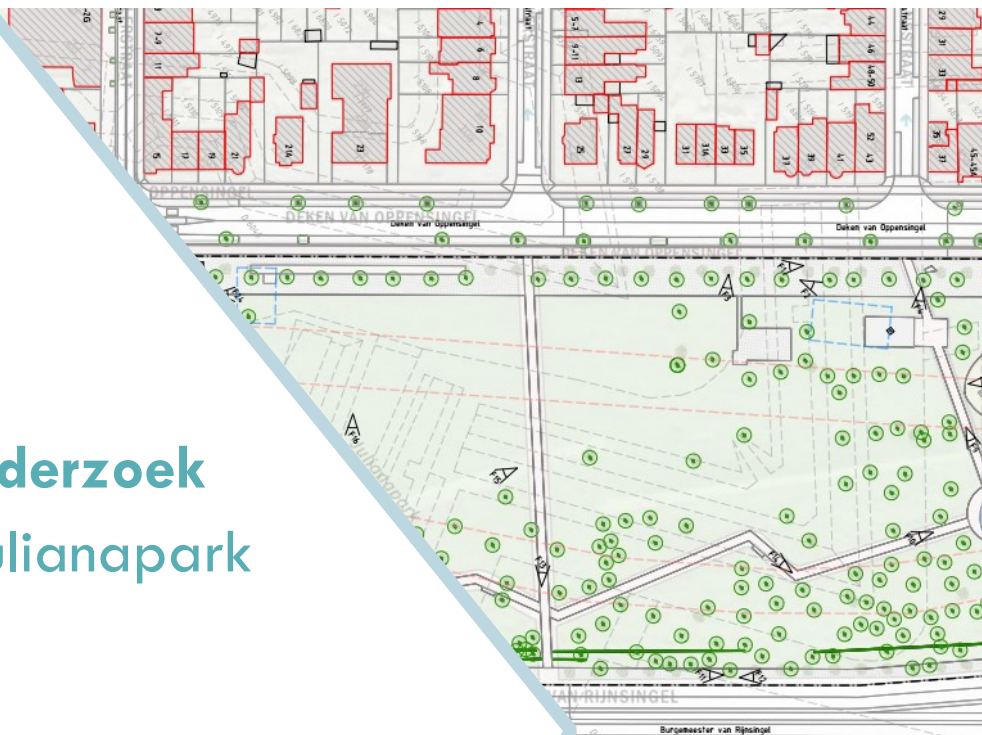
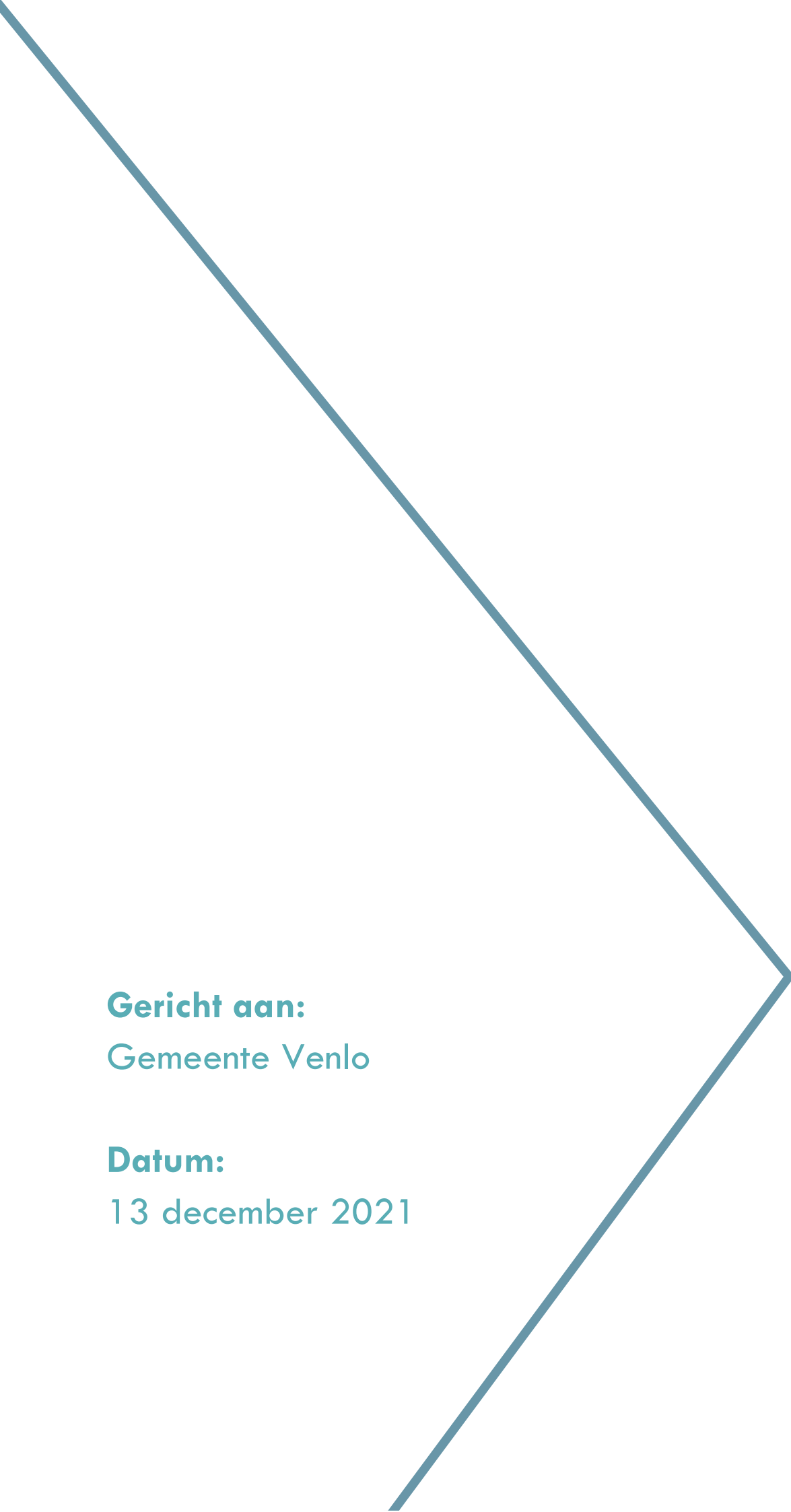


Haalbaarheidsonderzoek Parkeergarage Julianapark te Venlo





Gericht aan:

Gemeente Venlo

Datum:

13 december 2021

Inhoud

1. Aanleiding	4
2. Afbakening	4
3. Uitgangspunten	4
4. Onderzochte aspecten	6
5. Input belanghebbenden	7
6. Bodem	7
7. Evenementen	10
8. Verkeerskundig	11
9. Juridische kaders	11
10. Parkeerbalans	12
11. Exploitatie	16
12. Bouwkosten	17
13. Planning	19
14. Conclusies en aanbevelingen	19
Bijlage 1: Inrichting openbaar gebied Museumkwartier	22
Bijlage 2: PvE voor Archeologisch onderzoek	23
Bijlage 3: Historisch onderzoek	23
Bijlage 4: Geohydrologische effectenstudie	23
Bijlage 5: Vooronderzoek NGE (Niet gesprongen explosieven)	23
Bijlage 6: Bouwkostenberekeningen	23

1. Aanleiding

De parkeerlocatie Arsenaal is in mei 2021 geopend als tijdelijke parkeergarage. In de casus Arsenaal is als uitgangspunt genomen dat de tijdelijke Arsenaal in ieder geval 8 jaar zal staan en dat er in de periode daarna een nieuwe functie op het Arsenaalterrein ontwikkeld zal worden.

Dat betekent ook dat er tijdig gestart moet worden met de voorbereidingen voor een nieuwe parkeerlocatie. Om de beschikbare – maar niet overdreven ruime - tijd goed te benutten is in een vroeg stadium een traject opgestart om te onderzoeken of er een geschikte locatie is om de parkeercapaciteit van de Arsenaal in te vullen. Hiervoor is eerst een studie gedaan door Empaction ('Verkenkend onderzoek uitbreiding parkeerlocaties Venlo', september 2020), waarin het Julianapark wat betreft de ligging ten opzichte van het stadscentrum als een van de meest geschikte locaties naar voren kwam.

