

B&W-advies

Aan:	het college van B&W	Van afdeling:	Ruimte, Wonen en Ondernemen
Portefeuillehouder:	P.N. Bruin	Adviseur:	A. Wolters
Classificatie:	Openbaar	Telefoon:	(0223) 67 8821
Kenmerk:	a11.00137	Datum advies	3 februari 2011
		Afstemming in portefeuillehoudersoverleg: ja	
Onderwerp:	Start haalbaarheidsonderzoek bouw parkeergarages		

Samenvatting:

Het haalbaarheidsonderzoek voor de bouw van 2 parkeergarages in het centrum is voorbereid door middel van een voorverkenning. De bevindingen worden nu aangeboden in de vorm van een Nota van Uitgangspunten op basis waarvan de Raad kan besluiten om een voorlopig voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen. Het Haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd op basis van een strak programma met verschillende beslismomenten.

Concept besluit:

Het college besluit:

De gemeenteraad voor te stellen te besluiten:

1. om op basis van de Nota van Uitgangspunten (bijlage 1), over te gaan tot uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek, gericht op het inzichtelijk maken van de voorwaarden en omstandigheden waaronder de beide parkeervoorzieningen kostenneutraal kunnen functioneren.
2. tot het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet, ad. € 700.000, deze kosten direct na besluitvorming te activeren en in 2011 ten laste te brengen van de begroting Parkeerexploitatie.
3. de bijgevoegde begrotingswijziging 2011 vast te stellen

Agendacommissie verzoeken het voorstel door te geleiden naar de:

Commissie

Raad

Opmerkingen van collegeleden & gemeentesecretaris:

	Burgemeester	Wethouder	Wethouder	Wethouder	Wethouder	Secretaris
	Koen Schuiling	P.N. Bruin	W. Turnhout- van den Bosch	J.K. Visser	S.C.G.M. den Dulk-Winder	H. Raasing
AKKOORD						
BESPREKEN						
KENNISGEVING						

Gevraagd besluit

De gemeenteraad wordt voorgesteld te besluiten:

1. om op basis van de Nota van Uitgangspunten (bijlage 1), over te gaan tot uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek, gericht op het inzichtelijk maken van de voorwaarden en omstandigheden waaronder de beide parkeervoorzieningen kostenneutraal kunnen functioneren.
2. tot het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet, ad. € 700.000, deze kosten direct na besluitvorming te activeren en in 2011 ten laste te brengen van de begroting Parkeerexploitatie.
3. de bijgevoegde begrotingswijziging 2011 vast te stellen

Samenvatting

In november 2009 besloten het College en de Raad om voor de locaties Sluisdijkstraat (halter 1) en Zusterflat (halter 2) een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de voorwaarden en omstandigheden die nodig zijn om de hier te realiseren, gebouwde parkeervoorzieningen kostenneutraal te laten functioneren. De resultaten dienen breed gedragen te worden door alle direct betrokkenen: ambtelijk, bestuurlijk en maatschappelijk. Zo'n onderzoek omvat 21 onderwerpen die in verwevenheid optreden. Daarom is tussen juli 2010 en januari 2011 eerst een Voorverkenning uitgevoerd. De resultaten zijn verwoord in de Nota van Uitgangspunten (NvU) en beschrijft de stand van zaken inzake technische, verkeerskundige, milieutechnische, stedenbouwkundige, planprocedurele, archeologische en financiële aspecten.

Ook is "voorzichtig naar buiten getreden", door met enkele direct betrokkenen in gesprek te gaan over hun aandachtspunten bij de ontwikkeling van de parkeervoorzieningen. Uit de consultatie blijkt dat de noodzaak voor de parkeergarage geen discussie is. Op de locatie Zusterflat gaat de aandacht bij de ontwikkeling van de parkeergarage vooral uit naar de bouwhoogte, de verkeersafwikkeling, sociale veiligheid, de relatie en afstemming met de parkeervoorzieningen in de 2e halter en de bouwvolgorde. Voor de Sluisdijkstraat betreft dat vooral de relatie met de ontwikkeling van het direct ten noorden hiervan te realiseren bouwblok D aan de Beatrixstraat en de veiligheid in de omgeving.

Het door het College in oktober 2010 vastgestelde Projectplan (bijlage 2) beschrijft de wijze waarop de communicatie met de Project-, Stuurgroep, College, Raad en direct betrokkenen in het onderzoek gaat verlopen. Wil de planning van het Projectplan worden gehaald, dan moeten de werkzaamheden in hoog tempo worden vervolgd. Voor de uitvoering van het onderzoek is een krediet nodig. Het krediet maakt onderdeel uit van een voorbereidingskrediet. Het krediet dekt de kosten voor het haalbaarheidsonderzoek tot en met het besluit over de aanbesteding- en de gunningprocedure. Het haalbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd door de Sector RWO, afdeling Planontwikkeling in samenwerking met Zeestad.

