bijeenkomst belanghebbenden                                            | 7         |
| <b>3</b> | <b>Toegepaste tijdelijke maatregelen</b>                               | <b>8</b>  |
| 3.1      | Beschrijving tijdelijke maatregelen                                    | 8         |
| 3.2      | Online participatie inwoners                                           | 10        |
| 3.3      | Aanvullende overleggen                                                 | 11        |
| 3.4      | (Technische) Evaluatie tijdelijke verkeersmaatregelen                  | 11        |
| 3.5      | Conclusies tijdelijke maatregelen                                      | 12        |
| <b>4</b> | <b>Structurele maatregelen ter verbetering verkeerssituatie 't Ven</b> | <b>13</b> |
| 4.1      | Kruispunt: Nijmeegseweg – Straelseweg                                  | 13        |
| 4.2      | Spreading verkeer en optimaliseren parkeren Tuincentrum                | 14        |
| 4.3      | Rotonde Europaplein                                                    | 15        |
| 4.4      | Verbinding Tuincentrum Leurs – Weselseweg                              | 17        |
| 4.5      | Verbindingen 't Ven – Veegtes                                          | 18        |
| 4.6      | Fietsstructuur 't Ven                                                  | 19        |
| 4.7      | 30 km/h zone 't Ven                                                    | 19        |
| <b>5</b> | <b>Conclusies en aanbevelingen</b>                                     | <b>21</b> |
| 5.1      | Conclusies (korte) termijn                                             | 21        |
| 5.2      | Aanbevelingen (lange termijn)                                          | 21        |

## Figuren

|                                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figuur 1: 't Ven en omgeving                                                                                                                                                        | 6  |
| Figuur 2: Maatregelen afsluiting Schoolweg                                                                                                                                          | 9  |
| Figuur 3: Maatregel afsluiting Straelseweg richting noorden ter plekke uitrit Tuincentrum Leurs                                                                                     | 9  |
| Figuur 4: Maatregel Doorgaand verkeer gestremd op verbindingen tussen Veegtes en 't Ven                                                                                             | 10 |
| Figuur 5: Kruising Nijmeegseweg - Straelseweg biedt in zijn bestaande vorm geen mogelijkheden om de capaciteit uit te breiden. Een omvangrijke aanpassing is daarvoor noodzakelijk. | 14 |
| Figuur 6: Europaplein is ruim opgezet (verkeersplein) en kenmerkt zich door relatief hoge snelheden op de rotonde                                                                   | 15 |

|                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figuur 7: Voorbeeld van vormgeving knierotonde                                                                         | 16 |
| Figuur 8: Een nieuwe aansluiting op de Weselseweg verduidelijkt de routing en voorkomt verkeer in 't Ven               | 17 |
| Figuur 9: De bestaande doorsteken tussen 't Ven en Veegtes bieden de mogelijkheid verkeer door te steken via in 't Ven | 18 |

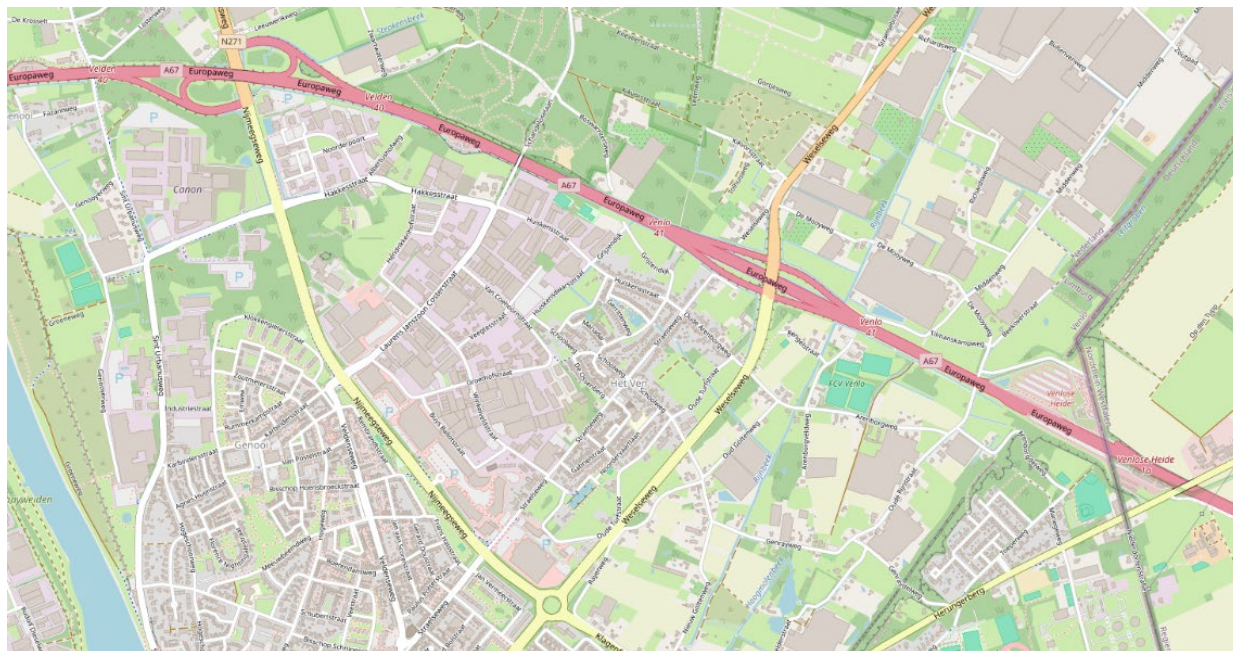
# 1 Aanleiding

De gemeente Venlo wil de bereikbaarheid en leefbaarheid van 't Ven en de omliggende voorzieningen waarborgen. Met name tijdens drukke weekend- en feestdagen doen zich in dit gebied regelmatig verkeersknelpunten voor. Daarnaast is er de uitdaging om verkeer door de woonwijk richting de bedrijven en winkels te voorkomen, wat ook de verkeersveiligheid ten goede komt.

Om tot passende oplossingen te komen, heeft de Gemeente Venlo aan Haskoning gevraagd om samen met inwoners en belanghebbenden mogelijke maatregelen te verkennen. Deze maatregelen richten zich zowel op de korte termijn als op de lange termijn, om structurele verbeteringen te realiseren. Deze memo bevat:

- Een samenvatting van de inventarisatiefase met belanghebbenden
- Een evaluatie en advies over de tijdelijke/korte termijn maatregelen
- Aanbevelingen voor structurele (verkeers)maatregelen op de lange termijn

Het projectgebied wordt grofweg ontsloten door de A67, Weselseweg en Nijmeegseweg, met een focus op het woongebied 't Ven, rondom de Straelseweg. Het woongebied ligt tegen het bedrijventerrein Veegtes en wordt daardoor (gedeeltelijk) ontsloten door dezelfde verkeersstructuur. Over de jaren heen heeft er in het gebied een uitbereiding plaatsgevonden van bedrijven/winkels die veel (auto)verkeer aantrekken, waaronder Tuincentrum Leurs en winkelcentrum Trefcenter. Gezien de ligging hebben deze voorzieningen ook een verkeersaantrekkende werking van vanuit Duitsland, zeker op (Duitse) feestdagen.



*Figuur 1: 't Ven en omgeving*

## 2 Inventarisatie

Gedurende het project hebben er op verschillende momenten gesprekken en participatiemomenten plaatsgevonden met de verschillende belanghebbenden in het gebied. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van deze momenten. De inhoudelijke resultaten hiervan zijn verwerkt in de (tijdelijke) maatregelen en de evaluatie van de ingezette maatregelen.

