

Raadsvoorstel

GEMEENTEBESTUUR

onderwerp Bereikbaarheid en parkeren in gastvrije stad
raadsnummer 2016 65
collegevergadering d.d. 23 september 2016
raadsvergadering d.d. 19 oktober 2016
fatale termijn
programma Economie en Toerisme
portefeuillehouder S. Satijn

team REWBE
registratienummer 16-3867
steller RW Hogerheijde
doorkiesnummer 0610508085
e-mail r.hogerheijde@venlo.nl
datum 21 september 2016
bijlage(n) -
datum verzonden

Voorstel om te besluiten

Het college stelt uw Raad voor om vast te stellen:

- a) De voorgestelde visie, aanpak en maatregelen inzake 'Bereikbaarheid en parkeren in een gastvrije stad', waaronder het doen uitvoeren van een marktconsultatie naar de investeringsbereidheid van de markt in parkeervastgoed en -exploitaties;
- b) Hiervoor een benodigd additioneel krediet voteren voor 2016 ad € 756.000;
- c) De kosten te dekken uit:
 1. de ruimte beschikbaar in het kapitaallastenplafond voor de jaren 2018 en verder
 2. verlaging van de toevoeging aan het weerstandsvermogen .door het vervallen van het risico inzake 'parkeergarage Roermondsepoort' uit de conceptbegroting 2017-2020.

Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

de burgemeester

Piet Lucassen

Antoin Scholten

Raadsvoorstel

Samenvatting (Verplicht, maximaal een half A4)

Nadat wij uw Raad in september 2016 via RIB 138 hebben geïnformeerd over onze concrete voornemens om de bereikbaarheid en het parkeren in onze gastvrije stad verder vorm te geven, bieden wij u thans de uitwerking hiervan aan middels onderhavig Raadsvoorstel, inclusief de benodigde kredietvotering.

Een goede bereikbaarheid en dito parkeerproduct dragen bij aan een aantrekkelijke, gastvrije centrumstad in de Euregio om in te wonen, te werken en te bezoeken. Bereikbaarheid en parkeren zien wij in onderlinge samenhang; het zijn twee zijden van dezelfde medaille.

Waar we spreken over gastvrijheid bedoelen we:

- Heldere herkenbare aantrekkelijke routes;
- Vindbare en voldoende parkeergelegenheid en goede bewegwijzering en informatievoorziening;
- Een parkeerproduct dat keuzes biedt; bijvoorbeeld parkeren op straat of in een garage, parkeren dichtbij of parkeren op (loop)afstand, parkeren per uur of mogelijk per dag;
- Optimaal betaalgemak in geval van betaald parkeren;
- Schoon, heel en veilig parkeren.

We willen de markt consulteren of en in hoeverre deze een rol kan spelen in het (her)ontwikkelen, bouwen, beleggen en exploiteren van onze binnenstedelijke parkeergarages. Vele gemeenten, zoals onder andere Den Haag, Eindhoven en Maastricht, gingen ons hierin voor. Ook in onze gemeente dringt deze vraag zich nu op, mede gelet op de actualiteit. Indien de markt hierop positief reageert, dan zullen we aan uw Raad ter zake nadere voorstellen doen.

Wij hebben diverse reacties, ideeën en voorstellen ontvangen van stakeholders en constateren dat op hoofdlijnen met instemming is gereageerd op de ingeslagen weg naar een gastvrij bereikbaarheids- en parkeerproduct. Ook zijn enkele voorstellen gedaan, die wij in samenspraak met de diverse stakeholders verder zullen oppakken; dit betreft o.a. de verdere uitwerking van de parkeerregulering in de schil, de stadsdelen en kernen, alsmede een aantal andere zaken, zoals hiervoor genoemd. Wij beschouwen een groot deel hiervan als uitvoeringsdetailering.

Ter zake van het voorstel om over te gaan tot sloop van de parkeergarages Arsenaal en Roermondsepoort is door een van de stakeholders geopperd of het toch niet interessant is om deze garages te renoveren. Gevraagd wordt om een second opinion hierop. Wij achten een dergelijke second opinion onnodig, omdat uit de verschillende verrichte onderzoeken ter zake blijkt dat er geen andere realistische keuze rest dan een keuze voor sloop.

Naast de middelen, die wij vragen t.b.v. de noodzakelijke sloop van de parkeergarages Roermondsepoort en Arsenaal (incl. herinrichting tot tijdelijk parkeerterrein) vragen we ook middelen om de gemeentelijke parkeerexploitaties op te schonen. Dit bovenop de al eerdere neerwaartse bijstelling van € 1,4 mio. Het gevraagde additionele krediet betreft € 756.000. De extra jaarlasten lopen op tot maximaal € 983.000 in 2018.

Dekking voor het opschonen van de gemeentelijke parkeerexploitaties en het aanvullende krediet is voorzien via het gebruik van de ruimte in het kapitaallastenplafond en verlaging van de storting in het weerstandsvermogen vanwege effectuering van het in de conceptbegroting opgenomen risico 'parkeergarage Roermondsepoort'.