Vervolgens is de vraag gesteld om de haalbaarheid van een parkeergarage onder het Julianapark te onderzoeken. Het doel daarvan is vooral in een vroegtijdig stadium inzicht te krijgen in de haalbaarheid van dit scenario, waarna dit nader uitgewerkt kan worden of toch naar een andere, beter geschikte locatie gezocht moet worden. Het onderzoek moet de kansen en risico's in kaart brengen van een definitieve parkeervoorziening die de tijdelijke Arsenaal-parkeergarage vervangt.

2. Afbakening

Dit haalbaarheidsonderzoek is een eerste stap om aan te tonen of en onder welke omstandigheden het haalbaar zou zijn om een parkeergarage onder het Julianapark te realiseren. Dit wordt nu gedaan om tijdig vervolgonderzoeken te kunnen opstarten. Of om, bij de constatering dat het niet mogelijk of wenselijk is om onder het Julianapark een parkeergarage te realiseren, alternatieve opties te onderzoeken.

De elementen die momenteel onderzocht zijn, zijn allemaal gebaseerd op bureaustudies. Op basis van deze studies is een goed beeld verkregen van de kansen en risico's, de noodzakelijke vervolgonderzoeken en beheersmaatregelen en de onderlinge afhankelijkheden.

Er zijn voor de haalbaarheid veel elementen die een directe of indirecte samenhang hebben met elkaar. Zo is bijvoorbeeld de berekening van de stichtingskosten van de parkeergarage sterk afhankelijk van de bodemgesteldheid en de ondergrondse waterstromen. De potentiële exploitatiewaarde van de parkeergarage in 2028 is sterk afhankelijk van het effect van het (nieuwe) gemeentelijk parkeerbeleid de komende jaren, zoals de parkeertarieven, het aantal vergunningen en kortparkeerders op straat.

Dit haalbaarheidsonderzoek geeft met name inzicht in de aspecten die betrokken moeten worden in de uiteindelijke besluitvorming. Concrete besluitvorming op basis van dit onderzoek is niet mogelijk. Het doel van deze haalbaarheidsstudie is input te geven bij het bepalen of een parkeergarage onder het Julianapark voldoende kansrijk is om verder te onderzoeken.

3. Uitgangspunten

Er is nog geen ontwerp van de parkeergarage gemaakt. In onderstaande kaartjes zijn het onderzoeksgebied en het meest waarschijnlijke gebied voor de parkeergarage aangegeven. Het onderzoeksgebied is groter genomen zodat een eventuele verschuiving van de potentiële locatie van de parkeergarage niet een geheel nieuw onderzoek vereist. In deze fase van het onderzoek is het nodig om van grof naar fijn te werken.



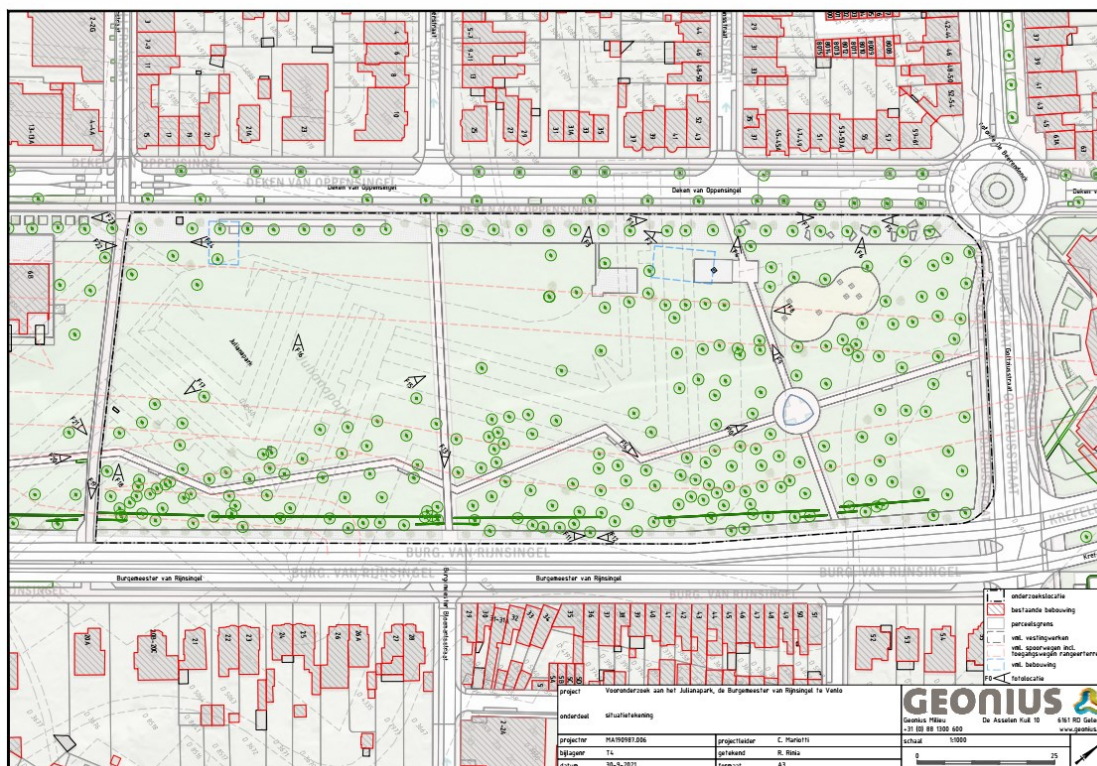
Figuur 1 onderzoeksgebied



Figuur 2 meest waarschijnlijke locatie parkeergarage

Op basis van gesprekken die gevoerd zijn met een aantal belanghebbenden en vertegenwoordigers van ondernemers en bewoners en met vakspecialisten bij de gemeente zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd voor het haalbaarheidsonderzoek.

- De parkeergarage zal ten minste de omvang hebben van de huidige Arsenaal-parkeergarage, te weten 260 parkeerplaatsen.
- Er wordt rekening gehouden met een ondergrondse parkeergarage van 1, 2 of 3 lagen.
- De parkeergarage onder het Julianapark zal ter vervanging zijn van de parkeergarage Arsenaal. De locatie waar de huidige Arsenaal-garage staat, zal dan herontwikkeld worden.
- De omgeving van het Julianapark is een transformatie aan het ondergaan naar een aantrekkelijk museumkwartier aan de zuidzijde (zie bijlage 1) en een onderwijsfunctie aan de westzijde.
- Voor het optimaal faciliteren en inpassen van de garage moet worden gekeken naar aanpassingen van de openbare ruimte Park/Deken van Oppensingel.
- Het Julianapark dient dezelfde functie te behouden als in de huidige situatie, namelijk stadspark en evenemententerrein.
- De huidige evenementen die in het park plaatsvinden, moeten ook in de nieuwe situatie op dezelfde wijze kunnen plaatsvinden.
- De wens is aanwezig om een cultuurhistorische meerwaarde te realiseren door bijvoorbeeld de contouren van de stadswal, de contouren van de spoorlijn Köln-Mindener of vondsten uit archeologische onderzoeken tentoon te stellen of te gebruiken in de architectuur van een parkeergarage of de inrichting van het park.



Figuur 3 Huidige inrichting Julianapark

4. Onderzochte aspecten

Onderstaande aspecten zijn onderzocht. Puntsgewijs zijn deze in dit rapport uitgewerkt in de hoofdstukken 5 tot en met 13.

- Input belanghebbenden
- Bodem
- Evenementen
- Verkeerskundig
- Juridische kaders
- Parkeerbalans
- Financieel (exploitatie en bouwkundig)
- Proces

In de bijlagen is een aantal onderzoeken toegevoegd, waarin meer details zijn opgenomen over de zaken die met bodemgesteldheid en bodemvondsten te maken heeft.