### 2.1 Inventarisatie

Bij de start van het project (februari 2025) is de situatie en problematiek gezamenlijk met de gemeente besproken. Tevens is met behulp van verschillende databronnen de verkeerssituatie in het gebied in kaart gebracht. Naast de ervaringen van de gemeente hebben we hierin gekeken naar huidige situatie door middel van: een schouw ter plaatse, online kaartmateriaal, intensiteitsdata, verkeersdata uit de verkeersregelininstallaties, voorgaande evaluaties en het (door bewoners opgestelde) dorpsontwikkelingsplan 't Ven.

### 2.2 Bijeenkomst belanghebbenden

Op 19 maart 2025 vond in gemeenschapshuis De Bantuin een bijeenkomst plaats met als doel het uitwisselen van eerdere ervaringen en het verzamelen van ideeën voor korte (en in mindere mate lange) termijn (verkeer)maatregelen. Tijdens deze bijeenkomst waren vertegenwoordigers aanwezig van verschillende belanghebbenden, waaronder inwoners van 't Ven (met vertegenwoordiging vanuit het wijkoverleg, de buurtvereniging en de werkgroep Dorpsontwikkelplan), Tuincentrum Leurs, McDonald's Europaplein en de Gemeente Venlo. De aanwezigen werden gevraagd naar hun ervaringen met het verkeer door te wonen of werken in het gebied. Verder is iedereen gevraagd hun verwachtingen bij het verkeersonderzoek te benoemen (*wanneer is de verkeerssituatie in 't Ven voor u acceptabel?*). Na een ronde te hebben gemaakt langs ieders standpunten en verwachtingen, blijkt er behoorlijke overlap in standpunten en wensen:

- **Veiligheid** is een belangrijk thema voor zowel inwoners als ondernemers. Inwoners maken zich zorgen over gevaarlijke verkeerssituaties, vooral tijdens piekmomenten. Verder wordt genoemd dat er te hard gereden wordt, al gebeurt dit doorgaans juist niet op de drukke momenten en staat daardoor grotendeels los van de bereikbaarheidsproblematiek.
- **Leefbaarheid** is een thema waarbij de focus met name ligt op het terugbrengen van de rust door het verminderen van gemotoriseerd verkeer, lawaai en uitlaatgassen. Hierbij wordt vaak 'sluipverkeer' genoemd als voornaamste reden van verstoring van de leefbaarheid. Naast de route via de Schoolweg en Straelseweg worden ook verschillende 'doorsteken' tussen de Veegtes en 't Ven genoemd als routes waar verkeer ongewenst gebruikt van maakt (Winkelveldstraat, Schoolweg (westkant) en Huiskensstraat). Door Tuincentrum Leurs wordt benadrukt dat zij ook streven naar rust en veiligheid in 't Ven.
- **Bereikbaarheid** is een cruciaal thema, waarbij zowel inwoners als bedrijven (Tuincentrum Leurs en McDonald's) naast de noodzaak van goede bereikbaarheid voor autoverkeer, ook goede verbindingen voor voetgangers en fietsers benadrukken. Inwoners zien graag een betere verbinding tussen de westkant en oostkant van het dorp (beide zijden van de Weselseweg).

Deze thema's vormen de kern van de ervaringen en verwachtingen van de belanghebbenden en zijn meegenomen in de verdere planning en uitvoering van (tijdelijke) verkeersmaatregelen rondom 't Ven.

### 3 Toegepaste tijdelijke maatregelen

In de voorjaarsperiode van 2025 waren een aantal drukke dagen voorzien waarop inzet van tijdelijke verkeersmaatregelen gewenst was. De voornaamste verwachte drukke dagen in het voorjaar zijn enkele (Duitse) feestdagen. Daarom is een pakket aan tijdelijke maatregelen ingezet op een viertal dagen:

- Vrijdag 18 april 2025 (goede vrijdag)
- Zondag 20 april 2025 (1e paasdag)
- Maandag 21 april 2025 (2e paasdag)
- Donderdag 1 mei 2025 (dag van de arbeid)

#### 3.1 Beschrijving tijdelijke maatregelen

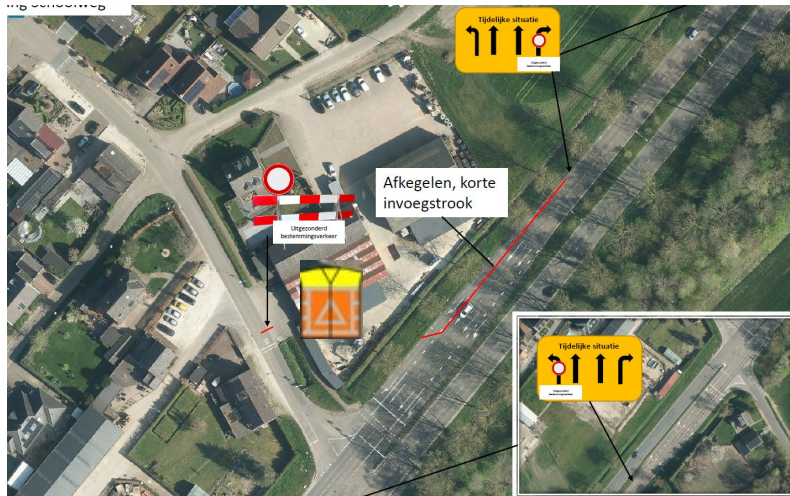
De tijdelijke verkeersmaatregelen zijn gebaseerd op reeds eerder ingezette maatregelen eind 2024. Tijdens de bijeenkomst van maart 2025 zijn deze geëvalueerd met de aanwezige belanghebbenden om de inzet te optimaliseren. Het maatregelenpakket bestaat uit 5 onderdelen welke gebruik maken van verschillende middelen om het verkeer beter te kunnen sturen:

1. Afsluiting van de Schoolweg vanaf het oosten (door middel van bebording en verkeersregelaars)
2. Afsluiting Straelseweg vanaf het zuiden (door middel van bebording en verkeersregelaars)
3. Doorgaand verkeer gestremd tussen Veegtes en 't Ven (door middel van bebording)
4. Aanpassingen van de verkeerslichtenregeling op kruispunt Nijmeegseweg - Straelseweg
5. Sturen van verkeer vanaf de snelweg A67 (door middel van tekstkarren)

De inzet van deze maatregelen is in overleg met Tuincentrum Leurs afgestemd en de afsluiting van de Straelseweg, en het sturen van verkeer in de richting van de verkeerslichten is (mede) door het Tuincentrum georganiseerd.

