

PILOT

ALTERNATIEF VERVOER WEST

(bijlage 6 bij Inrichtingsplan Bussen over West, versie 25 mei 2016)

1. Inleiding

Met de vaststelling van de binnenstadsvisie 'Bestemming Binnenstad' door de gemeenteraad op 24 februari 2016 is besloten tot een re-routing van de binnenstadbussen. Voor de westzijde van de stad betekent dit concreet dat de Brugstraat wordt ontlast, de halte Akerkhof (Munnekeholm) niet meer wordt aangedaan en een nieuwe binnenstadhalte wordt gerealiseerd ter hoogte van de Westerhaven. Daarnaast worden ter vervanging van de bestaande halte Grote Markt (en Ebbingestraat) nieuwe binnenstadhaltes gecreëerd ter hoogte van de Sint Jansstraat (Provinciehuis en Stadsschouwburg).

Bij de behandeling van Bestemming Binnenstad in de gemeenteraad (februari 2016) is door het college toegezegd dat er een alternatieve vervoersvorm beschikbaar is op het moment dat huidige (binnenstad)haltes vervallen. Daarmee ontstaat een alternatief voor mensen voor wie de ontstane te overbruggen loopafstand bezwaarlijk is. Ten aanzien van de vervoersvorm is daarbij de voorkeur uitgesproken voor bijzondere/duurzame vormen van vervoer, nader in te vullen met experimenten.

Door te experimenteren met nieuwe duurzame vervoersvormen kan ervaring worden opgedaan voor het inrichten van een vervoersconcept op binnenstadsniveau, waarbij zowel de bereikbaarheid voor minder mobiele bezoekers van de binnenstad en ook in bredere zin een gastvrijheidsconcept voor de binnenstad nader invulling kan krijgen.

De nieuwe busroute voor de westzijde van de stad is gepland over het traject Westerhaven-Eeldersingel-Gedempte Zuiderdiep-Station. Beoogd wordt de nieuwe busroute per 1 juli 2017 te operationaliseren. Dat is dan ook het moment dat de alternatieve vervoersvorm voor west operationeel dient te zijn.

De voorliggende rapportage gaat in op de verschillende opties, om het 'alternatief vervoer west' vorm te geven en is een verdieping van de verkenning die BonoTraffics in december 2015 heeft gedaan en die ten grondslag lag aan de raadsbehandeling op 24 februari 2016. In deze rapportage wordt ingegaan op vervoersmiddel, routes en exploitatie.

1. **Vervoersmiddel.** Op basis van de door BonoTraffics uitgevoerde verkenning is de vervoersmiddelen snap-cab, minibus en sun-shuttle naar voren gekomen als alternatieven die verder uitgewerkt gaan worden.
2. **Route.** Welke routes vormen een alternatief voor de te overbruggen afstand als gevolg van het vervallen van de route A-kerkhof? Welke route heeft vervolgens vanuit vervoerkundig oogpunt de voorkeur (frequentie, inpasbaarheid);
3. **Exploitatie en tarifiering.** Alternatief vervoer kost geld, *maar hoeveel is dat*. Voor openbaar vervoer kunnen uitsluitend professionele *chauffeurs* worden ingezet. Zijn er alternatieven denkbaar in de richting van werk-leerplekken, sociale werkvoorziening, social return of vrijwilligers. Moet er een *tarief* worden ingesteld om de kosten (deels) te dekken of zijn er andere redenen die nopen tot het instellen van een tarief?

Op basis van deze verschillende elementen wordt een advies geformuleerd voor het inrichten van de 'Pilot alternatief vervoer west'.

2. Uitgangspunten

In de verdere uitwerking van het vervoersmiddel, de route en de exploitatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De herinrichting van Binnenstad West (re-routing van de bussen over Westerhaven-Eeldersingel-Gedempte Zuiderdiep) wordt naar verwachting op 1 juli 2017 geoperationaliseerd. Op dat moment moet er een alternatieve vervoersvorm beschikbaar zijn;
2. Het vervoer vormt een alternatief voor de vervallende halte AKerkhof;
3. De vervoersvorm dient duurzaam ingevuld te worden (geen fossiele brandstoffen), met invulling van experimentele vervoersvormen.
4. De experimenten geven input voor de latere afwegingen rondom een vervoersconcept op binnenstadsniveau. Het kan dan gaan om een vervoerstype gericht op gastvrijheid en/of als alternatief voor het vervallen van de bushaltes Grote Markt.
5. De vervoersvorm is in eerste aanleg bedoeld voor bezoekers van de stad, voor wie de te overbruggen afstand van de Westerhaven of het Gedempte Zuiderdiep naar de halte AKerkhof bezwaarlijk is. Voor toegang tot de faciliteit wordt echter geen identificatie of bewijs geëist waaruit moet blijken dat het overbruggen van de afstand bezwaarlijk is. Daarmee ontstaat feitelijk de situatie dat de faciliteit algemeen toegankelijk is.
6. In- en uitstappen moet eenvoudig zijn en kinderwagen, rollator, (inklapbare) rolstoel moet mede vervoerd kunnen worden.
7. Het is van belang dat de wachttijd voor gebruikers beperkt wordt, bij voorkeur niet langer dan 10 minuten.