- PvE voor Archeologisch onderzoek (Bijlage 2)
- Historisch onderzoek (Bijlage 3)
- Geohydrologische effectenstudie (Bijlage 4)
- Vooronderzoek NGE (Niet gesprongen explosieven) (Bijlage 5)

5. Input belanghebbenden

Er is met diverse belanghebbenden in algemene zin gesproken over de mogelijkheid van een parkeergarage onder het Julianapark. Zo is onder meer met adviesgroep Parkeren en Bereikbaarheid een globaal en verkennend gesprek gevoerd. In deze groep zitten vertegenwoordigers van de ondernemers en bewoners van de binnenstad. Vanuit de adviesgroep is als wens en advies meegegeven om een goede verbinding met de binnenstad te realiseren. Ook zou wat hen betreft de mogelijkheid meegenomen moeten worden dat bewoners in de garage parkeren. Vanuit de adviesgroep is aangegeven dat er gekeken moet worden naar het maximaliseren van de parkeercapaciteit in de parkeergarage (binnen de haalbaarheid en exploitatiemogelijkheden). De insteek van dit onderzoek wordt ondersteund.

5.1. Omgeving

De resultaten van dit haalbaarheidsonderzoek zullen nog nader besproken moeten worden met de belanghebbenden. Er wordt nadrukkelijk geadviseerd om zowel de adviesgroep als aanwonende bewoners in een vroegtijdig stadium mee te nemen in vervolgonderzoeken en de eventuele plannen.

De betrokkenheid van omwonenden en belanghebbenden is voorwaardelijk om te komen tot een optimaal plan. De nieuwe garage biedt kansen om tot een betere situatie te komen voor de omgeving, voor evenementen en bezoekers. Te denken valt daarbij aan:

- het verminderen van de huidige verkeersoverlast door minder verkeer over de Deken van Oppensingel te laten rijden als de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Burgemeester van Rijsingel komt te liggen;
- de parkeergarage kan een extra bronpunt vormen voor het museumkwartier;
- de parkeergarage kan een bijdrage leveren aan een betere logistieke ontsluiting tijdens evenementen;
- de historische contouren, archeologische vondsten en bijvoorbeeld de spoorlijn Köln-Mindener kunnen in het gebied zichtbaar gemaakt worden waardoor de geschiedenis van Venlo en deze plek beter zichtbaar en beleefbaar wordt;
- het park kan beter ingericht worden, waarbij er minder herstelwerk nodig is na evenementen en waardoor er meer plug&play aansluitingen standaard aanwezig zijn. Dit zorgt zowel voor snellere opbouwmogelijkheden als snellere afbouw en schoonmaak na evenementen. Hierdoor is er dus minder overlast en zijn er lagere kosten;
- er komt aan de oostzijde van de stad een permanente en kwalitatief goede parkeervoorziening voor het centrum;
- door het situeren van de hoofd in- en uitgang aan de Burgemeester van Rijsingel sluit de garage aan op de P-route en wordt onnodig zoekverkeer in de woonstraten tegengegaan.

6. Bodem

Er zijn 4 bodemonderzoeken uitgevoerd. Dat zijn zogenaamde vooronderzoeken. Op basis van bureaustudie en de inventarisatie van reeds eerder uitgevoerde onderzoeken is onderzocht wat er te verwachten is op het gebied van archeologie, grondwater, bodemsamenstelling, verontreiniging en mogelijke Ontploffbare Oorlogsresten (OO).

6.1. Archeologie

Het Julianapark is in 1952 aangelegd als stadspark. Voor die tijd heeft onder andere het emplacement van de Köln-Mindener spoorlijn ter plaatse van het Julianapark gelegen en lagen hier de vestingwerken inclusief

een stadswal van de stad. De stadswal is kortweg een aarden wal met een gracht. Archeologisch gezien is het zeer interessant waar de wal exact heeft gelegen. De gracht is in een latere fase gedempt met de aarde van de stadswal. Er zijn niet veel archeologische elementen te verwachten die behouden of ingepast zouden moeten worden, aangezien er ook geen muurwerk of gebouwen gestaan hebben. Archeologisch onderzoek gaat hier met name om het 'documenteren' en vastleggen van wat er was. Het behoud is niet aan de orde, eenvoudigweg omdat deze elementen met het beroeren van de grond verdwijnen.



In het plaatje hiernaast is het huidige Julianapark in rood aangegeven (onderzoeksgebied). Duidelijk is te zien dat er een stadswal heeft gelegen, met in het groen de aarden stadswal.

Ook is aangegeven waar vanuit archeologisch vooronderzoek proefsleuven gegraven zouden moeten worden om de veronderstelde historische contouren definitief vast te stellen.

Het is noodzakelijk nader onderzoek te doen naar de archeologische vondsten en bij het afgraven van het park zal er eveneens archeologisch onderzoek moeten

plaatsvinden om het historisch erfgoed veilig te stellen en in kaart te brengen. Archeologisch onderzoek zal circa 2 maanden in beslag nemen. Om geen informatie verloren te laten gaan, zal het archeologisch onderzoek gecombineerd moeten worden met het onderzoek naar Ontploffbare Oorlogsresten.

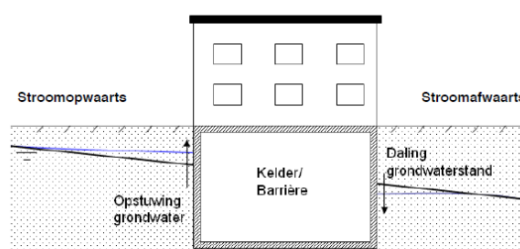
Het verdient aanbeveling om historische contouren indien mogelijk in het ontwerp van de parkeergarage terug te laten komen. Dat geldt zowel voor de vestingwerken als voor de contouren van de spoorlijn (die wordt nader beschreven bij de Ontploffbare Oorlogsresten).

6.2. Grondwater

De plek waar vroeger de gracht heeft gelegen, is nog steeds de plek van een natuurlijke waterstroom. Hier is de grond nat. Deze oude gracht is weliswaar gedempt, maar het is dus nog steeds de natuurlijke loop van het water.

Het grondwater bij het Julianapark bevindt zich op circa + 17 meter NAP (dus circa 3 à 4 meter onder maaiveld). De ondergrondse parkeergarage van 1 of 2 lagen zal hierdoor in het grondwater liggen.

Ongeacht het aantal lagen van de parkeergarage is er een mogelijkheid dat de bak van de parkeergarage de aanwezige natuurlijke waterstroom zal onderbreken. Daardoor kan er aan de oostzijde van de parkeergarage een opstuwend effect optreden en aan de westzijde een mogelijke grondwaterdaling. Uitgaande van de meest ongunstige omstandigheden kan dit een stijging van het grondwater betekenen van maximaal 0,5 meter aan de oostzijde en een daling van maximaal 0,2 meter aan de westzijde. Op het plaatje hiernaast is het principe van deze daling en stijging van het grondwater schematisch aangegeven. Indien gekozen wordt voor een bouw(kuip)methode waarbij de barrière meer is dan circa 8 à 9 meter, dan zal het opstuwend en dalend effect groter zijn. Meerjarig onderzoek naar



het grondwater is nodig om de juiste bouwmethode van de garage, en eventuele aanvullend noodzakelijke maatregelen, in beeld te brengen.

Geadviseerd wordt om de komende 2 jaar het grondwaterpeil te monitoren, zodat er een goed beeld ontstaat van de grondwaterstand en de fluctuaties tijdens de seizoenen. Het advies is ook om zo snel mogelijk te starten met het monitoren van het grondwaterpeil. Meerjarig onderzoek maakt de gegevens betrouwbaar. Daarbij zijn de kosten zeer overzichtelijk. Als het grondwaterpeil over meer jaren in kaart is gebracht, kunnen er mitigerende maatregelen uitgewerkt worden om overlast bij aanliggende panden te voorkomen. In het rapport van Geonius wordt als voorbeeld van een mitigerende maatregel genoemd, dat er grindkoffers met drainagebuizen rondom de parkeergarage aangebracht kunnen worden.

6.3. Bodemsamenstelling

De bodem is van nature zandgrond, plaatselijk afgewisseld met lagen leem of klei. Door de demping van de gracht is in het grootste deel van het park sprake van eerder geroerde grond. Het maaiveld van het park ligt op een hoogte variërend tussen +19,7 en + 21,3 meter boven NAP.

