

Resultaten marktconsultatie doorrijstysteem De Markt



Inhoudsopgave

.....	1
<i>Inleiding</i>	3
Aanleiding	3
Marktconsultatie	5
<i>Begrijpelijkheid en gebruikerservaring</i>	6
<i>Technische werking</i>	7
<i>Beheer en exploitatie</i>	7
<i>Kosten</i>	8



Inleiding

Aanleiding

De gemeente Ommen wil het centrum van Ommen veiliger, leefbaarder en aantrekkelijker maken. De huidige verkeerssituatie zorgt op verschillende plekken voor knelpunten:

- Te veel doorgaand autoverkeer door het centrum, vooral op de Vechtkade en Prinses Julianastraat.
- Dit verkeer zorgt voor onveilige situaties voor fietsers en voetgangers.
- Eerdere maatregelen om verkeer te verminderen werkten niet.
- De verbinding tussen centrum en rivier is nu slecht; de Vechtkade wordt gedomineerd door auto's.

Daarom besloot de gemeenteraad in 2024 tot het vaststellen van een Integraal Maatregelenpakket Verkeersstructuur Centrum. De belangrijkste maatregelen zijn het weren van doorgaand verkeer op de Vechtkade en in de Prinses Julianastraat door middel van het aanbrengen van beweegbare afsluitingen. Deze maatregelen moeten leiden tot:

- Een veiliger centrum, met minder autoverkeer en daardoor minder conflicten met fietsers en voetgangers.
- Een leefbaarder en aantrekkelijker verblijfsgebied, met meer ruimte voor recreatie, horeca en verblijf langs de Vecht en een betere verbinding tussen centrum en rivier.
- Een goed bereikbare binnenstad, waarbij parkeerplaatsen goed bereikbaar blijven en alternatieve routes logisch en veilig zijn.

De belangrijkste maatregelen om deze doelen te bereiken zijn:

- 1) Een knip op de Vechtkade: een beweegbare afsluiting, zodat doorgaand autoverkeer wordt geweerd en alleen ontheffingshouders doorgang hebben.
- 2) Om sluipverkeer via het aan de Vechtkade liggende parkeerterrein de Markt te voorkomen, moet hier een 'weerstand' worden ingebouwd. De beoogde oplossing bestaat uit slagbomen bij iedere in- en uitgang, waarbij een minimale verblijfstijd geldt van 10 minuten (tenzij men uit wil rijden bij de toegang waar men ook is binnen gereden. Dan geldt er geen minimale verblijfstijd en kan men op ieder moment uitrijden).
- 3) Een knip in de Pr. Julianastraat (ter hoogte van het Beatrixplein). Deze beweegbare afsluiting moet voorkomen dat het doorgaande verkeer vanaf Vechtkade zich verplaatst naar de Pr. Julianastraat.
- 4) Enkele flankerende maatregelen, waaronder een uitbreiding van het parkeren bij de Coevorderweg (parkeerterrein Den Oordt) en een parkeerverwijssysteem.

Op navolgende afbeelding zijn (de locaties van) de knips aangegeven en de beoogde route voor het doorgaande verkeer.



Doorgaande verkeersroute Ommen



Een nieuwe doorgaande verkeersroute in Ommen zorgt voor:



Minder autoverkeer in het centrum voor meer ruimte en betere doorstroming.



Vier minuten langer onderweg, maar een grote winst voor fietsers, voetgangers en luchtkwaliteit.



Een veilig, leefbaar en bereikbaar centrum.

De Markt

Parkeerterrein De Markt heeft een capaciteit van 146 parkeerplaatsen. Vanwege de beoogde afsluiting van de Vechtkade bestaat het risico dat automobilisten via dat parkeerterrein zullen rijden om daarmee de afsluiting te vermijden. Ingenieursbureau Movares, dat de plannen heeft opgesteld in opdracht van de gemeente, heeft daarom geadviseerd om De Markt te voorzien van slagbomen, met een tijdsloot van 10 minuten. Parkeerders die via de Vechtkade het parkeerterrein oprijden kunnen op ieder moment ook weer via de Vechtkade het terrein verlaten. Wil men echter het parkeerterrein aan de zijde van de Voormars verlaten, dan kan dat pas ná een verblijfsduur van 10 minuten. Voor verkeer dat via de Voormars komt aanrijden, geldt hetzelfde principe: uitrijden via de Voormars kan op ieder moment maar uitrijden aan de zijde van de Vechtkade kan pas na 10 minuten verblijfstijd. De beoogde situatie staat aangegeven in onderstaande afbeelding.