##### *1) Afsluiting Schoolweg vanaf het oosten*

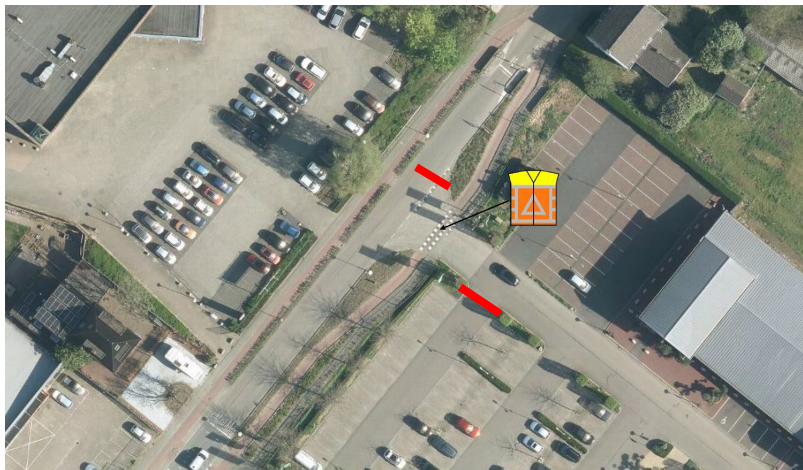
De voornaamste ongewenste route vanaf de A67 (aansluiting 41) naar Tuincentrum Leurs is via de Schoolweg in plaats van via de Weselseweg, rotonde Europaplein, Straelseweg. Met name bij vertraging op de route via de Weselseweg kan de Schoolweg een sneller alternatief zijn. Om deze reden is besloten de Schoolweg af te sluiten "uitgezonderd bestemmingsverkeer". Het afsluiten van wegen voor een deel van de weggebruikers is lastig, omdat het moeilijk te classificeren is welk voertuig een 'bestemming' heeft in het gebied. Om deze reden is inzet van een verkeersregelaar noodzakelijk, om ter plaatste te beoordelen of het bestemmingsverkeer betreft. In de praktijk betekent dit dat het overgrote deel van de voertuigen wordt tegengehouden, behalve als zij bij deze verkeersregelaar aangeven in het gebied te wonen/werken. Hier blijft een spanningsveld bestaan in de afweging van de verkeersregelaar, waardoor dit niet als permanente oplossing gezien kan worden. Deze inzet is dus maar op een beperkt aantal dagen per jaar praktisch inzetbaar.



Figuur 2: Maatregelen afsluiting Schoolweg

### 2) Afsluiting Straelseweg vanaf het zuiden

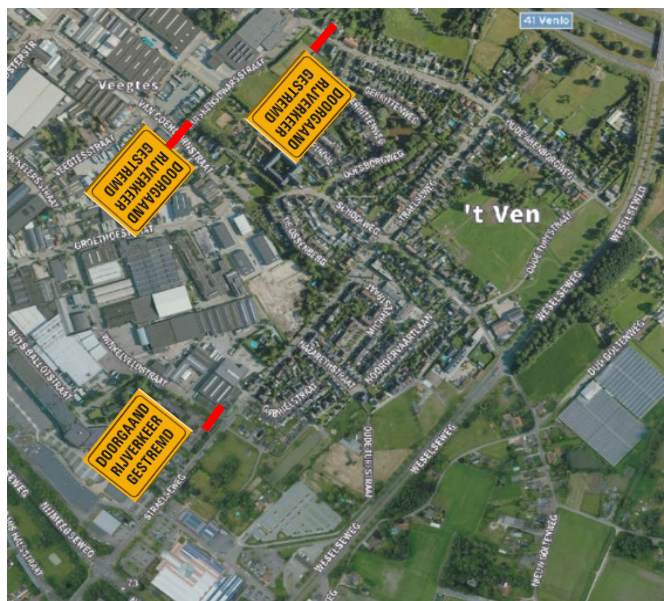
Om de (onwenselijke) route via de Schoolweg-Straelseweg ook voor verkeer vanaf het Tuincentrum Leurs te ontmoedigen, is de Straelseweg vanaf het zuiden afgesloten ter hoogte van de uitrit van het parkeerterrein van Leurs. Hier is de Straelseweg richting het noorden afgesloten "uitgezonderd bestemmingsverkeer", onder begeleiding van een verkeersregelaar. Deze afsluiting voorkomt dat uitstromend verkeer vanaf het Tuincentrum niet door 't Ven rijdt maar via de Weselseweg.



Figuur 3: Maatregel afsluiting Straelseweg richting noorden ter plekke uitrit Tuincentrum Leurs

### 3) Doorgaand verkeer gestremd tussen Veegtes en 't Ven

Door middel van bebording met de tekst "Doorgaand rijverkeer gestremd" zijn de drie straten die 't Ven en bedrijventerrein Veegtes met elkaar verbinden tijdelijk afgezet. Het gaat om de straten, Winkelveldstraat, Schoolweg en Huiskensstraat. Deze afzettingen hebben vermoedelijk niet al het verkeer tegengehouden, aangezien de weg wel open is gebleven. Autoverkeer (zowel doorgaand als bestemmingsverkeer) heeft tijdens deze dagen langs de afzetting kunnen rijden. Tijdens de inzet van de maatregelen is dit niet ondersteund door de inzet van verkeersregelaars. Tijdens de evaluatie zijn deze afzettingen als positief ervaren, ook zonder inzet van een verkeersregelaars. Inzet van verkeersregelaars op deze locaties is daarbij niet in proportie met het aantal voertuigen de afsluiting negeert.



Figuur 4: Maatregel Doorgaand verkeer gestremd op verbindingen tussen Veegtes en 't Ven

#### 4) Aanpassingen van de verkeerslichtenregeling (Nijmeegseweg - Straelseweg)

Het kruispunt van de Nijmeegseweg en Straelseweg vormt het voornaamste doorstromingsknelpunt op drukke dagen bij Tuincentrum Leurs. Op korte termijn is er gezamenlijk met de gemeente gekeken naar mogelijkheden om de verkeerslichtenregeling te optimaliseren voor deze situaties. Hierbij is de groentijd gemaximaliseerd voor verkeer vanuit het noorden (uitstroom Tuincentrum). Binnen de bestaande verkeerslichtenregeling was weinig speelruimte om deze richting nog meer te faciliteren zonder dat er grote vertragingen op de andere richtingen ontstaan. Om toch beperkt capaciteit toe te kunnen voegen is de groentijd vanuit het zuiden (centrum Venlo) bij de kruising aangepast om ruimte te creëren.

#### 5) Sturen van verkeer vanaf de snelweg A67

Om het verkeer richting centrum Venlo, maar ook Tuincentrum Leurs beter te kunnen sturen, is gekozen voor een dynamische aanpak waarbij verkeer vanaf de A67 actief werd verwezen naar verschillende afritten. Dit gebeurde met behulp van tekstkarren in combinatie met omleidingsborden. Het doel was om de verkeersdruk op de standaardroute te verlichten en de toestroom beter te spreiden. De normale route loopt via afrit 41 (Venlo) en de Weselseweg. Bij verhoogde drukte werd verkeer omgeleid via afrit 40 (Velden), waarna het via de Nijmeegseweg verder kon rijden. Vooral verkeer uit Duitsland kon hierdoor vroegtijdig worden afgevangen en omgeleid. Hoewel de opvolging van de omleidingen moeilijk meetbaar was, lijkt de maatregel effectief te zijn door spreiding van het verkeer over twee afritten, dit leidde tot minder congestie op de Weselseweg en een betere doorstroming richting het Tuincentrum.

## 3.2 Online participatie inwoners

Naar aanleiding van de ingezette tijdelijke verkeersmaatregelen is in juni 2025 een vragenlijst uitgezet onder de (eerder betrokken) inwoners van 't Ven. Hieruit bleek dat de tijdelijke maatregelen als positief zijn ervaren. Belangrijk hierbij is wel te vermelden dat de (verkeer)drukke in de ervaringen van de bewoners en ondernemers minder groot leek te zijn ten opzichte van voorgaande Duitse feestdagen. Daarnaast blijven inwoners wel behoefte houden aan structurele oplossingen, zeker gelet op de aankomende drukke periode in het najaar.