De Venloschol (boringsvrije zone) is een slecht doorlatende kleilaag en deze laag is op circa 5m+NAP aanwezig. Onder de Venloschol is drinkwater van hoge kwaliteit aanwezig. Deze laag mag niet doorkruist worden. Er zal dus een funderingsmethode gekozen moeten worden waarbij de Venloschol niet doorkruist wordt. Grondwerkzaamheden dieper dan 5m+NAP zijn alleen toegestaan met een ontheffing van de provincie Limburg.

Als voorbeeld: Océ heeft onlangs met de bouw van zijn kantoor voor een andere funderingsmethode moeten kiezen omdat het niet toegestaan is de laag te doorkruisen met bijvoorbeeld palen of damwand.

Op 2m+ NAP (circa 18 meter onder maaiveld) bevindt zich een dikke stugge kleilaag (de Venloklei). Deze zou kunnen dienen om de fundering van de parkeergarage op te laten rusten. Dit zal wel nog nader onderzocht moeten worden om de exacte draagkracht van de grond vast te stellen. Dit ook in relatie tot de grens van 5m+ NAP die door de Provincie gesteld is als grens waar niet onder gegaan mag worden.

6.4. Verontreiniging bodem

De bodem van het Julianapark is naar verwachting licht tot sterk verontreinigd als gevolg van een aanwezige ophooglaag. Middels een verkennend bodemonderzoek, waarbij proefboringen worden geplaatst en analyses worden uitgevoerd, dient vastgesteld te worden of er daadwerkelijk bodemverontreiniging aanwezig is. De grond die vrijkomt bij het graven van de parkeergarage zal afgevoerd moeten worden, omdat deze niet ter plaatse teruggebracht kan worden. De kosten voor het afvoeren van de grond worden voor het grootste deel bepaald door de kwaliteit ervan. Indien de grond elders hergebruikt kan worden zullen de afvoerkosten lager zijn, dan wanneer de grond niet herbruikbaar is. Middels een bodemonderzoek (verkennend of partijkuring) kan de verwachte kwaliteit van de af te voeren grond worden vastgesteld.

In de volksmond wordt erover gesproken dat puinresten van de gebombardeerde binnenstad in het Julianapark zijn gedumpt. Hier zijn tijdens eerder uitgevoerd bodemonderzoek (1995) echter geen aanwijzingen voor gevonden. Er is weliswaar tijdelijk puin gestort in het park (destijds nog langs het emplacement), maar dat waren zeer waarschijnlijk bergen met puin die vervolgens ook weer zijn afgevoerd. Het is dus niet aannemelijk dat er daadwerkelijk puinresten van WOII in de grond van het Julianapark liggen.

De verwachting is wel dat zich voornamelijk in de eerste 80 centimeter bijmengingen met puin en baksteen bevinden, als gevolg van de activiteiten die in het verleden ter plaatse van het Julianapark hebben

plaatsgevonden waarbij de bovengrond is geroerd. Ook hier is het advies om dit onderzoek binnen afzienbare tijd te doen.

6.5. Ontplobbare Oorlogsresten (OO)



Van 1874 tot 1944 lag ter plaatse van het Julianapark het emplacement van de Köln – Mindener spoorlijn. Op het kaartje hiernaast is het gebied te zien dat de gemeente Venlo in 1950 wilde aankopen (in 1957 is de koop daadwerkelijk afgerond). Vanaf 1944 was het emplacement niet meer in gebruik en vanaf 1952 is het Julianapark aangelegd.

Er liggen met grote waarschijnlijkheid niet ontplofte bommen en granaten onder het Julianapark. Doordat er in WOII langs de spoorlijn zowel plekken zijn geweest waar munitie opgeslagen lag als plekken waar de spoorlijn gebombardeerd is, is het zeer aannemelijk dat er diverse soorten munitie en bommen onder het park liggen.



In dit kaartje is aangegeven waar de verdachte plekken in het park zijn. Dat wil overigens niet zeggen dat er daadwerkelijk nog niet-ontplofte bommen of munitie zal liggen. Het zijn wel verdachte gebieden. Daardoor moet er afgegraven worden met oppervlakedetectie. Bij het aantreffen van explosieven moet er steeds een plan gemaakt worden hoe de explosieven verwijderd worden en/of tot ontploffing zullen worden gebracht. Normaliter worden deze tot ontploffing gebracht op braakliggend terrein dat in de nabijheid ligt.

Het opruimen van de OO betekent vooral dat er zeer nauwkeuring en voorzichtig afgegraven zal moeten worden. Dit betekent voornamelijk dat er meer tijd en geld

gemoeid is met het afgraven van de grond. Overigens stelt de Rijksoverheid subsidie beschikbaar om ontplofbare oorlogsresten te laten verwijderen. Zoals ook bij de archeologie vermeld, zal het opruimen van de OO en het archeologisch werk gecombineerd worden.

7. Evenementen

7.1. Wensen

Het huidige Julianapark is niet alleen stadspark, maar ook een belangrijk evenemententerrein. Er worden diverse evenementen gehouden zoals concerten en festivals, waarbij (grote) tenten op het terrein worden geplaatst. Deze rol moet het park blijven houden. Een mogelijke herinrichting van het gebied kan ervoor zorgen dat de sterke elementen blijven bestaan en verbeteringen worden doorgevoerd. Denk daarbij aan het oplossen van de logistieke knelpunten aan de zijde van de Deken van Oppensingel bij de op- en afbouw van evenementen. Aan die zijde vindt namelijk tijdens evenementen de bevoorrading plaats terwijl daar ook de fietsenstalling is ingericht en het reguliere verkeer erlangs gaat. Door herinrichting van de openbare ruimte aan de Deken van Oppensingel kan dit verbeterd worden.

7.2. Kansen

Een kans ligt er bij het situeren van de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Burgemeester van Rijsingel. De Deken van Oppensingel kan dan tijdens op- en afbouwwerkzaamheden van evenementen goed bereikbaar blijven. Op de Deken van Oppensingel is dan sprake van minder verkeer(shinder).

Overwogen kan worden om bijvoorbeeld buiten de winkelopeningstijden een deel van de parkeergarage tijdens evenementen (waarbij voornamelijk lokaal publiek komt) als fietsenstalling te gebruiken.

8. Verkeerskundig

Nadelige elementen die steeds genoemd worden bij de locatie van de Arsenaalgarage, zijn de ligging en de bereikbaarheid. De parkeergarage ligt wel dicht bij de binnenstad, maar het is een 'kruipdoor-sluipdoor' om er te komen. De locatie aan het Julianapark zou dit grotendeels verbeteren. Er kan voor gekozen worden om de in- en uitgang aan de Deken van Oppensingel te situeren. Hierdoor blijft deze straat nog steeds belast met veel autoverkeer, terwijl het feitelijk ook een woonstraat is. Door de inrit aan de Burgemeester van Rijsingel te situeren, wordt het verkeer op de hoofdroute al afgevangen. Dat



betekent wel dat men de parkeergarage via de noordzijde moet inrijden (en bij de rotonde moet keren indien men uit het zuiden komt) en naar het zuiden moet wegrijden (en ook hier bij de rotonde moet draaien als men naar het noorden wil). Hiernaast staat een schematische weergave hiervan.

Er dienen nog nadere verkeersstudies gedaan te worden om de optimale situatie te berekenen. Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met de huidige oost-west fietsverkeersroute die over het Julianapark loopt. Hier mogen geen conflicterende situaties ontstaan. Bij een herinrichting van de openbare ruimte bij de Deken van Oppensingel dient dit aspect te worden meegenomen.