3. Vervoervraag en reizigerspotentieel

Met de start van werkzaamheden aan de westzijde van de binnenstad medio 2017, vervalt een aantal buslijnen in de binnenstad. Deze zullen niet langer halteren aan het Akerkhof maar via de Westerhaven rijden. Het gaat om:

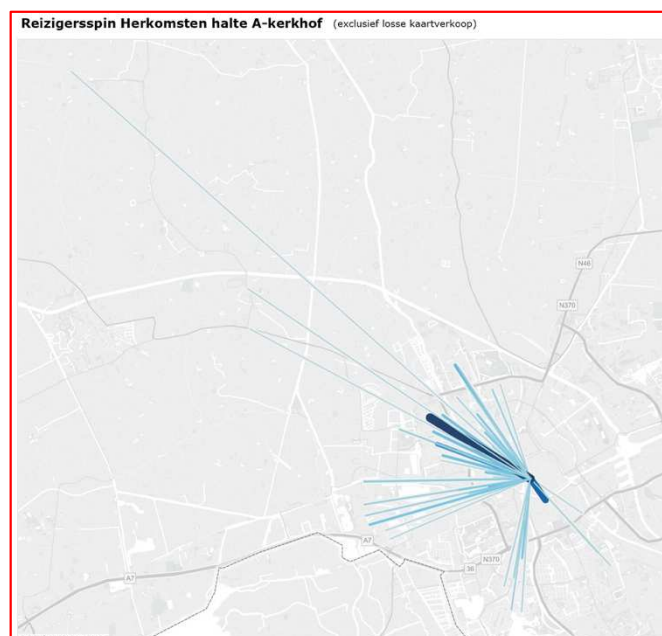
- Lijn 6 Hoornsemeer – Station Noord (4 x per uur per richting)
- Lijn 8 Hoogkerk – Corpus den Hoorn (2 x per uur per richting)
- Lijn 9 Station Noord/Zernike – De Wijert (4 x per uur per richting)
- Lijn 35 Oldehove – Groningen (2 x per uur per richting)
- Lijn 39 Surhuisterveen – Groningen (1 x per uur per richting)
- Lijn 88 Leek – Groningen (1 x per uur per richting)
- Lijn 637 Spitslijn Groningen – Zoutkamp (1 x per uur per richting in de spits)

Om uitspraken te kunnen doen over het reizigerspotentieel wordt gekeken naar het huidige aantal gebruikers van de binnenstadhaltes. In de eerste verkenning van BonoTraffics is een analyse gemaakt van de gebruikers en op basis van expertjudgement¹ een mogelijk gebruik van de alternatieve vervoerswijze bepaald. Daarbij werd een aangenomen gebruik van 5% van het totaal aantal gebruikers van de binnenstadhaltes reëel geacht. Dat betekent 2000 reizigers per week met een piek van 320 reizigers op een zaterdag. Het aantal gebruikers van de oostelijke binnenstadhaltes is 10 keer zo groot als het aantal gebruikers aan de westzijde.

Op basis van deze inschattingen is de potentie van een alternatieve vervoerswijze voor de westzijde ongeveer 200 reizigersbewegingen (100 personen) per week met een piek van 32 op een zaterdag.

Het alternatieve vervoer bedient reizigers die herkomst of bestemming hebben aan de westzijde van de binnenstad. Om die reden wordt gekeken naar waar de gebruikers van de halte Akerkhof vandaan komen. Zie nevenstaande figuur, de zogenaamde reizigersspin. Hieruit blijkt dat een belangrijk deel van de reizigers uit het westelijk deel van de stad komt. De dikte van de lijnen geeft aan hoeveel reizigers procentueel waar vandaan komen.