### 3.3 Aanvullende overleggen

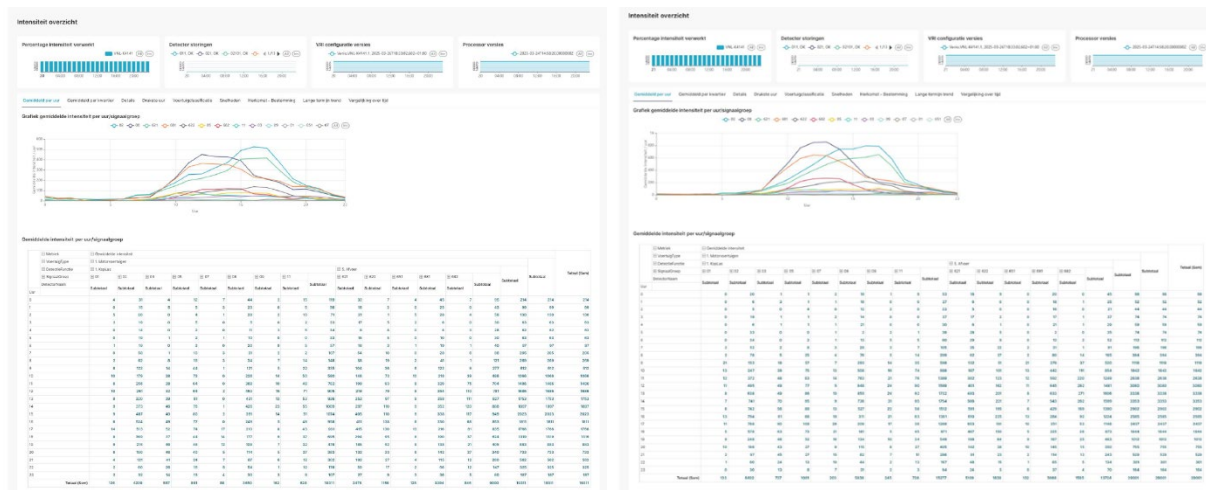
Naast geregelde afstemming met de gemeente en de centrale bijeenkomst voor belanghebbenden hebben we gedurende het project aanvullende voorleggen gevoerd met verschillende partijen in het gebied. Tijdens deze overleggen is gesproken over de tijdelijke maatregelen en de wensen en ideeën voor structurele maatregelen.

- *Tuincentrum Leurs (21 mei 2025)*  
Tijdens het gesprek met Tuincentrum Leurs is aangegeven dat de verkeersdrukke op dagen met tijdelijke verkeersmaatregelen lager was dan verwacht. Het grootste knelpunt voor het Tuincentrum blijft de uitstroom van verkeer via het kruispunt Nijmeegseweg - Straelseweg. De inzet van een verkeersregelaar bij de Schoolweg heeft goed geholpen om verkeer door 't Ven te beperken, al was deze op 18 april te laat ter plaatse. Daarnaast werd als aandachtspunt benadrukt dat verkeer richting de binnenstad van Venlo ook van grote invloed is op het gebied en de rotonde Europaplein vastloopt bij een groot aantal bezoekers richting de binnenstad. Na afloop van het gesprek is ook de (verwachte) drukke bij het Tuincentrum gedeeld. Deze zijn gebaseerd op eerdere ervaringen (en bezoekersaantallen) bij het Tuincentrum.
- *McDonald's Europaplein (20 mei 2025)*  
In de evaluatie van de inzet van tijdelijke verkeersmaatregelen werd benoemd dat het verkeer op de Weselseweg niet vast heeft gestaan, in tegenstelling tot eerdere drukke dagen. Dit heeft de McDonald's als positief ervaren. Op basis van beschikbare data is dit te verifiëren, maar mogelijk was dit ook het gevolg van de mindere verkeersdrukke gedurende deze periode. Ook andere locaties in Venlo waren rustiger dan gebruikelijk. Tijdens het gesprek is een wens uitgesproken voor een verbeterde verbinding van Tuincentrum Leurs met de Weselseweg, idealiter zodat de bezoekers van het Tuincentrum bij uitrijden nog via de McDonald's kunnen rijden. Daarnaast is er behoefte aan structureel betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers.
- *Bedrijventerrein Veegtes (Ondernemend Venlo & Sligro) (20 augustus 2025)*  
Om de belangen van de ondernemers op het bedrijventerrein Veegtes mee te nemen in de overwegingen hebben we gesproken met ondernemersvereniging Ondernemend Venlo en de Sligro Venlo. Door het bedrijventerrein is aangegeven dat de drukke momenten op het bedrijventerrein en bij Tuincentrum Leurs beperkt overlappen, aangezien het in de weekenden doorgaans rustig is op de Veegtes. Alleen op Duitse feestdagen die op een werkdag vallen kan dit het geval zijn. De hoofd ontsluitingsroutes voor het terrein lopen via de verschillende kruispunten op de Nijmeegseweg, hier wordt over het algemeen weinig hinder van de doorstroming ervaren. Vanwege de goede structurele ontsluiting is er voor de Veegtes geen grote noodzaak tot het gebruik van de doorsteken richting 't Ven (Winkelveldstraat, Schoolweg en Huiskensstraat).
- *Parkbeheer winkelcentrum Trefcenter (27 augustus 2025)*  
Tijdens het gesprek met parkbeheerder van het Trefcenter werd duidelijk dat er momenteel geen kritische doorstromingsproblemen voor de bedrijfsvoering worden ervaren door ondernemers in Trefcenter. Verder worden er een aantal nieuwe winkels verwacht die nog extra verkeer kunnen gaan aantrekken. Ook werd door Trefcenter de wens voor betere bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers benadrukt.

### 3.4 (Technische) Evaluatie tijdelijke verkeersmaatregelen

Om de effectiviteit van de maatregelen te toetsen is intensiteitsdata uit de verkeerslichten op het kruispunt van de Weselseweg - Schoolweg verzameld en geanalyseerd. Zo zijn er dagen waarop de maatregelen actief waren vergeleken met dezelfde dag een week eerder. Met name de verkeersbeweging vanuit het noorden naar het westen is bekeken (Weselseweg richting Schoolweg). Deze afslagbeweging is afgesloten met behulp van een verkeersregelaar en bebording. Hiervoor is data

bekeken van zondag 20 en maandag 21 april (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> paasdag). Uit deze data blijkt dat de maatregelen het gewenste effect hadden.



### Zondag 20-04-2025

Over de hele dag verspreid zijn op deze zondag 88 voertuigen op die manier 't Ven in gereden (t.o.v. 795 op de zondag ervoor).

### Maandag 21-04-2025

Over de hele dag verspreid zijn op deze maandag 203 voertuigen op die manier 't Ven in gereden (t.o.v. 597 op de maandag ervoor)

## 3.5 Conclusies tijdelijke maatregelen

Gezien de positieve evaluatie resultaten van de ingezette maatregelen en de reacties vanuit de omgeving op het tijdelijke maatregelpakket adviseren we deze maatregelen ook in te zetten op toekomstige dagen waarop verkeershinder in 't Ven wordt verwacht. Op basis van de vakantie- en feestdagenkalender voor 2025 en bezoekerscijfers van Leurs uit 2024, adviseren we voor het najaar van 2025 deze maatregelen in te zetten op weekenddagen vanaf half oktober (herfstvakantie) tot december en aanvullend op donderdag 3 oktober 2025 (Dag van de Duitse Eenheid). Van deze dagen wordt de grootste topdrukte verwacht op zaterdag 1 november 2025 (Allerheiligen).