9. Juridische kaders

Het is mogelijk om middels een grondtransactie de (onder)grond van het park te verpachten of te verkopen aan een ontwikkelaar die een parkeergarage zal ontwikkelen. Het park zal dan in eigendom blijven van de gemeente. Hierbij heeft de gemeente Venlo echter weinig mogelijkheden om voorwaarden mee te geven voor de daadwerkelijke realisatie of exploitatie van de parkeergarage. Het is zonder meer aan te bevelen om voorwaarden mee te geven over aspecten zoals kwaliteit van de parkeervakken, routing, aansluiting op de openbare weg, tarievenbeleid, openingstijden, een relatie met het aantal parkeerplaatsen op straat en een mogelijke verplichting om vergunninghouders ook in de parkeergarage te laten parkeren. In dat geval - met al deze voorwaarden - is het niet mogelijk om een grondverkoop te doen. Dan is het noodzakelijk om de bouw en exploitatie van de parkeergarage met de bijbehorende voorwaarden in een aanbesteding op de markt te zetten. Een aanbestedingstraject zal circa een jaar in beslag nemen. Nader onderwerp van studie zal zijn de wijze waarop de opgave het beste in de markt gezet kan worden.

10. Parkeerbalans



De parkeerbalans is de verhouding tussen het aanbod aan beschikbare parkeerplaatsen en de bezettingsgraad van die parkeerplaatsen. Die balans moet in evenwicht zijn. Dat betekent dat er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn op de juiste plekken.

De afgelopen jaren zijn er vele factoren geweest die invloed hebben gehad op de parkeerbalans in Venlo. Om een zeer betrouwbare parkeerbalans te hebben, zou er gedurende een langere periode een stabiele (parkeer)situatie moeten zijn. Het parkeergedrag van mensen is namelijk vrij stabiel, maar bij veranderingen in de omstandigheden kan het een jaar duren voordat de stabiele situatie van de parkeerbezetting weer hersteld is. Een aantal voorbeelden van omstandigheden die voor een verstoring van de parkeerbalans hebben gezorgd zijn:

- sluiting en sloop van parkeergarage Arsenaal;
- tijdelijke sluiting van parkeergarage Roermondsepoort;
- tijdelijke inrichting van parkeerterrein Arsenaal;
- bouw en opening van (tijdelijke) parkeergarage Arsenaal;
- tijdelijke aanleg (en weer opheffen) van extra straatparkeerplaatsen;
- bouw van parkeergarage Blok van Gendt;
- sluiting van Maaskade Laag;
- en de coronacrisis.

Door al deze omstandigheden is het dus lastig om een stabiel beeld te krijgen van de exacte parkeerbehoefte in de omgeving van het Julianapark. Door de gegevens over een langere periode te analyseren is er toch een beeld te vormen van de parkeerbalans. Een risico bij de ontwikkeling van een parkeergarage is dus: is er nog voldoende vraag op termijn?

Voor dit haalbaarheidsonderzoek hebben we de beschikbare parkeerdeata in een dynamisch model geladen. Hierbij hebben we gebruik gemaakt van verschillende databronnen:

- parkeergegevens van de ticketautomaten;
- parkeergegevens van de belparkeer-providers;
- gegevens van een parkeerdrukmeting met een scanauto uit juni 2019.
Hieruit zijn de gegevens gehaald voor:
 - parkeercapaciteit op straat
 - aantal aanwezige vergunninghouders op de maatgevende momenten van de week;
- bezettingscijfers van de geclusterde parkeervoorzieningen uit het **pris**.

Parkeercapaciteit

In Venlo ligt het zwaartepunt van de parkeervraag van oudsher aan de noordzijde van het centrum. Dit vanwege de meer Duits georiënteerde voorzieningen en gunstigere aanrijroutes voor Duitse bezoekers. Aan die noordzijde liggen ook de grootste parkeervoorzieningen, namelijk parkeergarage Nolensplein en parkeergarage Blok van Gendt.

Aan de zuidzijde liggen drie parkeergarages bij elkaar die de grootste capaciteit hebben (Roermondsepoort, Maasboulevard en Maaswaard). Deze worden in (geclusterde) omvang gevolgd door de parkeercapaciteit van de (tijdelijke) parkeergarage Arsenaal en de parkeerplaatsen aan de Deken van Oppensingel.

Op onderstaand kaartje is de parkeercapaciteit met bolletjes aangegeven. De bolletjes van de straatparkeerplaatsen geven het aantal parkeerplaatsen aan dat iedere parkeerticket-automaat op straat bedient.



Aanwezige parkeercapaciteit

Parkeercapaciteit		2021
		1-jul
Garages en terreinen		
(1)	Nolensplein (incl. plein)	760
(2)	Roermondsepoort	525
(3)	Maasboulevard	556
(4)	Maaswaard	384
(5)	P&R Kaldenkerkenweg	136
(6)	Blok van Gendt	200
(7)	Arsenaal	260
(8)	Maaskade Hoog	50
TOTAAL		2871
TOTAAL Q-park		2561
Straatparkeren		
(9)	Centrum	500
(10)	Centrum zuid	649
(11)	Centrum oost	460
(12)	Centrum noord	884
TOTAAL		2493
TOTAAL BINNENSTAD		5364

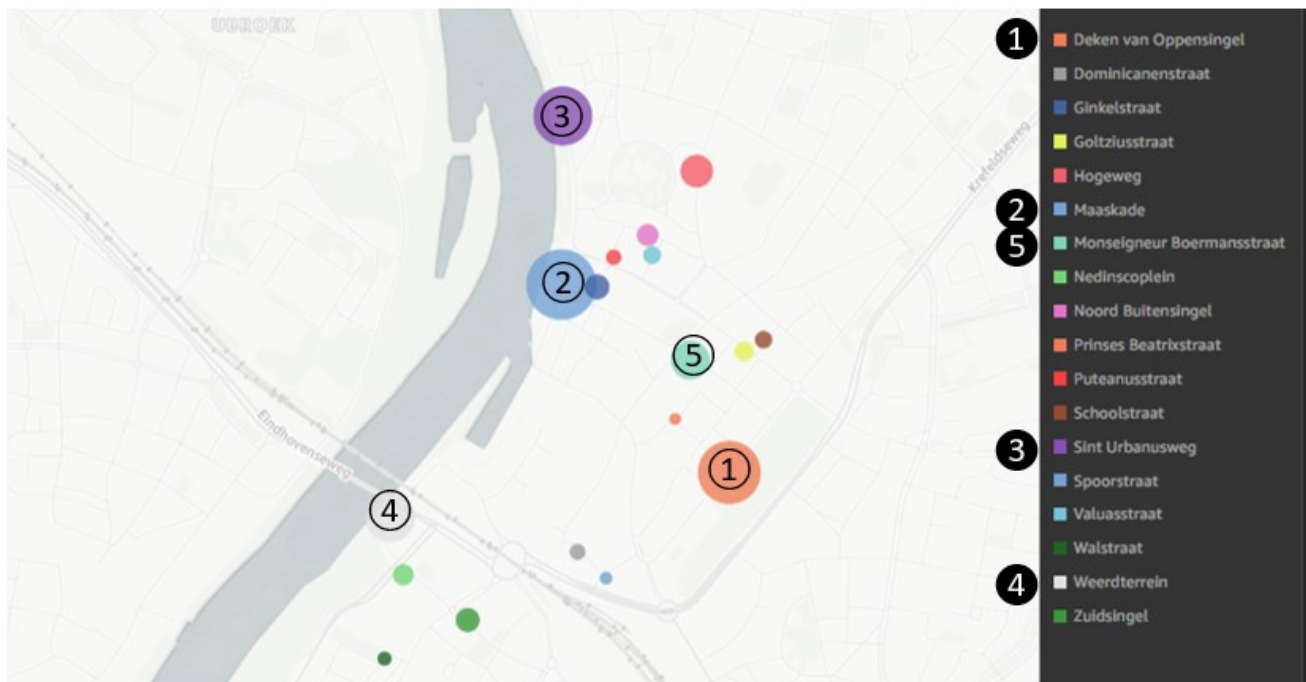
Parkeervraag

Naast de beschikbare parkeercapaciteit is gekeken naar hoe deze parkeerplaatsen gebruikt worden. Daarvoor is in eerste instantie de aanname gedaan dat het aantal vergunninghouders en de momenten waarop ze parkeren gelijk zijn gebleven ten opzichte van de representatieve laatste pré-corona parkeerdrukmeting in 2019¹.