Inleiding

In aansluiting op besluitvorming in november 2009 door de Raad over de Parkeervisie Den Helder, voert de gemeente het haalbaarheidsonderzoek uit naar de voorwaarden en omstandigheden, waaronder twee te ontwikkelen en te realiseren parkeervoorzieningen kostenneutraal te exploiteren zijn. Het betreft de voorzieningen: (1) een bovengrondse parkeergarage van tenminste 215 plaatsen op de locatie Zusterflat en (2) het hele parkeerdek Sluisdijkstraat openbaar maken, de capaciteit vergroten tot 212 plaatsen en eventueel uitbreiden met 120 plaatsen door een extra 3^e dek op het parkeerdek te realiseren. Zonder deze voorzieningen is de uitvoering van het Uitwerkingsplan Stadshart niet of slechts zeer beperkt mogelijk. In het Stadshart worden op de haltes 1 en 2, bouwprojecten uitgevoerd en zullen parkeerplaatsen vervallen. Om te voorkomen dat het Stadshart tijdens de bouw onbereikbaar wordt, betreft het onderzoek ook de rol van tijdelijke parkeervoorzieningen in de uitvoeringsplanning.

De ontwikkeling van de locaties is "complex", omdat er veel geld mee is gemoeid (ca. € 6,29 mln, exclusief extra 3^e laag op het parkeerdek en inclusief fundering Zusterflatlocatie)), er risico's aan verbonden zijn en er veel partijen bij betrokken zijn. Het door uw College in oktober 2010 vastgestelde "Projectplan ontwikkeling parkeergarages Sluisdijkstraat en Zusterflat, gemeente Den Helder" (bijlage 2), beschrijft hoe sturing op processen, inhoud en communicatie inhoud krijgt.

Het haalbaarheidsonderzoek adviseert de Raad diepgaand over de technische, administratieve, juridische en financiële voorwaarden en omstandigheden van de 21 aspecten, die de haalbaarheid en het functioneren van de parkeergarages bepalen. Ook worden alle direct betrokkenen uitgenodigd om in klankbordgroepen hun wensen en eisen bij de ontwikkeling van de parkeergarage in te brengen. Het onderzoek sluit per locatie af met een advies over onder meer het uit te werken Schetsontwerp, Programma van Eisen, financiering en exploitatie, aanbestedingsvorm, het overzicht van risico's met beheersmaatregelen, planning, procedures en samenwerking. Dan kan de Raad ook de afweging maken van een tijdelijke of permanente parkeervoorziening op de locatie Zusterflat. Zij kan besluiten om de ontwikkel- en voorbereidingfase af te sluiten en over te gaan tot uitwerking van het ontwerp en verdere fasen. Per fase volgt dus een "go/no go" besluit van het College en de Raad.

Het gemeentebestuur stelt als eis dat de resultaten van het onderzoek een breed draagvlak onder direct betrokkenen moet hebben. Zo'n onderzoek kent evenwel veel complexe invalshoeken die goed toegelicht moeten worden. Daarom is een uitgebreid communicatietraject nodig. Voorafgaand aan het haalbaarheidsonderzoek is er eerst een Voorverkenning uitgevoerd, zodat ons College en uw Raad eerst een beeld krijgt van de omvang en complexiteit van de 21 onderwerpen die de haalbaarheid van de parkeervoorzieningen beïnvloeden. De resultaten zijn in de NvU verwoord (bijlage 1). De NvU is één van de belangrijkste stappen om te komen tot de parkeervoorzieningen en vormt de leidraad voor uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek.

Beoogde maatschappelijke resultaat.

Het onderzoek resulteert in een breed gedragen advies over de voorwaarden en omstandigheden waaronder de parkeergarages (kostenneutraal) kunnen functioneren. Ook resulteert het onderzoek in een Programma van Eisen dat ontwerpvoorwaarden en -uitgangspunten stelt. Op basis van de resultaten en aansluitende raadsvoordracht, kunnen College en Raad in oktober/november 2011 een "go/no go" besluit nemen over de verdere ontwikkeling van (één van) de parkeervoorzieningen.