Raadsvoorstel

Wij zullen uw Raad periodiek op de hoogte blijven stellen omtrent de voortgang van dit dossier, alsmede uw Raad voorstellen voorleggen in geval van aan uw Raad toebehorende besluiten aan de orde zijn.

Bijlagen

Nr.	Naam	Datum
1.
2.
3.
4.
5.

Raadsvoorstel - onderbouwing

Onderbouwing

■ *Algemene toelichting*

1. **Wat is kernopgave** (Wat is de belangrijkste opdracht voor de gemeenteraad?)

Nadat wij uw Raad in september 2016 via RIB 138 hebben geïnformeerd over onze concrete voornemens om de bereikbaarheid en het parkeren in onze gastvrije stad verder vorm te geven, bieden wij u thans de uitwerking hiervan aan middels onderhavig raadsvoorstel, inclusief de benodigde additionele kredietvoting en opschoning van de parkeerexploitatie.

2. **Relatie met programma**

Economie en Toerisme
Ontwikkeling Centrumstad
Verkeer en Bereikbaarheid

3. **Wat is het beoogde maatschappelijke resultaat** (Wat wilt u bereiken?)

Een goede bereikbaarheid en dito parkeerproduct dragen bij aan een aantrekkelijke, gastvrije stad om in te wonen, werken en bezoeken.

4. **Wat en waarom?** (Waarom is dit voorstel nodig?)

De actuele situatie noopt tot het maken van een aantal belangrijke richtinggevende keuzes. In RIB 138 schetsten wij al een aantal keuzes. Deze richtinggevende keuzes vergen een besluit van uw Raad, voor wat betreft onder andere het beschikbaar stellen van de benodigde kredieten. Onderdeel hiervan is ook een opschoning van de gemeentelijke parkeerexploitaties, alsmede de financiële afhechting van een aantal maatregelen, die voorjaar 2016 zijn uitgevoerd in relatie tot de sluiting van de parkeergarage Arsenaal.

5. **Afweging / argumentatie** (Welke politieke keuzevraagstukken dienen zich aan? Zijn er reële alternatieven? Welke belangenafweging moet daarbij door de raad worden gemaakt?)

In RIB 138 hebben wij een aantal vragen geformuleerd, dat beantwoord dient te worden. Zonder daarin een rangorde te willen aanbrengen is de vraag of de markt geïnteresseerd zou kunnen zijn in het parkeerproduct wel een dominante. Waarom zou je je als lokale overheid überhaupt immers willen bezighouden met het bieden van parkeergelegenheid? Niet om het parkeren zelf, maar om datgene waarvoor parkeren een noodzakelijke randvoorwaarde is. Niet per se om de inkomsten, maar om datgene wat we met onze stad voor ogen hebben – in casu een aantrekkelijke centrumstad in de Euregio zijn - en dus om onze stad vitaal, bereikbaar en leefbaar te houden.

Wij stelden in deze RIB ook dat ten aanzien van de kwaliteit kan worden gesteld dat soms nog sprake is van een rommelig beeld. Onder andere de grote diversiteit aan aanduidingen en informatie uitingen, verkeersmanagementvoorzieningen, alsmede de landschappelijke inpassing kunnen op onderdelen worden verbeterd en meer passend bij een gastvrije stad worden ingericht. Dit geldt ook voor de regionale routes naar andere toeristisch-recreatieve bestemmingen, zoals onder andere Arcen en Steyl. Tenslotte zij vermeld dat wij extra aandacht gaan geven aan digitale en analoge informatieverstrekking aan de weggebruiker over de bereikbaarheid van onze stad (onder andere parkeerinformatie, wegwerkzaamheden en evenementen).

Parkeren is nooit een doel op zichzelf, mensen bezoeken de stad niet om een dagje te parkeren. Het is echter een belangrijke factor bij hoe een bezoek wordt beleefd. Het product Venlo is nooit vanzelfsprekend, altijd optioneel. Alternatieven zijn er, zoals wij al in de RIB schreven, in Roermond, Nijmegen of Mönchengladbach.

Raadsvoorstel - onderbouwing

Parkeren is ook erg belangrijk voor onze inwoners en voor degenen die werkzaam zijn in Venlo, niet alleen in de binnenstad maar ook in onze andere stadsdelen. Ook voor hen geldt dat voldoende en kwalitatief adequate parkeergelegenheid bepalend is voor hun woon- en werkplezier.

Het economisch belang hiervan is groot. In RIB 138 zijn wij daar uitgebreid op ingegaan. We wezen u een aantal cijfers uit de toeristische sector: namelijk ongeveer 9 miljoen dagbezoeken, 1 miljoen overnachtingen in onze gemeente en ongeveer 340 miljoen aan bestedingen in onze gemeente. We verwezen in dat kader onder meer ook naar de toegenomen gemiddelde verblijfsduur van de bezoekers in onze stad, het recente onderzoek van NBTC Holland Marketing over het bezoekgedrag van het Duitse kooppubliek en de verkiezing van Venlo tot 'Beste Binnenstad' en het concept 'de nieuwe winkelstraat'.