Uit de bij deze figuur behorende cijfers blijkt dat bijna 60% van de gebruikers van de halte Akerkhof uit het Noordwestelijk deel van de stad komt.



¹ Expertjudgement bestaande uit OV bureau, gemeente Groningen, externe vervoerkundige en BonoTraffics. Bron: Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad (BonoTraffics, 21 dec 2015)

4. Vervoersmiddelen

Een drietal principe vervoerswijzen is overgebleven uit de door BonoTraffics opgestelde verkenning: De Elektrische ministasbus, de Snap-cab en de Sunshuttle. Voor de volledigheid is daarnaast ook de traditionele binnenstadsbus onderstaand nog opgenomen.

Binnenstadsbus

De traditionele binnenstadsbus is een bekende verschijning in de stad Groningen. Het voertuig wordt op grote schaal ingezet voor bijvoorbeeld de buurtbus en WMO vervoer.



Elektrische minibus

De elektrische minibus is als concept afwijkend van de traditionele binnenstadsbus: het is elektrisch aangedreven maar is tevens korter, lager en smaller. De elektrische minibus kan 7 passagiers vervoeren en is redelijk wendbaar. Het gebruik van vaste haltes ligt voor de hand. De kleinere afmeting betekent dat de impact in de openbare ruimte en de hinder voor omwonenden en andere verkeersdeelnemers kleiner is (uiteraard ook wat lucht en geluid betreft).



Snap-cab

De Snap-cab is een klein, elektrisch aangedreven voertuig waar drie passagiers mee vervoerd kunnen worden. De voertuigen zijn klein, zeer wendbaar en kunnen vrijwel overal rijden. De voertuigen bestaan ook met dichte zijpanelen. De impact in de openbare ruimte is het kleinst van de van de drie nader onderzochte vervoersvormen. Op verschillende plaatsen in Nederland functioneert het concept zoals het UMCG in Groningen, Delft, Den Haag, Schiedam en Veere. In geen van deze voorbeelden is sprake van een systeem voor continu gebruik als alternatief voor OV in de binnenstad, maar worden Snap-cabs gebruikt bij events en door zorginstellingen. Kinderwagen, rollator, (inklapbare) rolstoel kunnen mee vervoerd worden.



Sunshuttle

De Sunshuttle is een "treintje op banden" dat in capaciteit kan variëren door wagonnetjes aan te hangen. Het voertuig wordt met behulp van zonnecellen voorzien van elektriciteit. Hiermee kan het voertuig vrijwel geheel op zonne-energie rijden. De capaciteit van één trein (een trekkend voertuig en 3 wagonnetjes à 25 personen) is 75 passagiers. De draaicirkel van dit systeem is groot waardoor keren op een eindpunt lastig zo niet onmogelijk is. De impact in de openbare ruimte van de Sunshuttle is relatief groot. Het voertuig is lang wanneer drie wagonnetjes zijn aangehaakt. Door de elektrische aandrijving is de milieubelasting minimaal. Het systeem functioneert onder andere in Maastricht, Breda en Nijmegen maar wordt in deze gevallen vooral toeristisch (hop-on&hop-off langs toeristische trekpleisters en vervoer voor events) toegepast. Dit jaar start voor de binnenstad van Venlo een proef met de Sunshuttle als verbinding tussen de parkeergarages en de binnenstad, welke proef eind dit jaar is afgerond.



	Binnenstadsbus	Elektrische minibus	Snap-cab	Sunshuttle
Afmetingen (LxBxH)	6,5 x 2,1 x 2,7	4,5 x 1,4 x 1,8	2,95 x 1,4 x 1,8	18,7 x 1,8 x 2,6
Draaicirkel	~15,0	~ 4	~ 4	15,8
Vrijheid routekeuze	0	0/+	+	-
Aantal passagiers	10-15	7	3	25 - 75
Exploitatiekosten/jr	€ 250 k	€ 130 k	€ 130 k	€ 120 k

Afweging voertuigen

De traditionele binnenstadsbus wordt buiten beschouwing gelaten. Het voertuig voldoet niet aan de opgave vanwege het gebruik van fossiele brandstof. Het voertuig heeft daarnaast vanwege afmetingen en draaicirkel een relatief grote impact op de ruimte.