Kader

Vanuit de Strategische Visie, Uitwerkingsplan Stadshart, Parkeervisie en Projectplan wordt toegewerkt naar de parkeervoorzieningen. Het onderzoek zal worden doorlopen aan de hand van het door ons College vastgestelde projectplan. De NvU is leidraad en toetsingskader voor de uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek.

Argumenten

1. *Op basis van de NvU (bijlage 1) over te gaan tot uitvoering van het haalbaarheidsonderzoek, gericht op het inzichtelijk maken van de voorwaarden en omstandigheden waaronder de beide parkeervoorzieningen kostenneutraal kunnen functioneren.*

De NvU geeft het College en de Raad inzicht in de omvang en complexiteit van de vele onderwerpen die het functioneren van de parkeervoorzieningen beïnvloeden. Nu dat overzicht er is en de risico's op hoofdlijnen in beeld zijn, kan het onderzoek verantwoord worden gestart. Wil de planning van het Projectplan worden gehaald, dan moeten de werkzaamheden in hoog tempo worden vervolgd. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de afdeling RWO, team Planontwikkeling.

2. *Beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet, ad. € 700.000,00, deze kosten te activeren en op te nemen in de parkeerexploitatie.*

Voor de financiering van het onderzoek is krediet nodig. Het voorbereidingskrediet is circa 12% van de stichtingskosten en is mede bedoeld voor financiering van het onderzoek tot en met het besluit om aan te besteden en te gunnen. Het krediet wordt ingezet voor dekking van onder meer de personele inzet, ontwerpwerk, inhuur externe deskundigheid, consultatie van direct belanghebbenden (informatie- en klankbordbijeenkomsten), communicatiemiddelen, architectenkosten voor het Ontwerp, engineering, bestek, opstellen beheer- en exploitatieplan.

Activiteiten voor het opstellen van toezicht houden en directievoering, zijn onderdeel van een nader vast te stellen aanvullend krediet. De kosten daarvoor bedragen circa 25% van de investeringskosten.

Maatschappelijk draagvlak

Het Projectplan en de NvU beschrijven de werkwijze om te komen tot een breed gedragen maatschappelijk draagvlak. De werkwijze bestaat uit uitgebreide informatie- en adviesbijeenkomsten met direct betrokkenen. De Stuurgroep, het College en de Raad zullen periodiek, tijdig en volledig worden geïnformeerd over de voortgang.

Financiële consequenties

In de Parkeervisie voor Den Helder is vastgelegd dat voor het realiseren van de 2 parkeervoorzieningen, (zonder extra derde laag op het parkeerdek) inclusief een parkeerverwijssysteem en een kwaliteitsimpuls een totaalbedrag van € 6,29 mln is gereserveerd. Deze investering is in de begroting verwerkt.

Er is geconstateerd dat de in de Parkeervisie opgevoerde kosten voor het realiseren van de twee parkeervoorzieningen ca. € 1 mln te laag zijn. In eerder onderzoek zijn bouwkosten als investering-/stichtingskosten opgevoerd. Dat betekent dat extra kosten zoals advies, engineering, ontwerp, aanbesteding, voorbereiding en toezicht niet in die kosten zijn begrepen. Ter indicatie betekent dit:

- Voor de exploitatie heeft dit mogelijk een negatief effect van € 65.000,- op jaarbasis (afschrijving 40 jaar en renteomslag van 4%) of
- Bij de instelling van het egalisatiefonds in het jaar 2012 is in plaats van een storting van 2,5 mln een storting van 3,5 mln nodig om het te kort in de parkeerexploitatie af te dekken.

Bij het proces dat nu doorlopen gaat worden, is de kans reëel dat overschrijding van het beschikbare budget daadwerkelijk optreedt. Er zijn echter voldoende beslismomenten ingebouwd, waarop de Raad kan besluiten om de plannen of uitgangspunten aan te passen.

Het haalbaarheidsonderzoek maakt immers de voorwaarden en omstandigheden zichtbaar waaronder de parkeervoorzieningen kostenneutraal kunnen functioneren. Daarbij wordt getracht dit tekort op te vangen, door de mogelijke kansen daarvoor te benutten in onder meer de volgende onderwerpen:

- Uitspraak Hoge Raad (oktober 2010-09/01901.LJN): een parkeergarage (of -terrein) met slagbomen is een openbare weg waar een gemeente parkeerbelasting mag heffen zonder dat hierover btw is verschuldigd. Voorwaarde is dat de gemeente optreedt als overheid (inkomsten beschouwen als parkeerbelasting) en niet als ondernemer. Voor dat parkeren kan de gemeente kiezen of zij een privaatrechtelijke vergoeding vraagt (btw over de opbrengst afdragen) of dat zij op grond van de Gemeentewet een parkeerbelasting heft (geen BTW afdracht). De btw op de kosten voor de voorziening worden bij een privaatrechtelijke vergoeding op de aangifte omzetbelasting teruggevraagd. Als de gemeente parkeerbelasting heft, kan zij de btw bij het btw-compensatiefonds claimen.
- Het is denkbaar dat onderdelen van de huidige gebouwen te gebruiken zijn voor de parkeervoorzieningen, hetgeen kosten bespaart.
- Het kiezen van een specifieke bouwmethode, kan leiden tot kostenbesparing als er effectief en efficiënt gebouwd kan worden.
- Het opzetten van een efficiënt bouw(logistiek) plan kan leiden tot een korte bouwperiode, hetgeen tot bijvoorbeeld lagere rentelasten leidt.
- Door samenwerking met partijen kunnen gezamenlijk kosten worden verdeeld c.q. zijn er demarcatievergoedingen af te spreken (bijv. nutsvoorzieningen, openbare ruimte).
- Toepassen van de notitie “afschrijving- en rentebeleid van de gemeente Den Helder” kan invalshoeken opleveren die de financiering en exploitatie gunstig beïnvloeden. Een voorbeeld daarvan is de afschrijvingsmethode, -periode, restwaarden, et cetera.

Uiteraard worden alleen die kosten gemaakt die nodig zijn voor de uitvoering van het onderzoek om te komen tot een go/no go-besluit van College en Raad voor uitwerking van het voorkeursontwerp en bijbehorende producten (zie Projectplan). Na oplevering van het krediet voor het onderzoek zal het voorbereidingskrediet worden overgedragen aan de sector RWO en wordt het onderdeel van de parkeerexploitatiebegroting van de gemeente. Indien onverhoopt een parkeervoorziening niet wordt gerealiseerd, dan worden de voorbereidingskosten tot het tot op dat moment bestede bedrag ten laste van de parkeerexploitatie gebracht.

Communicatie

In de periode september-december 2010 zijn in het kader van de Voorverkenning met enkele direct-betrokkenen rond beide locaties gesprekken gevoerd. Doel was om een indicatie te verkrijgen van de verwachtingen, mogelijkheden en bedreigingen die alle directbetrokkenen zullen hebben. Gesproken is met de HOB, VVE Julianaplein-west, VVE Goede Ree en bewoners Sluisdijkstraat. Uit de medewerkersconsultatie (bijlage 3) blijkt dat de noodzaak voor de parkeergarage geen discussie is. Op de locatie Zusterflat gaat de aandacht bij de ontwikkeling van de parkeergarage vooral uit naar de bouwhoogte, de verkeersafwikkeling, sociale veiligheid, de relatie en afstemming met de parkeervoorzieningen in de Tweede halter en de bouwvolgorde. Voor de locatie Sluisdijkstraat gaan de aandachtspunten vooral uit naar de relatie met de ontwikkeling van blok D Beatrixstraat, de veiligheid in de omgeving en de verkeershinder. De NvU beschrijft de wijze waarop de communicatie met directbetrokkenen in het onderzoek gaat verlopen.

Realisatie

De Voorverkenning laat zien dat het onderzoek zinvol is uit te voeren. Met dat onderzoek wordt ook de definitie-/schetsontwerpfase (Projectplan) gestart. Deze fase wordt afgerond met een rapport en concept-raadsvoordracht op basis waarvan wordt besloten tot wel / geen aanbesteding (contractvorm nader te bepalen) en tot start van de planologische procedure. Gegeven de huidige inzichten ziet de voorlopige planning inzake beslismomenten voor de Raad er als volgt uit:

- februari/maart 2011: start haalbaarheidsonderzoek: vaststellen bestuursopdracht (besluit B&W/Raad);
- juli 2011: “go/no go” uitwerken van het voorkeurs-schetsontwerp
- december 2011: “go/no go” uitwerken voorkeursvariant tot en met besluit tot aanbesteden (besluit B&W/Raad)
- december 2011/juni 2012:
 - o locatie Zusterflat: plan- en vergunningprocedures afronden, aanbesteding, gunning en bouwvoorbereiding. Juli 2012: vroegste start bouw (sloop) en oplevering augustus 2013
- december 2011/februari 2012:
 - o plan- en vergunningprocedures afronden, aanbesteding, gunning en bouwvoorbereiding. Maart 2012: vroegste start bouw en oplevering oktober 2012 (2^e parkeerdek).

Openbaarheid

Er zijn geen argumenten om aan dit voorstel het openbare karakter te onthouden.