Het belang dat we hieraan hechten blijkt ook uit onze investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan in onze binnenstad. Een goed geïnformeerde keuze hoort hierbij, dat de gebruiker het als simpel en klantvriendelijk ervaart.

Ontwikkelingen volgen elkaar in hoog tempo op. De tijd dat we dertig jaar vooruit konden kijken ligt inmiddels al ver achter ons. De snelheid en onzekerheid waarmee onze maatschappij, technologie en mobiliteit zich ontwikkelt vraagt om robuuste oplossingen, die ook in de nabije toekomst niet alleen duurzaam, maar vooral ook flexibel zijn.

Bereikbaarheid en parkeren anno 2016 is daarmee niet minder een vraagstuk geworden waar wij als overheid iets van zouden moeten vinden. Wel is het van belang om te bepalen in welke hoedanigheid wij hieraan invulling zouden willen geven, als spelbepaler/regisseur, als investeerder en/of als exploitant. Het doen van een marktconsultatie biedt inzicht in de mogelijkheden, die de markt kan bieden hierbij.

Wat is onze visie?

Een goede bereikbaarheid en dito parkeerproduct dragen bij aan een aantrekkelijke, gastvrije centrumstad om in te wonen, werken en bezoeken. Bereikbaarheid en parkeren zien wij in onderlinge samenhang; het zijn twee zijden van dezelfde medaille.

Waar we spreken over gastvrijheid bedoelen we:

- Heldere herkenbare aantrekkelijke routes;
- Vindbare en voldoende parkeergelegenheid en goede bewegwijzering en informatievoorziening;
- Een parkeerproduct dat keuzes biedt; bijvoorbeeld parkeren op straat of in een garage, parkeren dichtbij of parkeren op (loop)afstand, parkeren per uur of mogelijk per dag;
- Optimaal betaalgemak in geval van betaald parkeren (o.a. contant, PIN, Creditcard, Mobiel);
- Schoon, heel en veilig parkeren.

We willen parkeermogelijkheden bieden, in plaats van parkeerrestricties. Dus parkeren voor alle doelgroepen, in casu bewoners, bezoekers en werkenden, mogelijk maken.

We willen voldoende parkeermogelijkheden bieden, maar waken voor overdimensionering. We betrekken de kennis van marktpartijen om ons deze vraag te helpen beantwoorden. Verder kiezen we voor aantal tijdelijke locaties ten behoeve van parkeren; op die manier zijn we flexibel.

We willen stedelijke parkeervoorzieningen bieden vanuit de verschillende aanrijdrichtingen, dus aan de noordflank, oostflank en de zuidflank van de het stedelijk centrum. Voorts zien we op termijn door de herontwikkeling van het Kazerneterrein (inclusief een kabelbaan) een synergetische situatie ontstaan, waarbij bezoekers bij hun bezoek beide oevers aandoen en er interessante wisselwerking ontstaat op parkeerkundig gebied. Parkeren op afstand (Park&Ride of Park&Walk) zien we als een nuttige aanvulling op het parkeerproduct, met name op drukke dagen en eventueel ook als alternatief voor werkenden die nu in de schilwijken parkeren.

Raadsvoorstel - onderbouwing

We willen de markt consulteren of en in hoeverre deze een rol kan spelen in het (her)ontwikkelen, bouwen, beleggen en exploiteren van onze binnenstedelijke parkeergarages. Vele gemeenten, zoals onder andere Den Haag, Eindhoven en Maastricht, gingen ons hierin voor. Ook in onze gemeente dringt deze vraag zich nu op, mede gelet op de actualiteit. Indien de markt hierop positief reageert, dan zullen we aan uw Raad ter zake nadere voorstellen doen.

Voor het parkeren buiten het stedelijk centrum in bijvoorbeeld de stadsdeelcentra en kernen kan de toepassing van blauwe zones een passende maatregel zijn.

Onze visie zal worden ingebed in ons nieuwe mobiliteitsplan, dat naar verwachting in 2017-2018 verschijnt.

Welke maatregelen treffen we?

De navolgende maatregelen nemen wij op korte termijn ter hand ('opdracht tot') na uw Raadsbesluit:

- De voorbereiding van de sloop van de parkeergarage Arsenaal wordt onverkort doorgezet. Reeds in RIB 51 hebben wij dat uw Raad gemeld. Herontwikkeling op de bestaande locatie (enkel de parkeergarage) is technisch bijzonder complex, omdat het gebouw alzijdig is omsloten door andere bebouwing. De daarmee samenhangende kosten zijn dermate hoog, dat deze optie niet interessant is. Indien de voormalige muziekschool (Arsenaalplein 2) betrokken wordt bij sloop (en nieuwbouw), wordt de bouwlocatie bereikbaar en toegankelijk. De slooptechnische onderzoeken die wij hebben opgestart, moeten hierover definitief uitsluitsel geven. Op basis van deze inzichten wordt de definitieve scope van de sloop bepaald (de vergunning). De parkeergarage Roermondsepoort – waarvan de bouwtechnische staat onder druk staat en die mogelijke veiligheidsrisico's kent – zal begin januari 2017 worden gesloten (in plaats van per 1-1-2017). Vanuit binnenstadondernemers is verzocht om in ieder geval tot en met 8 januari 2017 deze parkeergarage in gebruik te houden, hetgeen wij overnemen. Daarna zal tot sloop worden overgegaan en deze plek – al dan niet tijdelijk - (inclusief UWV terrein) te benutten als parkeerlocatie. Deze locatie biedt voorlopig de mogelijkheid om – al dan niet tijdelijk – de parkeercapaciteit te optimaliseren (mee-ademen met parkeerbehoefte). Voorts hebben wij een calamiteitenplan voorbereid, indien de parkeergarage Roermondsepoort onverhoopt eerder dient te worden gesloten. Wij verwachten dat de sloop gedurende de eerste helft van 2017 plaats kan vinden.
- Voor de parkeergarage Nolensplein dient vervanging plaats te vinden van aantal gebouwgebonden installaties (o.a. ventilatie, hellingbaanverwarming en technische regelinstallatie). Deze vervanging wordt uitgevoerd begin 2017. Tijdens deze werkzaamheden blijft de parkeercapaciteit praktisch volledig beschikbaar;
- Op straat wordt begin 2017 de mogelijkheid van belparkeren ingevoerd (= betalen via mobiele telefoon van parkeerkosten). Dit vergroot de klantvriendelijkheid, omdat het de klant de mogelijkheid biedt om alleen de daadwerkelijk gebruikte parkeertijd te betalen en voorkomt naheffingen. Voorts bezien we de mogelijkheid om dit mettertijd ook bij parkeergarages en –terreinen te implementeren.
- Tijdens de transitie (sloop en herbouw parkeergelegenheden) zorgen we dat de parkeerbalans op orde blijft. In RIB 138 hebben wij u aangegeven hoe wij dit voor ons zien. Over de eventuele inzet van (tijdelijke) modulaire parkeergarages melden wij u dat wij hiervan wel de voorbereiding meteen ter hand nemen, maar de feitelijke realisatiekosten niet zijn verdisconteerd in onderhavig voorstel. Hiervoor zullen wij uw Raad zo nodig te zijner tijd een apart voorstel doen (inclusief kredietvoting);
- De uitgevoerde marktverkenning wijst uit dat er in de markt serieuze belangstelling is om te investeren in – ontwikkeling, bouw en exploitatie - parkeervastgoed in de binnenstad van Venlo. Gelet hierop stellen wij uw Raad voor om een formele marktconsultatie uit te voeren. Naast het bovenstaande geeft de marktconsultatie ook antwoord op de vraag op welke wijze het parkeeraanbod in de oostflank van het stedelijk centrum dient te worden ingericht; anders gezegd hoe kijkt de markt aan tegen economische haalbaarheid van parkeergarage Arsenaal en/of parkeergarage Julianapark? Hiermee houden we ook een eventueel groeiscenario parkeren tegen het licht. Tevens biedt de marktconsultatie nader uitsluitsel over nut en noodzaak van herbouw van de parkeergarage Roermondsepoort in relatie tot de parkeercapaciteit van de parkeergarage

Raadsvoorstel - onderbouwing

Maaswaard, inclusief - de afspraken over - het huidige gebruik;

- Teneinde de tarievenstructuur en maximum parkeerduur simpel en gastvrij te doen zijn willen we een voorstel tot aanpassing onderzoeken met navolgende kenmerken:
 - o Overdekt parkeren duurder dan buiten parkeren;
 - o Nabij centrum is duurder dan op enige afstand;
 - o Invoering van maximaal dagtarief, zowel op straat (uitgezonderd centrum), alsmede in parkeergarages en op -terreinen;
 - o Vereenvoudiging maximale parkeerduur in en rond centrum.

De uitwerking hiervan wordt uw Raad voorgelegd via de 'Parkeerbelastingverordening' in de maand december 2016. Wij hanteren hierbij als uitgangspunt dat dit in beginsel budgettair neutraal wordt doorgevoerd;

