

Registratienummer:	RVO13.0053	Portefeuillehouder:	S.C.G.M. den Dulk-Winder
Van afdeling:	Ruimte, Wonen en Ondernemen	Ter inzage gelegde stukken / bijlagen:	<ul style="list-style-type: none">• PvE PRIS (ID13.00928)• Begrotingswijziging••
Behandelend ambtenaar:	A. Wolters		
Telefoonnummer:	(0223) 67 8821		
E-mail adres:	b.wolters@denhelder.nl		
Onderwerp:	Kredietaanvraag voor het ParkeerRouteInformatiesysteem (PRIS)		

Gevraagd besluit:

1. een investeringskrediet voor de implementatie van de eerste fase van het PRIS ad. € 450.000,-- beschikbaar te stellen;
2. een bedrag van € 252.172,-- te onttrekken aan de algemene reserve en te storten in de "Egalisatiereserve exploitatie parkeren";
3. de bijgevoegde begrotingswijziging 2013 vast te stellen;

Publiekssamenvatting

In november 2009 besloot de raad door de vaststelling van de Parkeervisie voor Den Helder mede voor het invoeren van het ParkeerRoute InformatieSysteem (PRIS). Door toegesneden parkeerverwijzing op de hoofdinvalswegen naar en hoofdverkeerswegen in de binnenstad wordt de bezoeker geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerruimte in parkeergarages en op grotere parkeerterreinen. Daarmee wordt de beschikbare parkeercapaciteit efficiënt benut, wordt bijgedragen aan het verduurzamen van Den Helder en wordt de bezoekers van de binnenstad een goede service verleend in het zoeken naar een parkeerplaats. Als apart onderdeel van het PRIS is een voorstel opgenomen om ook het parkeren rond de TESO-veerhaven aan te sturen.

Het Programma van Eisen (PvE) omschrijft welke kwaliteitseisen worden nagestreefd en hoe het project gefaseerd ingevoerd kan worden. Voorst zijn de kosten bepaald voor de 1^e fase van het project. Deze worden geraamd op € 450.000,--. De 2^e fase van het project heeft betrekking op de projecten die tot 2020 nog in het stadshart worden gerealiseerd en die opgenomen moeten worden in de parkeerverwijzing. Kredieten hiervoor worden te zijner tijd per project aangevraagd.

Inleiding

Nu de parkeergarage Sluisdijk wordt gerenoveerd is het moment aangebroken om een dynamische Parkeerroute verwijzingsysteem te implementeren in en rond het centrum.

Tegelijkertijd biedt dit de mogelijkheid om verbetering te brengen in de parkeerproblematiek rond de veerhaven naar Texel. Een goede parkeerverwijzing zal de periodieke parkeerdruk in het gebied helpen beperken.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het makkelijk en snel vinden van een vrije parkeerplaats is een belangrijk onderdeel van een geslaagd bezoek aan het centrum of de veerhaven. De klanttevredenheid gaat hierdoor omhoog en zal centrumbezoek naar verwachting stimuleren.

Kader

Het wijzigen van het parkeerverwijzingsysteem door een PRIS vloeit voort uit het UP-stadshart en de Parkeervisie voor Den Helder.

Argumenten

Inmiddels is voor het PRIS dat wij voor ogen hebben een Programma van Eisen (PvE) opgesteld. Dit PvE voorziet in een gefaseerde invoering van het PRIS en 2 deelprojecten.

De deelprojecten betreffen:

- een PRIS voor de parkeervoorzieningen in en rond het centrum
- een PRIS voor de parkeervoorzieningen bij en nabij de veerhaven naar Texel

PRIS centrum

In de jaren 80 is rond het centrum een statisch parkeerverwijssysteem aangebracht. Daarmee wordt het verkeer met borden verwezen naar de in het centrum aanwezige parkeerterreinen. De borden duiden voorts de parkeerring rond het centrum aan. Vanuit kostenooptpunt is destijds gekozen voor een aanduiding in één richting, namelijk met de klok mee rond het centrum.

De kwaliteitsslag die gemaakt wordt door de uitvoering van het UP-stadshart heeft ook betrekking op het parkeren in en rond het centrum. De renovatie van de parkeergarages en de wijzigingen in het parkeerareaal die hebben plaatsgevonden en ook de komende jaren nog plaats zullen vinden, maken het wenselijk om te zorgen voor een parkeerverwijzing waarbij de bezoeker van het centrum niet meer hoeft te zoeken naar een vrije parkeerplaats of wordt geconfronteerd met volle parkeerterreinen.

Vervanging van het statische parkeerverwijssysteem door een dynamisch ParkeerRouteInformatiesysteem (PRIS) draagt hiervoor zorg.