## 4 Structurele maatregelen ter verbetering verkeerssituatie 't Ven

In dit hoofdstuk zijn (structurele) maatregelen opgenomen die verkeerssituatie in 't Ven op de langere termijn kunnen verbeteren. Deze maatregelen zijn gezien hun omvang, investeringen en doorlooptijd niet op korte termijn te realiseren. Dit hoofdstuk biedt een overzicht van kansrijke maatregelen, al zal het oplossen van een knelpunt op de ene locatie wellicht de noodzaak voor het treffen van maatregelen op een andere locatie minder groot maken. Deze samenhang tussen de maatregelen betekent dat wellicht niet alle maatregelen te hoeven worden uitgevoerd om de problematiek (grotendeels) te verhelpen. Deze samenhang wordt belicht in hoofdstuk 5, conclusies en aanbevelingen.

### 4.1 Kruispunt: Nijmeegseweg – Straelseweg

Het verkeerslichtenkruispunt Nijmeegseweg – Straelseweg is op dit moment het voornaamste verkeerskundige aandachtspunt in de omgeving, met name door de wachtrijvorming die tijdens piekmomenten optreedt. De geplande vervanging van de verkeersregelininstallatie in 2027 biedt kansen om de doorstroming structureel te verbeteren en ook de genoemde aandachtspunten op het gebied van fietsers aan te pakken. Door aanpassing van deze kruising blijft in de basis de verkeersstructuur gelijk. Om de doorstroming te verbeteren is een (omvangrijke) aanpassing van de kruising noodzakelijk. Het aanpassen van de kruising vraagt om een integrale aanpak waarbij de volgende punten genoemd zijn door de omgeving en waar mogelijk moeten worden aangepast::

- *Vergroten van capaciteit voor uitstroom*  
Om de capaciteit van de kruising te kunnen vergroten is het noodzakelijk om het gehele ontwerp en inrichting van het kruispunt tegen het licht te houden. Om de regeling binnen de landelijke richtlijnen efficiënter te kunnen laten functioneren is het vergroten van het aantal opstelvakken en de lengte van de vakken noodzakelijk. Binnen de huidige vormgeving en met de huidige regelapparatuur is het niet meer mogelijk om de capaciteit van de kruising te vergroten. Dit kan betekenen dat de gehele kruising vergroot moet worden. Door bijvoorbeeld een extra opstel vak op de Straelseweg te realiseren, kan de uitstroom verdubbeld worden tijdens een groenfase. Hiervoor ontbreekt op dit moment echter de ruimte. Daarnaast staat een dergelijke oplossing op gespannen voet met de wens om ook het fietsverkeer op een andere wijze af te wikkelen. Vergroting van de capaciteit van het kruispunt vraagt om verregaande aanpassingen en een integraal onderzoek naar de (on)mogelijkheden.
- *Tweerichtingenfietspad aan westzijde Straelseweg*  
Door het aanpassen van de fietsinfrastructuur, wordt een aantrekkelijke route voor het langzaam verkeer gerealiseerd. Daarnaast wordt de capaciteit ter plekke van de uitrit van Tuincentrum Leurs vergroot. Het eventueel opheffen van het fietspad aan de oostzijde creëert extra ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Dit biedt mogelijkheden voor bredere rijstroken of extra opstelruimte, zonder de verkeersveiligheid voor fietsers te compromitteren. Op dit wordt het bestaande (eenzijdige) fietspad ook al regelmatig gebruikt in twee richtingen naar het Trefcenter. Een verbetering van de fietsstructuur op deze locatie sluit tevens aan op de hoofd fietsstructuur van de gemeente Venlo zoals opgenomen in het Ambitiedocument Fiets (2021). Daarnaast is ook vanuit het Trefcenter de wens uitgesproken om de fietsstructuur aan deze zijde te verbeteren.
- *Overwegen afsluiting zuidelijke tak voor gemotoriseerd verkeer*  
Door de zuidelijke tak van het kruispunt af te sluiten of minder groentijd te geven voor gemotoriseerd verkeer ontstaat er meer ruimte binnen de VRI-regeling om groenfasen op andere richtingen te optimaliseren. Ook hiervoor is verder onderzoek gewenst, onder andere voor een geschikte oplossing voor de busroute.



*Figuur 5: Kruising Nijmeegseweg - Straelseweg biedt in zijn bestaande vorm geen mogelijkheden om de capaciteit uit te breiden. Een omvangrijke aanpassing is daarvoor noodzakelijk.*

Naast de maatregelen op dit kruispunt, adviseren we om ook de volledige streng verkeerslichten langs de Nijmeegseweg onder de loop te nemen (tussen de aansluiting met de A67 en de rotonde Europalaan). Een betere afstemming van deze installaties kan leiden tot een vloeiendere verkeersstroom over het gehele traject, waardoor de druk op het kruispunt Nijmeegseweg – Straelseweg ook afneemt. Bij een verbeterde doorstroming op dit traject is het aannemelijk dat er meer verkeer van deze route gebruik zal maken en minder snel voor de routes door 't Ven zal kiezen. Vanuit bedrijventerrein Veegtes en het Trefcenter zijn opmerkingen geplaatst over de (lokale) verkeersveiligheid en fietsstructuur ter plekke van de kruising Nijmeegseweg – Laurens Janszoon Costerstraat. Bij een eventuele aanpak van de verkeerslichten is het wenselijk om ook deze aandachtspunten mee te nemen.

De kosten die gepaard gaan met een reconstructie van de kruising (deels volledig nieuw, deels nieuwe deklagen), inclusief nieuwe verkeerslichten bedragen circa €750.000 tot €1.000.000 bouwkosten.

## 4.2 Spreiding verkeer en optimaliseren parkeren Tuincentrum

Om te voorkomen dat verkeer van het parkeerterrein van het Tuincentrum wegrijdt in de richting van 't Ven is het wenselijk om de uitrit zodanig in te richten dat het niet mogelijk is om naar rechts af te slaan. Dit kan bijvoorbeeld door een fysieke middengeleider of verkeersgeleiding met borden en markeringen aan te brengen. Door dit fysiek in te richten is tevens de inzet van een regelaar op drukke dagen minder noodzakelijk. Hierdoor wordt uitstromend verkeer richting de Nijmeegseweg geleid en wordt sluipverkeer via de Straelseweg onmogelijk gemaakt. Deze maatregelen dragen niet alleen bij aan een efficiëntere verkeersafwikkeling, maar ook aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in 't Ven.

Mogelijk kan tijdens drukke momenten ook de circulatie van het parkeerverkeer op het parkeerterrein van Tuincentrum Leurs geoptimaliseerd worden. Hierbij kan gedacht worden aan het een systematische vulling van het parkeerterrein, waarbij voertuigen naar de achterzijde van het terrein worden geleid en rijen één voor één worden gevuld. Dit draagt bij aan het voorkomen van zoekverkeer en bevordert een constante doorstroming. Dit principe wordt ook op andere grote parkeerterreinen toegepast, waar verkeersregelaars of dynamische bebording bezoekers direct naar de juiste zone leiden.

Een andere maatregel betreft het verbeteren van de bewegwijzering richting de verschillende publiekstrekkers in de omgeving. Duidelijke en tijdige verwijzingen op de hoofdontsluitingswegen dragen eraan bij dat bezoekers de gewenste route kiezen en niet onnodig door woongebieden rijden. Dit vermindert sluipverkeer en draagt bij aan een betere spreiding van verkeersstromen. Het verdient aanbeveling om bij voorkeur op of naast de A67 bebording te plaatsen waarop de belangrijkste publiekstrekkers worden opgenomen. Afhankelijk van de maatregelen die daarnaast nog worden uitgevoerd zullen de gewenste routes aangepast moeten worden. Ook liggen er mogelijkheden voor stads-breed dynamisch verkeersmanagement vanaf de snelwegen.