- Wij zien dat parkeren, routing en bewegwijzering met elkaar samenhangen en bepalen hoe de bezoeker van de stad en attractiepunten (o.a. Steyl en Arcen) dit beleeft. Wij willen deze zaken in onderlinge samenhang oppakken. Wij willen dit onder de loep nemen en ter zake een planuitwerking opstellen (2017). Hierbij kijken we niet alleen naar zogenaamde wegwakantsystemen, dynamisch verkeersmanagement en weginrichting (o.a. groen en verlichting), maar ook naar de informatietechnologie, waarbij wij informatie verschaffen aan dienstverlenende partijen, die deze informatie toepassen in apps en andere communicatiesystemen. Wij pakken dit op met onze partners, waaronder VenloPartners. Wij zijn voornemens dit via de reguliere onderhouds- en vervangingsbudgetten af te dekken;
- Duidelijke informatie tijdens wegafsluitingen, die de reiziger helpt op zijn of haar bestemming te komen. Hiervoor stellen wij een interne richtlijn op en gaan we meer dan tot op heden gebruik maken van moderne technologie;
- Wij constateren dat steeds meer marktpartijen digitale dynamische reisinformatie verstrekken aan verkeersdeelnemers. Dit doet men op basis van informatie van wegbeheerders. Wij zullen zorgen dat wij in staat zijn om betrouwbare en actuele informatie te verstrekken. Dit via de geëigende platforms. Hiermee zijn geen kosten gemoeid en vragen wij derhalve geen krediet aan;
- Bereikbaarheid en parkeren speelt niet alleen voor het stedelijk centrum, maar ook rondom bijvoorbeeld stadsdeelcentra, dorpskernen en attractiegebieden (o.a. Steyl en Arcen). We hanteren hierbij navolgende gedachtelijn:
 - o In Blerick-Centrum is een ruime periode sprake geweest van betaald parkeren in een bijzonder regime. Ruim een jaar geleden is ervoor gekozen om het betaald parkeren af te schaffen en na een jaar te evalueren. Wij stellen voor om in stadsdeelcentra – waartoe ook Tegelen-Centrum behoort - alleen tot parkeerregulering over te gaan, indien sprake is van een reëel probleem. Dit alleen te doen in nauwe samenspraak met alle stakeholders (o.a. winkeliers, bewoners, bezoekers) en hierbij te zoeken naar de vorm, die het beste past bij het betreffende gebied. De invoering van een blauwe zone kan hierbij een gepaste maatregel zijn;
 - o Daar waar het parkeren in de openbare ruimte betreft kiezen wij er in beginsel voor het parkeren zo min mogelijk te reguleren;
 - o Voorzieningen en attractiepunten dienen in beginsel parkeren op eigen terrein op te lossen; ter zake verwijzen we naar de parkeernormering, zoals wij die toepassen bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
 - o Mocht om bepaalde redenen er sprake zijn van vormen van parkeerregulering (waaronder betaald parkeren) buiten het stedelijk centrum Venlo dan dient hierbij altijd te worden meegenomen de eventuele verdrijvingseffecten. Dit is het effect dat sommige automobilisten niet wensen te betalen, of de gehele dag willen parkeren en op zoek gaan naar een gratis parkeerplek zonder regulering in de omgeving. Dergelijke verdrijvingseffecten achten wij niet wenselijk, maar we moeten ook erkennen dat deze effecten horen bij een stad, niet uniek zijn en nooit voor 100% te voorkomen zijn. Vanuit onze regierol zullen wij in dergelijke gevallen initiatief nemen met betrokkenen om de tafel te gaan zitten om naar de meest passende oplossing te kijken. Actueel speelt dit in de schilwijken Venlo Binnenstad Zuid, Venlo Binnenstad Noord en Venlo Binnenstad Oost, waar we met stakeholders in gesprek zijn. We nemen ook initiatief bij VieCuri en de Fontys, die tot invoering van een nieuw parkeerbeleid overgaan. Wij stellen voor om in dergelijke situaties alleen tot

Raadsvoorstel - onderbouwing

- parkeerregulering over te gaan, indien sprake is van een reëel probleem en ook andere oplossingsrichtingen zijn overwogen. Dit alleen te doen in nauwe samenspraak met alle stakeholders (o.a. bewoners) en hierbij te zoeken naar de vorm, die het beste past bij het betreffende gebied. De invoering van een blauwe zone kan hierbij een gepaste maatregel zijn, uitgezonderd de schilgebieden 'direct' rondom het stedelijk centrum, waarbij alleen een vorm van betaald parkeren een werkende oplossing biedt. Naar verwachting zullen we in 2017 de regulering in een aantal gebieden al kunnen implementeren c.q. uitbreiden;
- Het beleid en de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een (belanghebbenden) parkeerabonnement zal tegen het licht gehouden worden met als doel eenduidigheid en gastvrijheid voor de inwoners en werkenden in de binnenstad. Wij gaan hierover ook in gesprek met Q-Park betreffende de abonnementen in de parkeergarage Maasboulevard. Voor aantal belanghebbenden, die op de wachtlijst staan voor abonnement in parkeergarage Maasboulevard en die – gelet op richtlijn ter zake niet in aanmerking kwamen voor faciliteit elders – hebben we een tijdelijke oplossing gecreëerd. De structurele oplossing volgt in het kader van het raadsbesluit inzake de parkeerbelastingverordening, die wij uw Raad in december 2016 ter besluitvorming voorleggen.

De diverse maatregelen zullen de komende tijd voortvarend, doch niet allemaal tegelijk, worden opgepakt. Wij zullen uw Raad periodiek informeren omtrent de voortgang.