Ook stellen we voor de Sunshuttle vooralsnog buiten beschouwing te laten. Het voertuig heeft een grotere impact op de openbare (fietsers- en voetgangers-)ruimte vanwege de afmetingen van het voertuig. Vanwege de afmetingen en de draaicirkel zou het voertuig een rondje moeten rijden (ipv keren) waarmee het voor de voorliggende vervoervraag niet het meest geschikte voertuig is. Daarnaast heeft het voertuig naar grote capaciteit, afgezet tegen het aangenomen reizigerspotentieel van 200 per week, waardoor het op basis van huidige verwachtingen vooral leeg zal rondrijden.

Voor de voorliggende vraag rondom alternatief vervoer west achten wij twee vervoersvormen interessant om nader mee te experimenteren: de elektrische minibus en de Snap-cab.

De Sunshuttle als vervoersvorm zou wel interessant kunnen zijn op het schaalniveau van de binnenstad, om invulling te geven aan een binnenstedelijk gastvrijheidsconcept. De proef met de Sunshuttle die het komende half jaar in Venlo wordt uitgevoerd (vervoer vanaf parkeerbronpunten naar de binnenstad) zal da ook op de voet worden gevolgd.

5. Routes

Om een alternatieve vervoerswijze voor de westzijde van de binnenstad te realiseren zijn vijf routes beoordeeld.

Route 1 is de kortste route van de nieuwe halte Westerhaven naar de huidige halte Akerkhof en vice versa. De verwachte rijtijd is inclusief halteren 6 minuten (vv). De route vergt wel keren van de voertuigen aan beide uiteinden van de route. De route maakt gebruik van de A-brug



en de Brugstraat in beide richtingen. Dat betekent een grotere impact op de openbare ruimte dan de route die geen gebruik maakt van de A-brug (route 3). Omdat een groot deel van de gebruikers van de halte Akerkhof afkomstig is uit het noordwestelijk deel van de stad scoort deze route gunstig ten opzichte van route 3 (waar mensen vanuit het noordwesten langer in de bus moeten blijven zitten). Reizigers die uit de richting van het hoofdstation komen moeten daarentegen wel langer in de bus zitten om gebruik te kunnen maken van het systeem. De route is het meest geschikt voor de Snap-cab en de elektrische minibus vanwege de korte draaicirkels en de geringe impact. Beide voertuigen zijn relatief smal en laag, waardoor fietsers en voetgangers meer door/overzicht hebben.

In het *"Inrichtingsplan bussen over west"*, waarin de omgeving Westerhaven wordt beschreven, wordt rekening gehouden met een centraal deel voor de bussen. Het alternatief vervoer maakt bij voorkeur geen gebruik van dit centrale deel maar vind plek aan de buitenzijden van het gebied. Hoewel het alternatieve vervoer op deze locatie nog niet is uit-ontworpen, biedt het Inrichtingsplan voldoende aanknopingspunten voor een goede haltering en routing.

Keren op of direct nabij van het Akerkhof is mogelijk met voertuigen met een kleine draaicirkel (snap-cab/elektrische minibus). Voor voertuigen met een grotere draaicirkel zal het betekenen dat keren per saldo bij het Gedempte Zuiderdiep moet plaatsvinden.

Route 2 is een route die twee OV-haltes met elkaar verbindt via de Munnekeholm, het Akerkhof en de Brugstraat naar de Westerhaven. De verwachte rijtijd inclusief halteren is 11 minuten (vv). De route maakt ook gebruik van de (drukke) A-brug en de Brugstraat maar heeft als voordeel dat het de gebruikers van de halte Akerkhof zowel vanaf de Westerhaven als vanaf het Gedempte Zuiderdiep bedient. Ook route 2 is met name geschikt voor de Snap-cab en de elektrische minibus vanwege draaicirkel en de impact van de voertuigen op de openbare ruimte. Ook voor deze route geldt dat het halteren en routeren op Westerhaven en Gedempte Zuiderdiep goed oplosbaar is, met name voor Snap-cab en elektrische minibus, maar nader moet worden ontworpen.



Route 3 is de route die de A-brug en de Brugstraat ontziet. De route loopt van de huidige halte op het Gedempte Zuiderdiep ter hoogte van de Kleine Haddingestraat. Vanaf het Gedempte Zuiderdiep gaat de route via de Schoolholm naar het Akerkhof en vervolgens via de Munnekeholm weer terug naar het Gedempte Zuiderdiep. De rijtijd inclusief halteren is 7 minuten. De route heeft als voordeel dat de A-brug en de Brugstraat ontzien worden, hetgeen wordt beoogd in de visie Bestemming Binnenstad. Bij deze route zal het gebruik naar verwachting minder zijn, doordat mensen die de faciliteit gebruiken hier bewust voor zullen kiezen. Mensen die goed ter been zijn of geen zware boodschappen mee dragen zullen veel eerder lopend vanaf het Gedempte Zuiderdiep richting het winkelgebied gaan. De kans dat het systeem capacitair beschikbaar is voor de doelgroep die de te overbruggen afstand bezwaarlijk vindt, is dan ook groter. Route 3 kan ook bereden worden door de Sunshuttle.