Daarnaast is het optimaliseren van communicatietrajecten richting bezoekers van het gebied (winkelend publiek) essentieel. Door via de websites van de bedrijven, sociale media en navigatieplatforms actuele informatie te delen over de gewenste routing, openingstijden en verwachte drukte, is het voor (nieuwe) bezoekers makkelijker om hun reis te plannen. De ondernemers in het gebied kunnen hieraan bijdragen. Met name voor de drukke dagen en perioden, zoals voor de kerst kan dit bijdragen aan het verminderen van piekbelastingen en voorkomt dat automobilisten op zoek gaan naar alternatieve routes door 't Ven. Het inzetten van dynamische communicatie, bijvoorbeeld tijdens drukke dagen of evenementen, kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Naast de communicatie/ bewegwijzering is het te overwegen om gedurende de hele drukke weken (voor kerst) bij het Tuincentrum de situatie te beoordelen als een evenement. Door te werken met een vorm van tickets en/ of tijdslots, die vooraf gereserveerd moeten worden is het mogelijk om de pieken af te vlakken en de drukte beter te begeleiden. Op basis van ervaringen uit het verleden is het mogelijk vooraf een inschatting te maken van de (drukke) momenten. Een dergelijk systeem werkt uiteraard alleen in combinatie met duidelijke en tijdige communicatie.

### 4.3 Rotonde Europaplein

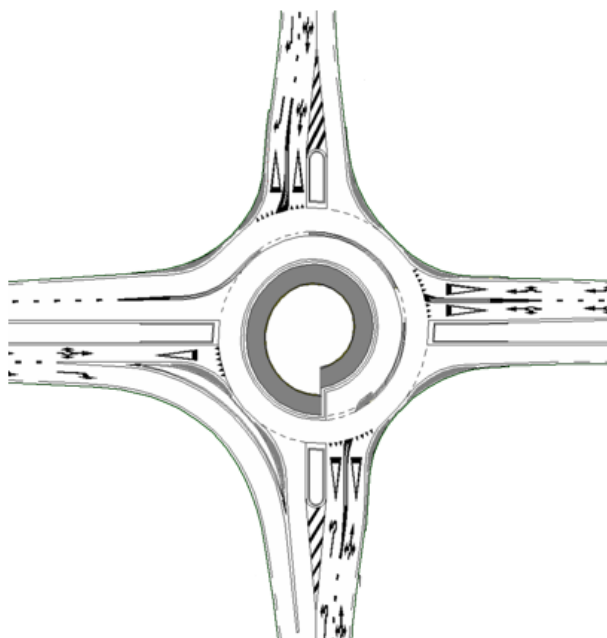
Door diverse betrokkenen is de geopperd de bestaande inrichting van de rotonde Europaplein aan te passen en meer capaciteit te creëren door de voorsorteervakken en rijstrookconfiguratie van de rotonde aan te passen.



*Figuur 6: Europaplein is ruim opgezet (verkeersplein) en kenmerkt zich door relatief hoge snelheden op de rotonde*

Om te beoordelen of een dergelijk oplossing mogelijk is dit aan hand van een analyse doorgerekend. Hierbij is gebruikgemaakt van intensiteiten uit het verkeersmodel Noord-Limburg (basisjaar 2018, V23). Voor zowel de ochtend- als avondspits zijn de spitsuurintensiteiten per richting geanalyseerd, waarbij

een opslag van 5% is toegepast om rekening te houden met het drukste spitsuur. Deze gegevens zijn ingevoerd in de 'rotondeverkenner', waarbij de verhouding tussen intensiteit/capaciteit (I/C-verhouding) als beoordelingscriterium is gehanteerd. Een I/C-verhouding kleiner dan 0,8 wordt beschouwd als een goede verkeersafwikkeling.



*Figuur 7: Voorbeeld van vormgeving knierotonde*

Uit deze analyse komt naar voren dat de toepassing van een zogenaamde knierotonde (zie ook figuur 8) de meest geschikte oplossing is voor de verkeersstromen op het Europaplein, met name vanwege de dominante verkeersstroom van west naar zuid. Deze vormgeving biedt goede doorstroming en lijkt bovendien (met relatief beperkte ingrepen) inpasbaar in de huidige situatie.

De twee rijstroken komende vanuit het noorden zijn momenteel geconfigureerd zodat de rechter rijstrook voor rechts afslaand en recht doorgaand verkeer zijn en de linker rijstrook alleen voor links afslaand verkeer. Aangezien er relatief weinig verkeer gebruik maakt van de relatie Weselseweg – Klagenfurtlaan, is overwogen om verkeer richting het zuiden ook gebruik te laten maken van de linker rijstrook.

Het is mogelijk het bestaande Europaplein aan te passen aan de vormgeving van een knierotonde, waarbij de verkeersdoorstroming van het plein verbeterd. Het Europaplein is echter ontworpen als een (ouderwets) verkeersplein waarbij de rijsnelheden op de rotonde relatief hoog zijn (door de grote diameter). Deze vormgeving sluit niet meer aan bij het huidige gedachtengoed van wegontwerp, waarbij een rotonde een kleinere diameter heeft en aanzienlijk lagere rijsnelheden kent en daardoor veiliger is. Door de rotonde te verkleinen, kunnen de snelheden worden teruggebracht, wat de veiligheid aanzienlijk verbetert. Idealiter zou de rotonde aangepast kunnen worden conform de huidige richtlijnen voor zogenaamde turborotondes. Deze vormgeving biedt voldoende restcapaciteit om eventuele toekomstige verkeersgroei op te vangen. Deze oplossing verbetert zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming en kan daarmee bijdragen aan de bredere ambities van de gemeente Venlo. Een tijdelijke (beperkte) aanpassing van het Europaplein heeft dan ook niet de voorkeur. Het is beter en veiliger om de rotonde meteen aan te passen conform de huidige richtlijnen voor turborotondes.

Een volledige ombouw van het Europaplein, waarbij de bestaande rotonde verwijderd en vervolgens een nieuwe (reguliere) turborotonde gerealiseerd, brengt circa €1.500.000 bouwkosten met zich mee.

## 4.4 Verbinding Tuincentrum Leurs – Weselseweg

Afhankelijk van het oplossend vermogen van de aanpassingen bij de kruising Straelseweg – Nijmeegseweg, is een alternatieve ontsluiting van Tuincentrum Leurs via de Weselseweg te overwegen. Bij een goede verkeersafwikkeling aan de Straelseweg is deze oplossing niet noodzakelijk. Voor 't Ven zou een directe aansluiting van het Tuincentrum op de Weselseweg in ieder geval een deel van de ervaren overlast kunnen voorkomen. Waarbij het realiseren van een volledig nieuwe aansluiting voor de hoeveelheid piekdagen ook als disproportioneel gezien kan worden.