Figuur 1 Voorbeeld van een PRIS

Fase 1 (2013) betreft het PRIS met dynamische verwijzing vanaf de hoofdwegen (N250, Middenweg, Kievitstraat en Hoofdgracht/Kanaalweg naar de parkeerlocaties Sluisdijkstraat, Koninckshoek, Bernhardplein en Kroonpassage, alsmede met statische verwijzing (vaste borden) vanaf verkeerswegen in de binnenstad naar overige grote parkeervoorzieningen. Fase 1 houdt er al rekening mee dat Fase 2 (2015-2020) (nieuwe Stadhuis, Breewaterstraat, Willemsoord, Gravenstraat, Koningsplein en Fabrieksgracht) daarop aansluit. De verouderde verwijzingen worden verwijderd c.q. vervangen.

De eerste parkeerverwijzingen (Parkeerroute en beschikbare plaatsen) worden op de hoofdinvalswegen naar de binnenstad al gegeven. Vanaf deze wegen komt men op de parkeerroute, die langs de grote parkeervoorzieningen voert. Op deze route wordt gedetailleerde informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen gegeven (dynamisch) en locatie van de parkeervoorzieningen. Het eerste bord, dat een weggebruiker tegenkomt kan bijvoorbeeld P-Centrum aangeven met nog 125 vrije plaatsen. Dicht bij de bestemming wordt informatie verstrekt over het aantal vrije parkeerplaatsen in bijvoorbeeld de parkeergarage Sluisdijkstraat: 25 vrije parkeerplaatsen en worden andere locaties geduid.

Om de informatie voor de weggebruiker goed over te brengen, worden specificaties voor wat betreft informatie op de verwijsborden omschreven in het PvE. In hoofdzaak draait het daarbij om het (1) inwinnen van gegevens, (2) verwerken van gegevens tot bruikbare informatie en (3) overdragen van de informatie aan de weggebruiker. De gegevens over de actuele bezetting worden continu ingewonnen bij de aangesloten parkeervoorzieningen door het tellen van in- en uitrijdende voertuigen. Deze gegevens worden verwerkt in een centrale computer en omgezet in voor de weggebruiker bruikbare informatie. Deze gegevens worden op dynamische verwijsborden weergegeven en bieden daarmee de weggebruiker actuele en betrouwbare informatie over de bezetting in de parkeervoorzieningen (garages en terreinen).

Uitgangspunt is dat de bebording aansluit bij de ANWB-bewegwijzering. Dynamische informatie wordt gegeven daar waar de weggebruiker op basis van actuele informatie kan beslissen welke parkeervoorziening op dat moment het meest aantrekkelijk is. De dynamische informatie wordt ondersteund door statische informatie. Deze wordt verstrekt op punten waar geen keuzemogelijkheden (meer) aanwezig zijn, waar verwarring kan ontstaan over de te volgen route of waar dynamische informatie geen toegevoegde waarde heeft.

PRIS veerhaven

Rond de veerhaven van de TESO treedt periodiek een verhoogde parkeerdruk op. Hierover wordt al langer in uw Raad gesproken. Raadsfracties hebben geopperd dat het heffen van parkeerbelasting op de ca. 50 gemeentelijke parkeerplaatsen langs de Hoofdgracht probleem oplossend kan werken. Wij menen echter dat daarvan geen sprake zal zijn indien op de omliggende parkeerterreinen (niet onder gemeentelijk beheer) geen parkeerregulering plaatsvindt.

Met de verschillende stakeholders, waaronder de beheerders van de parkeerterreinen (ondernemers, TESO, KM, belangenverenigingen) in het gebied is daarom gesproken over de ware aard van de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen. Het resultaat van het overleg is dat de parkeerdruk niet als groot probleem wordt gezien. Slechts gedurende korte perioden in het jaar is sprake van grotere parkeerdruk. Maar deze is volgens de stakeholders aanvaardbaar. Voorstellen om te komen tot parkeerregulering door middel van het heffen van parkeerbelasting of een blauwe zone worden vooralsnog niet als zinvol gezien.

De hinder wordt volgens de betrokkenen vooral veroorzaakt omdat texelgangers de vrije parkeerplaatsen niet kunnen vinden. De huidige statische verwijzing leidt parkeerders naar het parkeerterrein naast de veerhaven. Zodra dit terrein vol is weet men niet waar de alternatieve parkeerplaatsen zijn en wordt op willekeurige plaatsen geparkeerd. Vaak wordt dan ook foutief geparkeerd.

Een dynamische PRIS kan hier uitkomst in bieden. Op de N250 wordt verkeer daarmee vroegtijdig geïnformeerd over de parkeersituatie. De parkeerdruk op het terrein naast de veerhaven wordt gemonitord. Zodra het terrein vol is of dreigt te raken zal verkeer worden verwezen naar het parkeerterrein op het noordelijk deel van Willemsoord. Vanaf dit terrein wordt een aantrekkelijke wandelroute aangegeven richting veerhaven. De directie van Willemsoord heeft in de vergadering aangegeven hieraan medewerking te willen verlenen.