Vervolgens is gekeken naar de parkeerhandelingen uit de gegevens van de ticketautomaten en van de belparkeerproviders. Dit zijn de kortparkeerders (bezoekers/betalende parkeerders). Daaruit is op te maken dat de som van het aantal aanwezige vergunninghouders plus de kortparkeerders soms groter is dan de beschikbare capaciteit. Wat er in de praktijk dan gebeurt, is dat bijvoorbeeld de vergunninghouders uitwijken naar parkeerplaatsen in de omgeving waar wel nog plek is. Dit zijn juist de plekken en de situaties waarop er duidelijk een parkeerdruk (of parkeeroverlast) ervaren wordt.

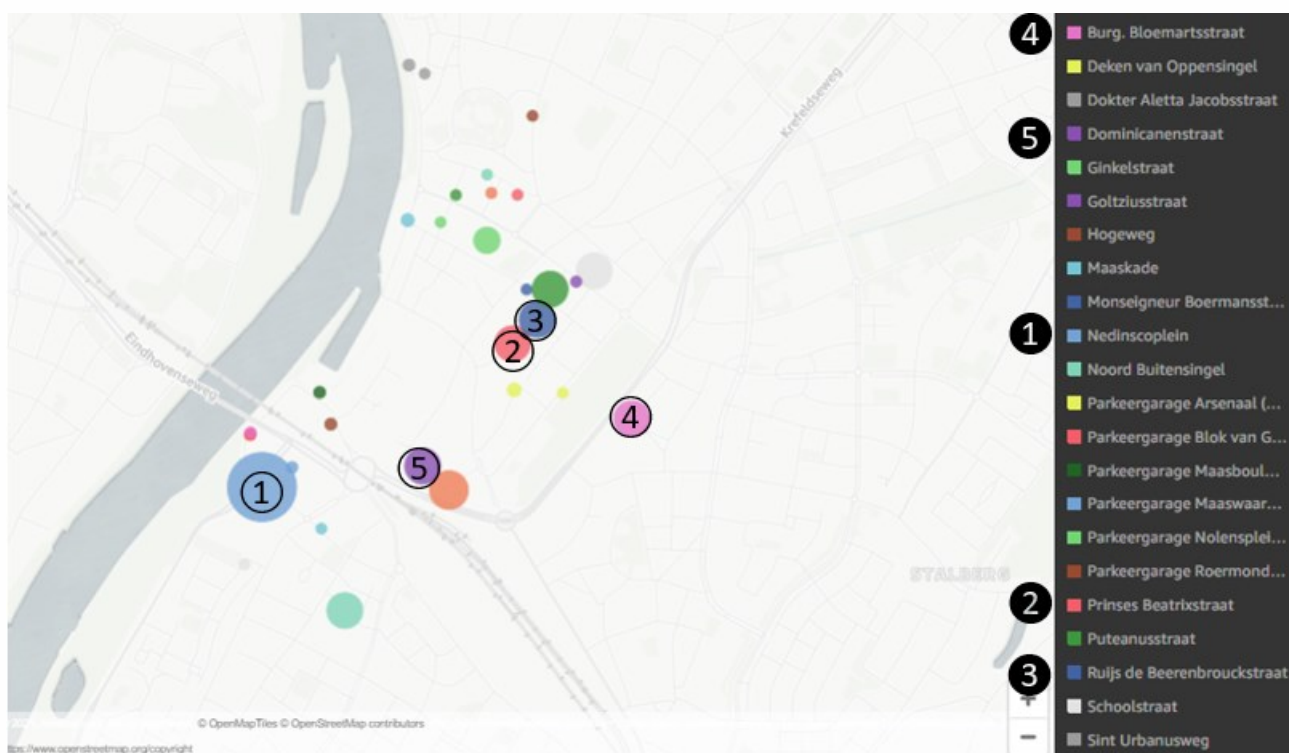
In onderstaand kaartje is te zien op welke plekken er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Deze gegevens zijn alleen van de straatparkeerplaatsen. Waarbij de bolletjes de parkeercapaciteit vertegenwoordigen die door de parkeerticketautomaat bediend wordt. Hierbij is te zien dat de Deken van Oppensingel een van de locaties is die 'overloopt': waar dus meer mensen willen parkeren dan dat er plek is en er een verdringingseffect optreedt naar omliggende straten of parkeergarages.

¹ Vanwege de Coronacrisis zullen vergunninghouders meer thuis hebben gewerkt, waardoor dit sinds maart 2020 anders zal zijn geweest. De verwachting is dat dit na de coronacrisis weer minder zal worden en terug zal gaan naar de situatie van pré-corona. De werkelijke effecten kunnen alleen maar in de komende jaren gemonitord worden.



Overzicht van locaties waar vaker een parkeertekort ontstaat (uitsluitend voor straatparkeerplaatsen)

Onderstaand plaatje laat alle parkeervoorzieningen zien (straat en parkeergarages). Hoe groter het bolletje, des te vaker de locatie heeft volgestaan. Dan valt op dat het vooral de straatparkeerplaatsen zijn die vaker vol staan. Dit is deels te verklaren door het aantal vergunninghouders dat op straat staat (en niet in de parkeergarages). Dit is in de beeldvorming van parkeeroverlast wel een hele belangrijke constatering. Mensen zien namelijk dat het op straat erg druk is, maar zien niet de vrije plaatsen in de parkeergarages. Ook hebben de vergunninghouders niet de mogelijkheid om met hun vergunning in de parkeergarages te staan. Het 'tekort aan parkeerplaatsen' dat te zien is in het plaatje hierboven, kan (voor de kortparkeerders) dus ook opgevangen worden door de parkeergarages, aangezien die wel nog capaciteit beschikbaar hebben.



Hoe vaak is een parkeervoorziening vol (parkeergarages plus straatparkeren) (hoe groter de bol, hoe vaker vol)

Conclusie parkeerbalans

Er kan geen harde conclusie getrokken worden uit de uitgevoerde parkeerbalans. Voornamelijk doordat er te veel variabelen zijn geweest die de parkeervraag en de parkeerdruk hebben beïnvloed de afgelopen jaren. Het stabiele beeld ontbreekt. Er is voor een definitief besluit met betrekking tot de garage nog een aantal jaren nodig om onderzoek te doen om tot een gedegen beeld te komen.

Er zijn wel een aantal constatering te doen.

- De parkeervraag tussen het Julianapark en het centrum is zeker aanwezig.
- De exacte omvang van het benodigd aantal parkeerplaatsen onder het Julianapark is nog niet vast te stellen, maar zou minimaal de capaciteit van de huidige parkeergarage Arsenaal moeten compenseren.
- Door de komende jaren te monitoren hoeveel vergunninghouders en kortparkeerders in het gebied rondom het Julianapark parkeren, kan er een beter beeld ontstaan van de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen. Hierin moeten dan ook de effecten op de parkeerdruk van het nieuwe parkeerbeleid onderzocht worden (dat waarschijnlijk in de loop van 2023 (gefaseerd) ingevoerd zal worden).

11. Exploitatie

De exploitatie van de parkeergarage is afhankelijk van vele elementen. Uiteindelijk bepaalt een exploitant bij een aanbesteding de werkelijke commerciële waarde van de parkeergarage. De effecten van het beleid van de komende 3 jaar, de mate van herstel na de coronacrisis, het effect van het thuiswerken, de ontwikkeling van de parkeertarieven en de uitwerking van de wens om het blik meer van straat te krijgen, zijn essentiële ingrediënten voor een gedetailleerde exploitatieberekening. In deze fase hebben we een globale exploitatieberekening gemaakt om een bandbreedte in te schatten van de commerciële waarde van de parkeergarage. Aan deze berekening kunnen, gezien de slechts indicatieve waarde, geen conclusies verbonden worden.

Voor deze berekening zijn we uitgegaan van de volgende uitgangspunten. Het aantal parkeerplaatsen in de exploitatieberekening is gebaseerd op het (theoretisch) aantal parkeerplaatsen dat in de plot (het beschikbare bouwoppervlak) gerealiseerd kan worden. Daardoor is het aantal parkeerplaatsen per bouwlaag 292 parkeerplaatsen.