*Figuur 8: Een nieuwe aansluiting op de Weselseweg verduidelijkt de routing en voorkomt verkeer in 't Ven*

Bij realiseren van een aansluiting aan de Weselseweg zijn er diverse mogelijkheden, die afhankelijk van het oplossend vermogen van de aanpassingen aan de Straelseweg overwogen kunnen worden. Ergo, als de kruising bij de Nijmeegse – Straelseweg zodanig vormgegeven kan worden dat deze het verkeer goed kan afwikkelen dan zijn onderstaande maatregelen niet noodzakelijk. Indien onvoldoende capaciteit kan worden gevonden bij de Straelseweg dan kunnen de onderstaande maatregelen (in volgorde van impact) aan de Weselseweg gerealiseerd worden:

- Een sobere variant, waarbij alleen een inrit vanuit de Weselseweg naar het parkeerterrein van Leurs wordt gerealiseerd. Dit zorgt voor een logischere, directere route vormen vanuit de A67 naar het Tuincentrum en kan de capaciteitsvraag op het kruispunt Nijmeegseweg – Straelseweg verlagen. Verkeer dat het terrein van Leurs verlaat moet in dit geval nog steeds via de Straelseweg het gebied verlaten, of via de bestaande suboptimale ontsluiting via de McDrive.
- Een tweede variant kan zijn om een inrit te realiseren ten noorden van het tankstation en McDonald's, terwijl de uitrit iets zuidelijker wordt geplaatst, aansluitend op de westelijke rijbaan van de Weselseweg. Dit betekent dat verkeer via twee aparte aansluitingen wordt afgewikkeld: één voor het binnenrijden en één voor het verlaten van het terrein. Deze variant zorgt ook voor weggrijpend verkeer voor een alternatieve route. Het nadeel is dat verkeer richting aansluiting 41 (richting Duitsland) wil rijden, moet keren op de Europaplein-rotonde.
- Een volledige aansluiting om het terrein van Leurs te ontsluiten via de Weselseweg vraagt om (grote) omvangrijke aanpassingen aan de infrastructuur.

Afhankelijk van welke maatregel gerealiseerd wordt kunnen de bouwkosten variëren. Aangezien deze maatregelen in principe niet gerealiseerd worden zijn deze niet geraamd.

Naast de bovengenoemde maatregelen om de verkeersdoorstroming te verbeteren is door de stakeholders de bestaande ontsluiting van het Tuincentrum aan de zijde van de Weselseweg, via de McDrive aangedragen. De bestaande ontsluiting is suboptimaal. Het verdient aanbeveling om de bestaande ontsluiting, samen met de overige betrokken (McDonalds en Tankstation) nogmaals tegen het licht te houden en in een integraal ontwerpproces te kijken of er een beter alternatief te realiseren is.

## 4.5 Verbindingen 't Ven – Veegtes

Tussen het woongebied 't Ven en het bedrijventerrein Veegtes zijn momenteel drie verbindingen aanwezig:

- Winkelveldstraat
- Schoolweg
- Huiskensstraat

Deze doorsteken vormen een directe verbinding (voor autoverkeer en langzaam verkeer) tussen twee gebieden met een verschillende functie: een rustig woongebied en een bedrijventerrein met voornamelijk logistieke en industriële activiteiten. Om 't Ven te ontzien van ongewenst verkeer en er goede alternatieven voor handen zijn is er geen noodzaak verbindingen open te houden voor gemotoriseerd verkeer. Dit geldt zeker als de overige maatregelen zoals in de rapportage zijn opgenomen zijn doorgevoerd.



*Figuur 9: De bestaande doorsteken tussen 't Ven en Veegtes bieden de mogelijkheid verkeer door te steken via in 't Ven*

Uit de inventarisaties is gebleken dat deze verbindingen voor autoverkeer, bij verbeterde doorstroming op de Nijmeegseweg, niet noodzakelijk zijn. Afsluiting van deze wegen kan dan bijdragen aan het verminderen van de hoeveelheid doorgaand verkeer in 't Ven. Afsluiting van deze doorsteken betekent echter ook een beperkte toename van gemotoriseerd verkeer (door bewoners, bestemmingsverkeer enz.) op de Straelseweg omdat het voor hen ook niet mogelijk is naar het Veegtes te rijden en zo via de Hakkestraat de Nijmeegseweg op te rijden. Voor langzaam verkeer, zoals voetgangers en fietsers, blijven de verbindingen uiteraard wel open. Bij het afsluiten van deze straten voor gemotoriseerd

verkeer, kunnen deze optimaal ingericht worden voor voetgangers en fietsers. Hiermee stimuleren we het fietsgebruik voor korte afstanden (in lijn met het mobiliteitsplan Venlo).

Voor de Huiskensstraat en de Schoolweg is de overgang tussen het woongebied en het bedrijventerrein duidelijk herkenbaar. Dit maakt het relatief eenvoudig om hier een fysieke afsluiting voor autoverkeer te realiseren. Voor de Winkelveldstraat is dit complexer. Deze straat kent meerdere gemengde functies en diverse in- en uitritten, en fungeert bovendien als busroute. Dit vraagt om maatwerk bij het bepalen van de exacte locatie en vormgeving van een eventuele afsluiting, zodat de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en het openbaar vervoer niet in het gedrang komt.

Het afsluiten van deze verbindingen voor autoverkeer draagt bij aan het verminderen van sluipverkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergroten van de leefbaarheid in 't Ven. Tegelijkertijd blijft de verbinding voor langzaam verkeer behouden, waardoor de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers gewaarborgd blijft. Met name voor de Winkelveldstraat is nader onderzoek nodig naar een oplossing die recht doet aan de aanwezige functies en routes.

De kosten voor het dichtzetten van deze doorsteken zijn beperkt en bedragen circa €25.000 per stuk. Waarbij er diverse kleine aanpassingen aan de infrastructuur worden doorgevoerd.

## **4.6 Fietsstructuur 't Ven**

Uit de gesprekken met zowel inwoners als ondernemers in het gebied blijkt er een sterke behoefte aan een verbeterde fietsstructuur rondom 't Ven. Ook gezien de ambitie van de gemeente om de fietsinfrastructuur een impuls te geven, adviseren we daarom om voor het hele gebied de fietsroutes integraal te bekijken. Om te onderzoeken hoe fietsen het beste gestimuleerd kan worden en op welke plaatsen het fiets- en voetgangersoversteken gefaciliteerd kunnen worden.

Een voorbeeld hiervan is het kruispunt van de Weselseweg met de Schoolweg. Welke vraagt om een herziening van het huidige ontwerp, met als belangrijkste doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en het creëren van betere voorzieningen voor fietsers. Door de ligging van het kruispunt en de verkeersintensiteiten is het een belangrijke oversteeklocatie voor fietsers over de Weselseweg, wat extra aandacht voor veiligheid noodzakelijk maakt. Voor deze maatregel geldt dat het wenselijk is deze samen met een herinrichting van het woongebied (maatregel 4.7) mee te nemen.

Gezien er nog geen passend plan is voor de fietsstructuur in 't Ven en omgeving is deze maatregel niet geraamd.

## **4.7 30 km/h zone 't Ven**

Uit de inventarisatie en participatie is naar voren gekomen dat er in binnen de 30 km/h zone van 't Ven regelmatig overlast wordt ervaren door (te) hard rijdend verkeer. Dit is in de eerste plaats het gevolg van het gedrag van weggebruikers, maar ook de inrichting van de weg speelt een belangrijke rol. De inrichting van de weg dient duidelijk te maken welk weggedrag er van de weggebruiker verwacht wordt. Om weggebruikers beter te stimuleren zich aan de limiet te houden, adviseren wij om de straten in te richten volgens de kenmerken van een 30 km/h zone. Dit kan door toepassing van de principes van Duurzaam Veilig, zoals het toepassen van open verharding, kruispuntplateau's, smalle rijloperbreedtes en snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast is het wenselijk om de snelheidsovergangen duidelijker te maken door middel van markering, bebording en materiaalgebruik. Hiermee wordt de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet vergroot en uiteindelijk de verkeersveiligheid verbeterd.