A Locatie dynamische afsluiting
B1 toegang Vechtkade
B2 toegang Voormars



Marktconsultatie

Als onderdeel van het proces om te komen tot een kwalitatief goede aanbesteding, zowel inhoudelijk als procedureel is er marktconsultatie gehouden. De aanbestedende dienst ziet deze marktconsultatie als een kans om marktpartijen vroegtijdig te consulteren over hun ideeën met betrekking tot een aantal hoofdkeuzes/vraagstukken die in de aanbesteding een plek moeten krijgen. Door meerdere marktpartijen zijn de vragen van de marktconsultatie beantwoord. De samenvatting per vraag is terug te lezen in dit document.



Begrijpelijkheid en gebruikerservaring

1. Kent u vergelijkbare systemen waarbij met een minimale verblijfsduur (tijdslot) of vergelijkbare logica om doorgaand verkeer wordt geweerd? Zo ja, welke ervaringen zijn hiermee opgedaan?

Er wordt aangegeven dat vergelijkbare ANPR- en toegangso oplossingen bestaan, onder meer bij recreatieve locaties, ziekenhuizen en parkeersystemen. Een van de partijen zegt geen vergelijkbare systemen te kennen en daar geen ervaring mee te hebben. De andere partijen geven juist aan ervaring te hebben met dit soort toepassingen en noemen dat de techniek technisch goed uitvoerbaar is, maar dat duidelijke communicatie naar gebruikers belangrijk is om het systeem te laten werken.

De specifieke doelstelling van een minimale verblijfsduur om doorgaand verkeer te weren is functioneel wel nieuw, maar de omliggende techniek niet. Er wordt geadviseerd om het systeem niet uitsluitend te beschouwen als een slagboomoplossing, maar als een combinatie van verkeerslogica, kentekenregistratie, gebruikerscommunicatie, beheer en storingsafhandeling.

2. In welke mate verwacht u dat bezoekers het voorgestelde systeem begrijpen en correct gebruiken?

Er komt naar voren dat vaste gebruikers een dergelijk systeem waarschijnlijk sneller begrijpen dan incidentele gebruikers. Ook wordt genoemd dat het principe voor veel bezoekers niet direct intuïtief is en goed uitgelegd moet worden op het juiste moment en op de juiste plek. Daarnaast kunnen er mogelijke problemen ontstaan bij calamiteiten, zoals een wegversperring waardoor nood- en hulpdiensten geen doorgang hebben.

Bezoekers zullen het systeem kunnen begrijpen en correct kunnen gebruiken als de werking vóór het inrijden en bij het uitrijden duidelijk wordt uitgelegd; zonder goede communicatie bestaat het risico dat bezoekers het terrein als gewone doorrijroute of regulier parkeerterrein zien en pas bij het uitrijden ontdekken dat zij tijdelijk niet via de andere zijde kunnen uitrijden.

3. Welke maatregelen adviseert u om het systeem voor gebruikers duidelijk te maken en welke mogelijkheden ziet u om gebruikers (actief) te informeren over hun (minimale) resterende verblijfsduur of eerst mogelijke uitrijmoment?

Het systeem kan op verschillende manieren duidelijk gemaakt worden, zoals duidelijke bebording, uitleg bij de inrit, een display of een tekstmelding met het eerst mogelijke uitrijmoment, een intercomzuil met 24/7 Servicedesk en eventueel QR-codes of andere digitale uitleg. Ook wordt geadviseerd om de uitvraag op te knippen in verschillende onderdelen, zoals parkeerverwijssystemen, beweegbare afsluitingen, toegang en beheer, en centraal management.