- Start exploitatiejaar 2028.
- Parkeercapaciteit 292 parkeerplaatsen in 1 parkeerlaag.
- Aantal parkeeruren per parkeerplaats per jaar: 1.800.
(Er is ook een variant met 584 parkeerplaatsen in 2 parkeerlagen, daarbij is het aantal parkeeruren per parkeerplaats 1.500)
- Parkeertarief: € 2,87 in 2028 (gebaseerd op jaarlijkse indexering (inflatie) van huidig tarief).
- Maximaal 100 (bewoners-)abonnementen in de parkeergarage, conform huidige afspraak Arsenal.
- Parkeergarage Arsenal zal gesloten zijn vanaf opening van deze parkeergarage.
- De parkeergarage is primair voor bezoekers. Op de rustige momenten is de parkeergarage tegen bewonerstarief ook voor bewoners uit de omgeving toegankelijk.
- Er is in de berekeningen nog geen rekening gehouden met een upgradering van het gebied rondom het Julianapark, waardoor de omgeving aantrekkelijker zou worden en waardoor er extra bezoekers naar het gebied getrokken zouden kunnen worden.
- Straatparkeren voor bezoekers van het centrum wordt ontmoedigd, zodat de capaciteit op straat zoveel mogelijk door bewoners kan worden gebruikt en de parkeergarage zo veel mogelijk voor kortparkeerders. Dit is in lijn met het nieuwe gemeentelijk beleid. Er dient wel rekening gehouden te worden met een verlaging van de gemeentelijke straatparkeerinkomsten bij het doorzetten van dit beleid.
- De parkeergarage Julianapark zal geen dienst doen als P&R functie. Dit omdat het Julianapark te ver af ligt van het station en de NS geen compensatie zal betalen voor een gereduceerd P&R tarief voor reizigers in een parkeergarage die niet van de NS zelf is.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is een indicatieve huur mogelijk van circa € 550.000 - € 600.000 excl. BTW per jaar. In de huidige markt is de beleggingswaarde van een parkeergarage op deze locatie te berekenen door de huur met een factor 18 à 19 te vermenigvuldigen. In dit geval betekent dat voor de parkeergarage van 292 parkeerplaatsen een waarde die ligt tussen de € 33.000,- en € 39.000 per parkeerplaats. Indien de parkeergarage groter wordt, zal de commerciële waarde iets lager liggen omdat het aantal parkeeruren per parkeerplaats lager ligt.

Voor de grotere parkeergarage is het aantal parkeeruren lager dan bij een kleinere parkeergarage. Daar staat tegenover dat een aantal exploitatiekosten afhankelijk is van het aantal parkeerplaatsen. De berekende indicatieve huur die bij een parkeergarage van 584 parkeerplaatsen mogelijk is, bedraagt circa € 1.100.000 - € 1.250.000, hetgeen eveneens overeenkomt met een mogelijke waarde per parkeerplaats die ligt tussen € 33.000,- en € 39.000 per parkeerplaats.

Bandbreedte investeringswaarde Parkeergarage Julianapark			
		aantal PP	Bandbreedte investeringswaarde
			Prijs per parkeerplaats
Variant 1	1 laags	292	€ 33.000 - € 39.000
Variant 2	2 laags	584	€ 33.000 - € 39.000
Variant 3	3 laags	876	In exploitatie momenteel realistisch (niet zonder bijvoorbeeld opheffen (straat)parkeerplaatsen
Variant 4	2 laags	292	€ 33.000 - € 39.000

12. Bouwkosten

De bouwkosten voor een (ondergrondse) parkeergarage hebben we doorgerekend op basis van de huidige bouwkosten (prijspeil heden). Omdat de parkeergarage in principe pas rond 2027 gebouwd gaat worden, zou er eigenlijk gerekend moeten worden met geïndexeerde bouwkosten voor 2027 of 2028. De uurlonen zullen immers stijgen conform index. Daar tegenover staat echter dat de grondstofprijzen (zoals staal) momenteel extreem hoog zijn. De verwachting is dat de uurlonen wel blijven stijgen, maar dat de grondstofprijzen de komende jaren weer een keer flink gaan zakken. De aanneme die wij in dit haalbaarheidsonderzoek doen, is dat de bouwkosten in 2027 niet hoger zullen zijn dan de bouwkosten in januari 2021 en mogelijk zelfs lager zullen zijn.

Voor de bouwkostenraming is gekeken naar 4 varianten. Het aantal parkeerplaatsen daarbij is gebaseerd op het (theoretisch) aantal parkeerplaatsen dat in de plot (het beschikbare bouwoppervlak) gerealiseerd kan worden. Daardoor is het aantal parkeerplaatsen per bouwlaag 292 parkeerplaatsen.

Bij de 4 varianten zijn de eerste 3 varianten gebaseerd op het gebruik van het maximale bouwoppervlak en is variant 4 gebaseerd op een kleiner oppervlak, maar in 2 lagen. In deze kostenberekening zijn ook de kosten opgenomen voor de sanering van de grond en het benodigde archeologische onderzoek. Kosten voor aansluiting van de parkeergarage op de openbare weg zijn niet meegerekend. Uitsluitend de kosten voor de realisatie van de parkeergarage.

De kosten zijn in onderstaande tabel als bandbreedte weergegeven. Daarbij zijn we uitgegaan van de kostenraming prijspeil januari 2021 en is een bandbreedte aangehouden van +/- 15%.

Ramingen Parkeergarage Julianapark			
		aantal PP	prijspeil jan-21
			Prijs per parkeerplaats
			Bandbreedte +/- 15%
Variant 1	1 laags	292	€ 52.000 - € 70.000
Variant 2	2 laags	584	€ 39.000 - € 53.000
Variant 3	3 laags	876	€ 32.000 - € 44.000
Variant 4	2 laags	292	€ 45.000 - € 62.000

Conclusies die uit deze ramingen getrokken kunnen worden zijn:

- hoe groter de parkeergarage, hoe lager de prijs per parkeerplaats.
- een parkeergarage met een kleinere footprint en meerdere bouwlagen, is per parkeerplaats goedkoper dan hetzelfde aantal parkeerplaatsen in 1 bouwlaag.

Voor de stichtingskosten van een parkeergarage onder het Julianapark is het dus van groot belang om zoveel mogelijk parkeerplaatsen in een parkeergarage met een kleiner oppervlak te realiseren, met liever 3 dan 1 of 2 bouwlagen. We adviseren dan ook om naar een optimum te zoeken voor het ontwerp van de parkeergarage.

Het aantal parkeerplaatsen is vervolgens uiteraard afhankelijk van de parkeerbehoefte. De exploitatiewaarde van de parkeergarage stijgt namelijk weer als de bezetting van het aantal parkeerplaatsen toeneemt. Indien de parkeergarage te groot wordt, daalt het aantal parkeeruren per parkeerplaats en daarmee de opbrengst per parkeerplaats.

Aangezien deze parkeergarage niet automatisch een hogere exploitatiewaarde heeft dan de hoogte van de stichtingskosten, zal hier naar een optimum gezocht moeten worden.

Het is goed om hier op te merken dat de rekenvoorbeelden uitsluitend indicatief zijn, Er zijn nog teveel variabelen en aannames. Er is nader onderzoek noodzakelijk om te bepalen welke variabelen relevant zijn en welke aannames in welke mate meegenomen moeten worden.

Uitleg waarom kosten voor een diepere parkeergarage lager zijn dan een platte bak.

Aangezien het misschien vreemd lijkt dat je beter een diepere parkeergarage kunt bouwen dan een platte grote bak, leggen we hieronder in eenvoudige bewoordingen uit hoe dit kan.

- 1) Aangezien de parkeergarage al snel te maken heeft met grondwater, zal er in alle gevallen gewerkt moeten worden met onderwaterbeton. Dat is een dikke betonnen plaat, waar veel staal en beton in zit. Beide zijn dat dure materialen. Hoe kleiner het aantal m^3 onderwaterbeton, des te goedkoper het is.
- 2) Indien de parkeergarage dieper gemaakt wordt, komen er meer verdiepingsvloeren in de parkeergarage. Een verdiepingsvloer is relatief dun en dus minder kostbaar dan een onderwaterbetonlaag. Liever dus een extra tussenvloer dan een grotere onderwaterbetonlaag.
- 3) Als laatste is de omtrek van de parkeergarage van invloed. De wanden voor een 2-laagse parkeergarage zijn relatief gezien maar iets langer dan de wanden voor een 1-laagse parkeergarage. Hoe minder m^2 wand, des te goedkoper. Aangezien de wanden van een diepere parkeergarage relatief gezien minder lang zijn, maar er minder omtrek is, is het aantal m^2 meter wand kleiner bij een diepere parkeergarage.