Daarmee wordt het gebied tevens onaantrekkelijk om te gebruiken als doorgaande route. Als voorbeeld is de Schoolweg een van de belangrijkste wegen waar overlast wordt ervaren, maar waar de weginrichting op dit moment niet aansluit bij een verblijfsgebied/ 30km/h zone.

Gezien er nog geen passend plan is voor de fietsstructuur in 't Ven en omgeving is deze maatregel niet geraamd.

## 5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies ten aanzien van de korte termijn maatregelen en aanbevelingen ten aanzien van de lange termijn opgenomen.

### 5.1 Conclusies (korte) termijn

In het noordoosten van Venlo ligt het dorp 't Ven ingesloten door diverse grotere wegen, zoals de A67, de Weselseweg en de Nijmeegseweg. Aan de westzijde van 't Ven ligt het bedrijventerrein Veeptes en het Trefcenter. Aan de zuidzijde van 't Ven ligt Tuincentrum Leurs. De ingesloten ligging van 't Ven met diverse (grotere) publiekstrekkingen in de omgeving zorgt bij de inwoners van 't Ven reeds langere tijd voor een gevoel van verkeersonveiligheid, hinder van verkeer en een verminderde bereikbaarheid op drukke dagen zoals Duitse feestdagen.

#### *Participatie*

Samen met de ondernemers, een afvaardiging van de bewoners, gemeente Venlo is voor zowel de korte termijn (voorjaar 2025) en de langere termijn een aantal maatregelen voorgesteld om de verkeerssituatie in 't Ven te verbeteren en de hinder voor bewoners te verminderen.

#### *Korte termijn maatregelen*

De ingezette maatregelen Tijdens het voorjaar van 2025 zijn op een aantal (Duitse) feestdagen verkeersmaatregelen ingezet. Hierbij zijn diverse wegen afgesloten, verkeersregelaars ingezet en diverse maatregelen getroffen om verkeer te sturen. De maatregelen zijn zowel door de ondernemers als bij een afvaardiging van de bewoners goed ontvangen. Ook op basis van data analyses is gebleken dat door de inzet van deze maatregelen de verkeersdruk in 't Ven tijdens (Duitse) feestdagen verminderd kan worden. Door ondernemers wordt de kanttekening geplaatst dat op basis van bezoekersaantallen en observaties het gebied op deze dagen niet te maken heeft gehad met topdrukke zoals eind 2024 het geval was. Gezien de positieve effecten van de ingezette maatregelen is het advies om deze ook in te zetten op de overige Duitse feestdagen en in overleg met Tuincentrum Leurs ook in de weekenden tijdens de Kerstshow (oktober – december).

### 5.2 Aanbevelingen (lange termijn)

*Naast maatregelen die op relatief korte termijn uitgevoerd kunnen worden zijn er diverse maatregelen die meer tijd vergen om te organiseren, financiering voor te vinden of daadwerkelijk te realiseren. Deze maatregelen verbeteren de verkeerssituatie in 't Ven wel structureel.*

Op basis van informatie vanuit de wijk, de ondernemers en in overleg is een omvangrijk pakket aan maatregelen voorgesteld. De maatregelen die opgenomen zijn, betreffen zowel infrastructurele maatregelen als procesmaatregelen. In onderstaande opsomming zijn deze maatregelen (globaal) opgenomen:

- De belangrijkste (infrastructurele) maatregel is het vergroten van de capaciteit van de kruising Nijmeegseweg – Straelseweg, inclusief het optimaliseren van de fietsverbindingen tussen 't Ven, Trefcenter en het centrum van Venlo. Hiervoor is een integraal (ontwerp)project noodzakelijk waarbij de kruising volledig tegen het licht wordt gehouden. Een dergelijk onderzoek biedt inzicht in het oplossend vermogen van de aanpassingen, het ruimtegebruik en de mogelijke aanvullende (infrastructurele) maatregelen die getroffen worden. Bij onvoldoende doorstroming via de kruising Nijmeegseweg - Straelseweg, is de realisatie van een inrit aan de zijde van de Weselseweg ook kansrijk.

- Om de reconstructie van de Straelseweg zo optimaal mogelijk te benutten (en de nut en noodzaak voor verdere infrastructurele maatregelen te beperken), verdient het aanbeveling om in overleg met de ondernemers de bezoekersstromen beter te spreiden. Met name tijdens Duitse dagen/ Kerstshow, door aanvullende communicatie en eventueel door inzet van tijdsloten. Op deze manier worden de verkeersstromen in de omgeving van Tuincentrum Leurs geoptimaliseerd en beter af gestemd op de aanwezige verkeerscapaciteit.
- De huidige doorsteken tussen 't Ven en Veegtes (Winkelveldstraat, Schoolweg en Huiskensstraat) zijn voor autoverkeer niet noodzakelijk als de verkeersdoorstroming in de omgeving verbeterd wordt, zoals op de Straelseweg. Voor langzaam verkeer kunnen deze doorsteken natuurlijk ten alle tijden geopend blijven.

Bovenstaande maatregelen dragen direct bij aan het voorkomen van (doorgaand) verkeer door 't Ven en verminderen daarmee de overlast die de bewoners van 't Ven ervaren. Aanvullend op deze maatregelen kan de verkeerssituatie in 't Ven nog verder verbeterd worden door de onderstaande maatregel, die vooral het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid in 't Ven verbeterd:

- De infrastructuur van 't Ven en fietsstructuren in de omgeving zijn suboptimaal. Door de infrastructuur beter te laten aansluiten bij de landelijke richtlijnen en de fietsstructuur en voorzieningen tegen het licht te houden kan tegelijkertijd fietsen gestimuleerd worden en hinder door gemotoriseerd verkeer in 't Ven verminderd worden.

Als blijkt dat de aanpassingen aan de kruising Straelseweg-Nijmeegseweg onvoldoende capaciteit bieden om de verkeersdoorstroming van en naar 't Ven te verbeteren, of dat uit het onderzoek blijkt dat er onvoldoende ruimte is dan kan alsnog overwogen worden om een extra aansluiting op de Weselseweg naar de Straelseweg/Tuincentrum Leurs te realiseren. Als dit noodzakelijk is, dan is het advies om ook hier allereerst te werken vanuit een minder ingrijpbare oplossing (alleen een inrit). Verdergaande maatregelen zijn in de basis niet noodzakelijk om de verkeersleefbaarheid in 't Ven te verbeteren en vragen verregaande aanpassingen aan de openbare infrastructuur. De huidige uitrit van Tuincentrum Leurs via de Mc. Drive kan ook in zijn bestaande vorm reeds geoptimaliseerd worden, in overleg met de betrokken stakeholders.

Om de verkeersdoorstroming in Venlo te verbeteren is het op termijn mogelijk om het Europaplein aan te passen en meer afwikkelcapaciteit te creëren. Hierbij kan het verkeersplein aangepast worden in de vorm van een knieronde conform de huidige ontwerprichtlijnen voor turbotondes. Naast een verbeterde doorstroming zorgt een dergelijke aanpassing ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

Samengevat kunnen we concluderen dat het oplossen van de verkeersproblematiek in 't Ven grotendeels ligt in het verbeteren van de infrastructuur aan de Straelseweg, in combinatie met een vergroting van de capaciteit op de kruising Nijmeegseweg. Bij een goede doorstroming via de hoofdroute Nijmeegseweg – Straelseweg is er voor bezoekers geen reden meer om door 't Ven te rijden en worden tijdelijke maatregelen ook overbodig. Daarnaast is het belangrijk om op drukke dagen en perioden waar mogelijke de bezoekers meer te spreiden van bezoekers over de dagen.