Aangezien de N250 en het parkeerterrein bij de veerhaven niet bij de gemeente in beheer zijn maar bij respectievelijk de provincie en Rijkswaterstaat, zullen wij na goedkeuring uwerzijds van het voorstel, het plan aan deze instanties voorleggen voor een bijdrage in de financiering van de hard- en software. Als gemeente zullen wij vervolgens het dagelijks beheer van het PRIS op ons nemen aangezien het gekoppeld gaat worden aan ons PRIS voor het centrum.

De uitvoering van dit project valt onder de 1^e fase.

Toekomst perspectief

In het plan om te komen tot het installeren van de PRIS is geen rekening gehouden met vervangende investeringen na de afschrijvingstermijn van 15 jaar voor de dynamische bebording. Reden hiervoor is dat op dit moment een PRIS nog een duidelijk aanvullend nut heeft voor de automobilisten. Wij zien echter voor de komende jaren een dermate snelle technologische ontwikkeling op het gebied van digitale informatievoorziening die wordt toegepast in auto's en navigatieapparatuur, dat het redelijk is om te veronderstellen dat in 2029 een PRIS niet meer noodzakelijk is.

Maatschappelijk draagvlak

Het voorstel leent zich niet voor het houden van een referendum.

Financiële consequenties

Bij de vaststelling van de Parkeervisie voor Den Helder is besloten om 4 project uit te werken, te weten:

- de bouw van een parkeergarage op de locatie "zusterflat",
- de renovatie van de parkeergarage Sluisdijk
- een kwaliteitsimpuls in de parkeergarage Koninckshoek
- een ParkeerRouteInformatiesysteem.

De kosten voor deze 4 projecten werden in 2009 geraamd op € 7,54 milj.

Door deze investeringen zou er over een periode van 40 jaar een tekort gaan optreden op de parkeereexploitatie. Dit tekort kan worden opgevangen door het instellen van een egaliseringsreserve. Door de egaliseringsreserve te vullen met uiteindelijk 2,5 milj. uit de algemene reserve zou het tekort, dat jaarlijks optreedt, kunnen worden opgevangen en wordt jaarlijks een kostenneutrale exploitatie verkregen.

De kosten voor fasen 1 en fase 2 van het PRIS worden geraamd op € 650.000,--, inclusief 10-jarig beheer- en onderhoudscontract.

Op dit moment vragen wij krediet voor de 1^e fase van het project voor een bedrag van € 450.000,--.

Uiteraard worden alleen die kosten gemaakt die nodig zijn voor het ontwerp, aanbesteden, uitvoeren en gebruiksklaar in gebruik nemen van het PRIS.

Wij hebben de investerings- en exploitatiekosten voor de PRIS binnen het parkeerbeheer berekend en gekoppeld aan de exploitatieberekening van de parkeergarage Sluisdijk. Daaruit komt naar voren dat de PRIS kan worden gerealiseerd indien de egaliseringsreserve wordt aangesproken voor een bedrag van € 252.172,--.

Mochten provincie en Rijkswaterstaat besluiten om een bijdrage te leveren in de kosten voor het PRIS naar de veerhaven dan worden deze in mindering gebracht op de investering.

Zodra projecten die vallen onder de 2^e fase in uitvoering worden genomen zullen wij het PRIS uitbreiden. Voor de daarmee samenhangende kosten zullen wij dan per project bij u een krediet aanvragen.

Communicatie

Bij het ontwerp en de realisatie worden belanghebbenden uit de omgeving van de parkeerlocaties betrokken door middel van een voor een ieder toegankelijke informatieavond. Daarnaast zal separaat overleg gevoerd worden met betreffende wegbeheerders: Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland.

Realisatie

Na het beschikbaar stellen van het krediet door uw raad zullen wij zorg dragen voor het ontwerp, verdere voorbereiding, aanbesteding en realisatie van het PRIS, conform fase 1, binnen de met deze beslisnota vast te stellen kaders (zowel inhoudelijk, technisch als financieel).

Teneinde zo spoedig mogelijk na uw besluitvorming te kunnen starten met de implementatie van het PRIS is het Programma van Eisen "aanbestedingsgereed" opgesteld. Het is de bedoeling het werk uiterlijk september 2013 te gunnen. De feitelijke realisatie kan daarna worden gestart. Afhankelijk van de gekozen leverancier en de weersomstandigheden kan een uitvoeringstermijn aangehouden worden van circa 4 maanden. Dit houdt in, dat het systeem eind december/begin januari 2013 operationeel is

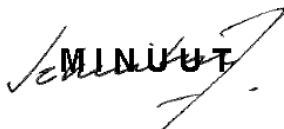
Voor de realisatie van de parkeergarage wordt na uw besluit de planning aangehouden.

- Uitwerken ontwerpen, bepalen aanbestedingsprocedure: mei - juni 2013
- Aanbesteding en gunning juli 2013 – september 2013
- Levering, montage, installeren en in gebruik nemen september - december 2013
- Oplevering januari 2014

Den Helder, 14 mei 2013.

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

burgemeester
Koen Schuiling



MINUUT

secretaris
ir Ph. Salm



MINUUT