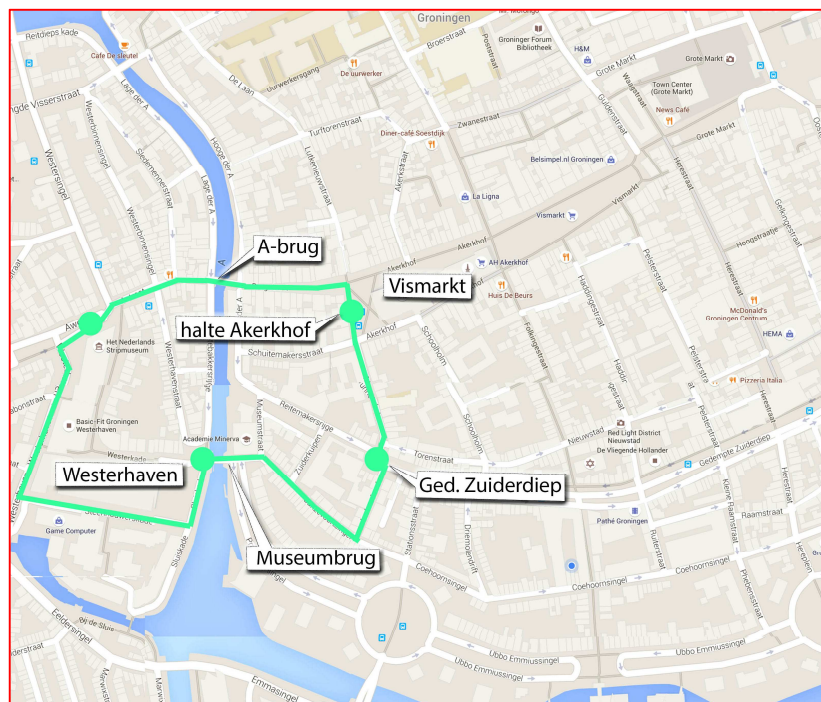


Route 4 is een route waarbij ingegaan wordt op de inzet op diversiteit in wonen uit "Bestemming Binnenstad" de route maakt een lus door het A-kwartier. De route maakt gebruik van de A-brug en de Brugstraat. Reizigers vanaf de richting hoofdstation zullen langer in de bus moeten zitten om gebruik te maken van het systeem. De route boort een nieuwe doelgroep aan. In belangrijke mate bewoners maar naar verwachting ook studenten die de universiteit als



bestemming hebben. De rijtijd van de route is 12 minuten inclusief halteren. Route 4 lijkt het meest geschikt voor de elektrische minibus en de Snap-cab. De straten zijn smal en de bochten scherp waardoor deze voertuigen het minste negatieve impact zullen hebben ten opzichte van de traditionele binnenstadbus en de sunshuttle. De route kent nog wel een aantal onzekerheden en nader te maken afwegingen. Aanpassingen aan de Visserstraat (sluipverkeerpaaltje aanpassen) kan kosten verhogend werken, een eventuele aangepaste route door het A-kwartier roept vragen omtrent het éénrichtingscircuit op. Nadere detaillering en afweging is hiervoor nodig.

Route 5 verbindt met name de westelijke binnenstad met het winkelgebied van de Westervaren. De route maakt gebruik van zowel de A-brug als de Museumbrug. De route heeft als nadeel dat reizigers ofwel op de heenweg naar het Akerkhof ofwel op de terugweg het gevoel zullen hebben om te rijden. De rijtijd van de route is inclusief halteren 12 minuten. De route bedient een aanvullende doelgroep van mensen die tussen de Binnenstad en Westervaren willen verplaatsen. Route 5 is geschikt voor zowel de Snap-cab als de elektrische minibus maar ook



voor de Sunshuttle. Het reizigers potentieel kan hoger zijn in verband met de relatie met de parkeergarage en de Primark vestiging. Een voertuig dat grotere hoeveelheden mensen kan verplaatsen is dan ook op zijn plaats. Ook de route over Westerhaven vraagt nog verdere verfijning en toetsing.