6. Welke externe partners en adviesraden zijn erbij betrokken?

Het thema bereikbaarheid en parkeren kent vele stakeholders. Zeker omdat het hierbij breder is benaderd, dan sec het stedelijk centrum. De navolgende stakeholders zijn de afgelopen periode betrokken c.q. geïnformeerd bij het tot stand komen van de voorstellen:

- d) Diverse wijkraden, w.o. binnenstad, schilwijken noord, oost en zuid, Blerick, Arcen, Tegelen en Steyl;
- e) Diverse ondernemersverenigingen, w.o. binnenstad, Blerick en Tegelen;
- f) Vastgoedeigenaren en bewoners i.r.t. de te slopen parkeergarages Roermondsepoort en Arsenaal;
- g) Platform parkeren en bereikbaarheid;
- h) Venlo Partners;
- i) Venlostad.Com;
- j) Vie Curi
- k) Fontys;
- l) KHN, afdeling Venlo;
- m) Vastgoedeigenaren Binnenstad Venlo.

Wij hebben diverse reacties, ideeën en voorstellen ontvangen, te weten van o.a.:

- n) Venlostad.com;
- o) Platform parkeren en bereikbaarheid;
- p) Wijkraden Venlo-Zuid, Venlo-Oost;
- q) Gehandicaptentraad.

Wij constateren dat op hoofdlijnen met instemming is gereageerd op de ingeslagen weg naar een gastvrij bereikbaarheids- en parkeerproduct. Zo is onder meer met instemming gereageerd op het inbouwen van flexibiliteit, de mogelijke inzet van modulair parkeren, verbeteren bewegwijzering en informatievoorziening, onze inzet om meer eenduidigheid m.b.t. abonnementstarieven te bewerkstelligen, alsmede de invoering van een dagtarief in combinatie met de maximum parkeerduur op straat te herijken. Ook het betrekken van marktpartijen m.b.t. parkeervastgoed wordt onderschreven, zij het dat hierbij ook kanttekening wordt geplaatst. Wel wordt hierbij aandacht gevraagd voor diverse uitwerkingen, alsmede wordt gevraagd om betrokkenheid hierbij. Wij staan hiervoor open.

Ook is gevraagd om ook uitdrukkelijk rekening te houden met het parkeren voor mensen met een handicap, alsmede is gepleit voor lagere tarieven. Wij zullen bij de uitwerking nadrukkelijk rekening houden met het parkeren voor mensen met een handicap. Ter zake van de parkeertarieven voor hen

Raadsvoorstel - onderbouwing

komen we terug in ons voorstel ter zake van de parkeertarieven (december 2016).

Langs deze weg spreken wij onze dank uit voor de constructieve inbreng van betrokkenen. Verder zullen wij overleg met belanghebbenden (blijven) voeren t.a.v. uitvoeringsdetaillering. Dit om de belangen van hen goed mee te laten wegen in de uitvoeringsdetaillering en besluitvorming hierover door het college. Dit betreft onder andere de verdere uitwerking van de parkeerregulering in de schil, de stadsdelen en kernen, alsmede een aantal andere zaken, zoals hiervoor benoemd.

Met betrekking tot het collegebesluit om over te gaan tot sloop van de parkeergarages Arsenaal en Roermondsepoort is door een van de stakeholders geopperd of het toch niet interessant zou kunnen zijn om deze garages te renoveren. Gevraagd wordt daarbij om nog een externe technische second opinion hierop. Wij achten een dergelijke second opinion onnodig. Bij de uitgevoerde onderzoeken naar de mogelijkheden en risico's bij renovatie is voor beide garages reeds samengewerkt met diverse externe experts zoals een constructeur (Vissers) en een specialist op het vlak van betonconstructies (Solid Service) e.a.. Naast de eigen expertise zijn er dus al externe contraexpertises gevraagd die input vormden voor weging en besluitvorming. Van belang is dat uiteraard een meer brede afweging ten grondslag ligt aan het besluit om te slopen; breder dan alleen de vraag of het technisch mogelijk is. Het gaat vooral ook om de kosten(effectiviteit), restrisico's, en de kwaliteit en functionaliteit die na een eventuele renovatie nog bereikt kan worden.

Voor wat betreft Arsenaal geldt dat renovatie technisch mogelijk is. Renovatie is echter ingrijpend, tijdrovend en kostbaar (6,4 miljoen). Er resteert een risico op onvoorziene kosten in de toekomst. Belangrijk in afweging en besluitvorming is verder dat de lay-out van deze 40 jaar oude garage dermate veel beperkingen kent, dat deze niet is te renoveren tot een aantrekkelijke gastvrije parkeergelegenheid. Zo neemt de doorrijhoogte bij renovatie verder af en er zouden parkeerplaatsen moeten komen te vervallen om aan de huidige normen te kunnen voldoen. Gelet hierop is gekozen voor sloop.

V.w.b. de parkeergarage Roermondsepoort geldt dat deze weliswaar kan worden gerenoveerd, maar de constructieve gebreken zijn zodanig dat de levensduur ervan maar beperkt kan worden verlengd (10 jaar). Deze levensduur verlengende renovatie is bovendien qua houdbaarheid onzeker. Een frequente monitoring en inspectie blijft na renovatie noodzakelijk. Verder is renovatie slechts mogelijk voor de helft van de garage waardoor - afgezet tegen kosten en restrisico's - de 'winst' van 150 parkeerplekken relatief beperkt is. Bij sloop kunnen nl. meteen 75 maaiveldplekken gemaakt worden en renovatie levert een garage van 225 plekken op. Dit alles te samen laat ons inziens geen andere keuze dan ook deze garage te slopen.