Om congestie bij de uitrijpoort te voorkomen, wordt er geadviseerd om een extra ANPR-camera te plaatsen op enige afstand vóór de uitrijslagboom, zodat het kenteken al wordt herkend terwijl de bestuurder nog onderweg is naar de uitgang. Wanneer de minimale verblijfsduur op dat moment nog niet is verstreken, kan de bestuurder via een display of signaalbord vroegtijdig worden gewaarschuwd en worden verwezen naar de opstelstrook. Op die manier rijdt een wachtende auto de opstelstrook op in plaats van direct voor de slagboom stil te staan, en blijft de doorrijroute op het terrein vrij. Dit is een beproefde aanpak die in parkeergarages en op drukke parkeerterreinen effectief congestie bij de uitgang voorkomt en de doorstroming op het terrein aanzienlijk verbetert.

Om de kentekenscanning bij de in- en uitrijpunten zo betrouwbaar mogelijk te maken,



wordt er geadviseerd om remmende middelen zoals een drempel of verlaagd wegdek direct voor de camera te plaatsen. Dit verlaagt de rijsnelheid van de bestuurder op het juiste moment en zorgt ervoor dat de camera een scherpe, goed leesbare opname kan maken van het kenteken. Dit is een relatief eenvoudige en bewezen maatregel die de betrouwbaarheid van het gehele systeem direct ten goede komt.

Technische werking

4. Kunt u een dergelijk systeem leveren en implementeren.

Eén partij geeft aan het systeem niet te kunnen leveren in combinatie met een tijdslot. De andere partijen geven aan dat levering en implementatie wel mogelijk zijn, met onder meer ANPR-camera's, slagboomsturing, lokale besturing, displays, intercom en een beheerportaal of parkeerplatform.

5. Betreft het bedoelde systeem naar uw oordeel een bewezen standaardoplossing of grotendeels maatwerk?

Uit de reacties blijkt dat het systeem niet als volledig standaard wordt gezien. Er wordt genoemd dat de techniek bestaat uit bewezen standaardcomponenten, maar dat de specifieke toepassing voor deze locatie projectgericht of als maatwerk moet worden uitgewerkt. Eén partij noemt het systeem duidelijk maatwerk.

6. In hoeverre is integratie mogelijk met eventueel aan te brengen andere systemen, zoals de beweegbare afsluitingen (knips), ontheffingenbeheer en parkeerverwijssystemen?

Eén partij geeft aan dat integratie niet mogelijk is. De andere reacties geven aan dat koppelingen en integratie wel mogelijk zijn, bijvoorbeeld met beweegbare afsluitingen, ontheffingenbeheer en parkeerverwijssystemen. Daarbij wordt wel genoemd dat de uiteindelijke complexiteit afhangt van de gewenste koppelingen en van beheer-, beveiligings- en privacy-eisen.

Beheer en exploitatie

7. Kunt u, naast levering en implementatie, ook de gehele exploitatie, beheer en onderhoud van het systeem verzorgen?

De meerderheid van de partijen geeft aan dat dit mogelijk is.



Kosten

8. Welke eenmalige investeringskosten en structurele exploitatiekosten ziet u? Kunt u van beide een prijsbandbreedte aangeven.

Eén partij geeft aan dat het nog te vroeg is om een prijsbandbreedte te noemen, omdat de uitvraag daarvoor te weinig specifiek is. De andere partijen geven een indicatieve bandbreedte voor de eenmalige investeringskosten van € 45.000 tot € 125.000 exclusief btw voor levering en implementatie. Hierin zitten niet de civiele werkzaamheden en het aanleggen van de bekabeling. Voor structurele exploitatiekosten wordt er een bandbreedte aangegeven van €6.000 tot €12.000.

Een partij adviseert om verschillende kostenposten apart uit te vragen:

- vaste jaarlijkse vergoeding voor SPARC SaaS, hosting, monitoring en beheer op afstand;
- preventief onderhoud en SLA voor fysieke componenten;
- variabele vergoeding per passage, transactie of parkeersessie;
- servicecentrale/intercomafhandeling op basis van beschikbaarheid en werkelijk gebruik;
- beheer op locatie, bijvoorbeeld alleen tijdens evenementen of piekmomenten;
- correctief onderhoud, onderdelen, schadeherstel en werkzaamheden buiten scope op nacalculatie.



Gemeentehuis

Chevalleraustraart 2 te Ommen

Correspondentie-adres

Postbus 100, 7730 AC Ommen

Internet: www.ommen.nl

E-mail: gemeente@ommen.nl

Telefoon: 14 0529