13. Proces – indicatieve tijdlijn

In onderstaande schematische planning is globaal aangegeven welke werkzaamheden er moeten worden verricht om bijvoorbeeld in 2028 een operationele parkeergarage te hebben ter vervanging van de tijdelijke parkeergarage Arsenaal. De rode lijn geeft aan dat de Gemeenteraad in dat geval in 2024 de definitieve keuze dient te maken voor de daadwerkelijke realisatie van de parkeergarage. Tot die tijd zijn er voorbereidende werkzaamheden en onderzoeken noodzakelijk om risico's definitief uit te sluiten en om de haalbaarheid concreter in beeld te krijgen. Bij een streefdatum die een of meer jaren later ligt, schuift de rode lijn voor een definitief besluit logischerwijs op. Toch is het verstandig om tijdig te starten met vervolgonderzoeken.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Onderzoeken / monitoren grondwaterstand							
Monitoren effecten parkeerbeleid om de benodigde parkeercapaciteit vast te stellen							
Vervuilde grond afvoeren							
Aanvullende bodemonderzoeken							
Archeologisch onderzoek							
Betrekken van belanghebbenden bij de plannen							
Rekening houden met evenementen in het park							
Verkeerskundige studie naar de entree van de parkeergarage							
Planologische procedures							
Aanbesteding							
Bouwperiode							
Opening parkeergarage Julianapark							

14. Conclusies en aanbevelingen

- In het algemeen laat dit haalbaarheidsonderzoek zien dat er op dit moment geen onoplosbare zaken zijn die nu al tot een definitieve no-go of tot het stopzetten van nader onderzoek zouden moeten leiden. Er liggen zeker kansen, maar er zijn ook nog veel zaken te onderzoeken en op te lossen. De conclusie van dit onderzoek luidt – in het kort – dat er wel degelijk grond is voor het doen van nader onderzoek. Er zijn geen onoverkomelijke elementen uit dit haalbaarheidsonderzoek gekomen die het verder uitwerken van de mogelijkheden voor een parkeergarage onder het Julianapark zouden blokkeren.
- De huidige stichtingskosten zouden op basis van de berekende exploitatieberekening niet volledig gedekt kunnen worden door de exploitatiewaarde van de parkeergarage. Dat betekent dat er een onrendabele top over zou blijven die op een andere manier afgedekt zou moeten worden. Let wel: er is geen rekening gehouden met de effecten van marktwerving, hetgeen mogelijk tot lagere realisatiekosten kan leiden (ook doordat de prijs van staal waarschijnlijk weer zal dalen) en de marktwerving aan de zijde van exploitanten en beleggers, waardoor de waarde hoger kan komen te liggen. Het gat tussen de exploitatiewaarde en de realisatiekosten zal dan kleiner kunnen worden, maar er zal altijd een spanning zitten op het volledig solitair rendabel krijgen van de businesscase.
- Belangrijk om te melden is dat de realisatiekosten en daarmee de haalbaarheid van een ondergrondse parkeergarage op een andere plek in Venlo (Oost) niet zal leiden tot een gunstiger financieel plaatje. De locatie van het Julianapark biedt een overzichtelijk bouwlocatie, dit is in de

regel goedkoper dan een ingebouwde binnenstedelijke locatie. Alleen een bovengrondse parkeergarage heeft lagere realisatiekosten, maar dat is voor het Julianapark uitgesloten.

- De locatie onder het Julianapark is nog steeds de meest logische locatie voor een nieuwe parkeergarage in Oost. De locatie bijvoorbeeld bij het station ligt te ver van het centrum, waardoor het aantal parkeerders per parkeerplaats veel lager zal zijn en daardoor de haalbaarheid minder wordt. Bovendien ligt deze locatie uitstekend ten opzichte van het stedelijk centrum, past deze naadloos in de P-route en zou deze garage op een aantal terreinen een oplossing bieden voor verkeers- en parkeeroverlast elders.
- Onderstaand schema geeft de bandbreedtes van realisatiekosten en investeringswaarde weer voor de doorgerkende varianten. Dit dient als eerste financiële doorkijkje. Het is van belang om een optimaal ontwerp te zoeken voor de parkeergarage.

			Raming kosten - prijs per parkeerplaats	Bandbreedte investeringswaarde	Financiële indicatie
			Bandbreedte +/- 15%	per parkeerplaats	
Variant 1	1 laags	292	€ 52.000 - € 70.000	€ 33.000 - € 39.000	--
Variant 2	2 laags	584	€ 39.000 - € 53.000	€ 33.000 - € 39.000	+/-
Variant 3	3 laags	876	€ 32.000 - € 44.000	In exploitatie momenteel realistisch	--
Variant 4	2 laags	292	€ 45.000 - € 62.000	€ 33.000 - € 39.000	-

- De komst van een parkeergarage biedt diverse kansen om een kwaliteitsslag in Venlo-Oost te bewerkstellingen, zoals:
 - verbeteren inrichting Deken van Oppensingel;
 - verbeteren van logistieke inrichting van het park tijdens evenementen (fietsenstallingen, plug&play aansluitingen en logistieke zones);
 - bronpunt voor bezoek aan Museumkwartier;
 - minder zoekverkeer (naar een vrije parkeerplaats) in woonstraten Venlo-Centrum-Oost;
 - terugbrengen van historische contouren in het landschap.
- Onderzoeken naar archeologie, grondwaterstand, draagvermogen van de kleilaag en de ontwikkelingen van het parkeergedrag (zoals corona-effecten en effecten van nieuwe parkeerbeleid) dienen tijdig uitgevoerd te worden.
- Het eerste indicatieve financiële doorkijkje laat een kritisch beeld zien. Dat kan positief beïnvloed worden door de risico's en kosten voor het bouwrijp maken van de grond niet aan de ontwikkelaar van de parkeergarage door te belasten, maar deze kosten als gemeente voor eigen rekening te nemen.
- Het is eveneens aan te bevelen om alle archeologische werkzaamheden, het OO-onderzoek en het zuiveren van de grond gefaseerd te doen, in een aantal jaren en stappen, om zo min mogelijk hinder te veroorzaken aan de evenementen in het park. Ook is het aantal onvoorziene omstandigheden voor de ontwikkelaar dan zo klein mogelijk. Het risico hiervan is wel dat de kosten al vroegtijdig gemaakt worden door de gemeente om de grond bouwrijp te maken, terwijl het dan nog onzeker is of (aanbesteding voor) de bouw van de parkeergarage door zal gaan.
- De tijd tot 2028 is ook echt nodig om alles goed uit te zoeken en voor te bereiden.
- Uiterlijk in 2024 aan de raad de vraag voorleggen om definitief akkoord te gaan met de plannen voor een parkeergarage onder het Julianapark.

- Het is aan te bevelen om een voorbereidingskrediet vast te stellen voor de ontwikkeling van de parkeergarage, zodat de benodigde onderzoeken uitgevoerd kunnen worden voordat er in 2024 een definitief besluit genomen wordt.
- Om te zorgen voor een breed draagvlak is het aan te bevelen om omwonenden en belanghebbenden te betrekken bij de onderzoeken en verdere planvormingen. Denk daarbij aan de planningen van werkzaamheden, afstemming over de omvang van de parkeergarage en de verkeerskundige aansluiting van de parkeergarage op de openbare weg.

Bijlage 1 Inrichting openbaar gebied Museumkwartier



Bijlage 2: PvE voor Archeologisch onderzoek

Bijlage 3: Historisch onderzoek

Bijlage 4: Geohydrologische effectenstudie

Bijlage 5: Vooronderzoek NGE (Niet gesprongen explosieven)

Bijlage 6: Bouwkostenberekeningen