Vervolgens zal bij de marktconsultatie worden getoetst hoe men de economische haalbaarheid van een te herontwikkelen parkeergarage Roermondsepoort beoordeelt, alsmede hoe men de economische haalbaarheid van een te herontwikkelen parkeergarage Arsenaal en/of parkeergarage Julianapark beoordeelt.

7. Financiële paragraaf

Kosten.

Het sluiten van parkeergarages Arsenaal en Roermondsepoort heeft gevolgen voor de meerjaren begroting. Na de sloop van de garages en de realisatie van parkeerplaatsen op het maaiveld ziet de exploitatie er anders uit. Het uitgangspunt is dat het om een tijdelijke oplossing gaat totdat er meer duidelijkheid is door marktconsultatie. De benodigde investering wordt hierdoor in een relatief korte periode afgeschreven, namelijk 4 jaar. De verwachting is dat door de sloop van de Roermondsepoort een aanzienlijk deel van de omzet weg lekt naar de Maasboulevardgarage en dat zorgt voor een tekort.

De vervanging van de gebouw gebonden installaties en de verwarming van de inrit bij de Nolensgarage kan grotendeels uit de hiervoor bestemde voorziening groot onderhoud gedekt worden.

Het benodigde additionele krediet voor de drie garages bedraagt € 756.000. Er is al rekening gehouden met de aanwezige restantkredieten (€ 1.613.000) welke als dekking worden ingezet. In dit bedrag is

Raadsvoorstel - onderbouwing

een krediet ad. € 259.000 opgenomen voor aanvullende straat-parkeerplekken. Door het sluiten van de Arsenaalgarage zijn er dit jaar op de Deken van Oppensingel en de Urbanusweg 190 straat-parkeerplekken gerealiseerd. De exploitatie zorgt voor een positieve bijdrage aan het parkeerproduct.

Garage Maaswaard is medio 2016 geopend en de bezetting laat zien dat deze thans nog niet voldoet aan de verwachtingen. Dit zou moeten leiden tot een neerwaartse bijstelling van de parkeeromzet; deze dekken we grotendeels af door de financiële compensatie, ad € 300.000 per jaar structureel, die wordt opgevangen binnen de bestaande organisatiebudgetten voor het parkeren van medewerkers van de gemeentelijke organisatie. Hiermee maken we schoon schip in de gemeentelijke parkeerexploitaties bovenop de al eerdere neerwaartse bijstelling van € 1,4 miljoen. Tevens wordt voorgesteld om de jaarlijkse exploitatiebudgetten te verhogen met € 55.000 voor het invoeren van belparkeren, het inzetten van busvervoer en verkeersregelaars.

Omdat het aantal parkeerplekken in de stad door de sloop van de 2 garages afneemt is het voorstel om mogelijk een (of 2) tijdelijke modulaire garage(s) met maximaal zo'n 200 parkeerplaatsen te realiseren. Wij benadrukken hierbij nog eens nadrukkelijk dat nieuwe investeringen in uitbreiding van (tijdelijke) parkeercapaciteit niet eerder aan de orde is, dan dat zeker is dat dit bijdraagt aan de oplossing, c.q. de in dit dossier geformuleerde doelstellingen. Hiervoor vragen wij zo nodig t.z.t. een krediet aan. Wel worden ter zake reeds voorbereidende werkzaamheden verricht, zodat indien dit nodig is, we snel kunnen schakelen.

De gevolgen voor de meerjaren begroting zijn in het onderstaande overzicht samengevat.

Financiële consequenties	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kapitaallasten	243.121	-237.907	353.678	339.023	324.369	309.715
Exploitatie	550.000	752.815	629.815	629.816	629.815	629.815
Te dekken tekorten	793.121	514.908	983.493	968.839	954.184	939.530

De gevolgen voor de personele lasten zijn nog buiten beschouwing gelaten.

Dekking.

In de concept begroting 2017 -2020 is aangegeven dat er op basis van het vastgestelde kader in de kadernota voor de eerste keer een volledige doorkijk gegeven wordt van de verwachte investeringsbeslissingen tot en met 2020. Daarbij is aangegeven dat er binnen het kapitaallastenplafond nog ruimte beschikbaar is van € 0,8 miljoen in 2018, € 1,1 miljoen in 2019 en € 2,3 miljoen in 2020. Uw raad wordt voorgesteld om de lasten voortvloeiende uit dit voorstel ten laste te brengen van deze ruimte.

Daarnaast is in de conceptbegroting 2017 – 2020 het risico 'parkeergarage Roermondsepoort' opgenomen tot een bedrag van € 0,8 miljoen. Het voorliggende voorstel biedt oplossingsmaatregelen waardoor dit risico kan vervallen waarbij wij, in dit specifieke geval, de toevoeging aan het weerstandsvermogen met hetzelfde bedrag te verlagen ter financiering van dit voorstel. Per saldo heeft dit geen gevolgen voor het weerstandsvermogen. Het saldo voor de jaarschijf 2016 is onderdeel van de oplossingsmaatregelen welke gepresenteerd worden in de FinRap.

Recapitulerend gaat het hierbij om de volgende dekking:

Raadsvoorstel - onderbouwing

Financiële dekking	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totale kosten	793.121	514.908	983.493	968.839	954.184	939.530
Dekking:						
Oplossingsmaatregelen VoRaP	-793.121	-	-	-	-	-
Inzet ruimte kapitaallastenplafond		-	-800.000	-968.839	-954.184	-939.530
Vervallen risico/lagere toevoeging weerstandsvermogen	-	-514.908	-183.493	-	-	-
Totaal	-0	0	-0	0	0	0

8. Risicoparaagraaf (welke risico's spelen een rol bij de besluitvorming?)

Wel of geen risico	Wel of niet
Juridische aspecten en wettelijk kader	Wel
Financiële risico's en aspecten	Wel
Economische risico's	Niet
Maatschappelijke risico's	Wel
Exploitatie, realisatie, ontwikkeling, beheer, bouw- en planschade	Wel
Afbreukrisico's en mogelijke contractschade (in relatie tot externe partners)	Wel
Overige strategische risico's	Wel

Toelichting (Benoem de relevante, strategische risico's)

Bij de sloop van de parkeergarages Arsenaal en Roermondsepoort dienen de benodigde vergunningen te worden verkregen (juridisch) en voorts zijn de betreffende parkeergarages gesitueerd binnen een stedelijke omgeving. De sloop kan mogelijk duurder uitvallen, vanwege omgevingsaspecten (financieel). Voorts zijn voor de eventuele demontabele (tijdelijke) parkeeroplossingen (parkeerdekken) ook diverse vergunningen nodig (juridisch). Ook dient ter zake ook een aanbesteding plaats te vinden (financieel). Erna worden deze parkeeroplossing in exploitatie genomen, waarbij dan vervolgens ook sprake is van exploitatierisico's. Deze laatste risico's zijn thans evenwel niet aan de orde. Eventuele maatschappelijke risico's kunnen zich voordoen, indien er weerstand ontstaat tegen bepaalde maatregelen, dan wel dat maatregelen leiden tot negatieve neveneffecten. Het verrichten van de marktconsultatie kan ertoe leiden dat vanuit de markt onverhoopt onvoldoende interesse blijkt om te investeren in het ontwikkelen en exploiteren van parkeergarages in Venlo. Dit is een strategisch risico.

9. Vervolgprocedure voor de raad

Wij zullen uw Raad uiteraard periodiek op de hoogte blijven stellen omtrent de voortgang van dit dossier

Uw Raad krijgt in uw vergadering van de maand december 2016 nadere voorstellen over de aanpassing van de parkeertarieven. Dit is een uitwerking van de richting, zoals weergegeven onder paragraaf 5.

Verder komen wij in de maand januari 2017 met een voorstel naar uw Raad terug omtrent de vervolgvorstellen voor de positionering van de parkeergarages in Venlo naar aanleiding van de marktconsultatie.

Raadsbesluit

GEMEENTEBESTUUR

onderwerp Bereikbaarheid en parkeren in gastvrije stad
raadsnummer 2016 65
raadsvergadering d.d. 19 oktober 2016

team REWBE
steller RW Hogerheijde
doorkiesnummer
e-mail r.hogerheijde@venlo.nl
datum 21 september 2016

De raad van de gemeente Venlo;

gelezen het voorstel van het college van 23 september 2016, registratienummer 16-3867;

overwegende dat ;

- a) Het grote economisch belang om onze stad te positioneren als gastvrije centrumstad in de Euregio;
- b) Mede in het licht van een bezinning op kerntaken mogelijk niet langer de gemeente, maar de markt risicodragend kan investeren in parkeervastgoed en -exploitatie;
- c) De vastgestelde bouwtechnische staat van de parkeergarages Arsenaal en Roermondsepoort;
- d) De noodzaak om gelet op het voorgaande de gemeentelijke parkeereexploitatie te herijken;

besluit(en) vast te stellen:

- e) De voorgestelde visie, aanpak en maatregelen inzake 'Bereikbaarheid en parkeren in een gastvrije stad', waaronder het doen uitvoeren van een marktconsultatie naar de investeringsbereidheid van de markt in parkeervastgoed en -exploitaties;
- f) Hiervoor een benodigd additioneel krediet voteren voor 2016 ad € 756.000;
- g) De kosten te dekken uit:
 - 1. de ruimte beschikbaar in het kapitaallastenplafond voor de jaren 2018 en verder
 - 2. verlaging van de toevoeging aan het weerstandsvermogen .door het vervallen van het risico inzake 'parkeergarage Roermondsepoort' uit de conceptbegroting 2017-2020.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 19 oktober 2016.

De griffier

De voorzitter

Geert van Soest

Antoin Scholten