De routes 1, 2, 4 en 5 gaan door de Brugstraat en over de A-brug. Dat betekent in meer of mindere mate een belasting van de Brugstraat en A-brug ten opzichte van de situatie zonder openbaar vervoer. De mate waarin sprake is van belasting is sterk afhankelijk van het voertuig. Verreweg de grootste groep verkeersdeelnemers zijn fietsers (25.000 per dag) en voetgangers. Ook zonder bussen maken overigens nog steeds 1.450 motorvoertuigen per dag gebruik van de A-brug (bestemmings- en bevoorradingsverkeer).

Afweging routes

Wanneer het gaat om een alternatieve vervoerswijze voor de busroutes die nu het Akerkhof aandoen, zijn de routes 1, 2 en 3 de routes die hieraan tegemoet komen. De ene route verbindt het Akerkhof met het Gedempte Zuiderdiep, de andere met de Westerhaven en de derde met allebei. De routes 4 en 5 maken de verbinding met de Westerhaven maar voegen ook een alternatieve doelgroep toe.

De combinatie van voertuigen (elektrische minibus en Snap-cab) met het basis doel van het systeem, te weten een alternatieve vervoerswijze voor de westelijke binnenstad, leidt tot het voorstel nu een pilot in te richten, waarbij gestart wordt met route 2. De route zorgt voor een goed alternatief om de Akerkhof te bereiken van beide zijden, de voorgestelde voertuigen (elektrische minibus en de Snap-cab) zijn beide geschikt om de route te rijden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van alternatief vervoer richt zich op twee onderwerpen. Enerzijds de routes; waarin zijn ze onderscheidend voor wat betreft verkeersveiligheid? Anderzijds richt het zich op de voertuigen; is in de voertuigkeuze een onderscheidend vermogen naar verkeersveiligheid?

Wanneer de routes bekeken worden richt verkeersveiligheid zich met name op de punten waar gekeerd moet worden en waar een grote interactie is met ander verkeersdeelnemers. Keren moet daar gebeuren waar de infrastructuur zich er voor leent. Het Gedempte Zuiderdiep en de Westerhaven geven voldoende mogelijkheden om op een veilige manier te keren. Keren op het Akerkhof zelf, zoals nodig bij route 1 is minder voor de hand liggend. Het verblijfsgebied leent zich daar minder voor. De menging van verkeersoorten op de A-brug en de Brugstraat is ook een verkeersveiligheidsonderwerp. Dat is echter meer aan de voertuigen gebonden.

Menging van verkeer is in termen van verkeersveiligheid niet op voorhand een probleem. Sterker nog: mening kan de verkeersveiligheid vergroten zolang de verschillen in snelheid en massa van de verschillende verkeersdeelnemers maar niet te groot is. Om die reden past een Snap-cab en/of een elektrische minibus beter in de Brugstraat dan een Sunshuttle of een traditionele binnenstadbus. De massa van de laatste voertuigen is vele malen groter dan van de fietsers en voetgangers in het gebied. De Snap-cab en elektrische minibus zijn klein en goed zichtbaar en kunnen zich natuurlijker aanpassen aan de snelheden van het overige verkeer.

6. Exploitatie en tarifiering

Om zicht te krijgen op de exploitatielasten van de verschillende vervoerswijzen is gesproken met het OV-bureau en de markt. De exploitatie van de verschillende systemen verschilt van elkaar maar wordt met name bepaald door de keuze van het in te zetten personeel. De inzet van professionele chauffeurs is duurder dan het inzetten en begeleiden van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die werkervaring kan opdoen. Uitgaande van één benodigd voertuig kost het exploiteren van het systeem voor alternatief vervoer ongeveer € 250.000,- per jaar. Wordt gekozen voor chauffeurs vanuit de sociale werkvoorziening dan zijn de exploitatielasten fors lager. Inzet van vrijwilligers achten wij op dit moment niet realistisch, daar het in de pilot een vaste lijnvoering betreft, met continue bezetting.

Voor wat betreft de **elektrische minibus** en de **Snap-cab** is gesproken met marktpartijen die ervaring hebben met de exploitatie van deze vormen van vervoer. De insteek is daarbij om mensen vanuit de sociale werkvoorziening werk te bieden, waarbij de marktpartij de gehele exploitatie verzorgt. De exploitatielasten worden op basis van een eerste marktconsultatie geschat op € 130.000,- per jaar (per vervoermiddel). De exploitatielast van de **Sunshuttle** ligt in dezelfde orde van grootte. Ook hierbij wordt de exploitatie gevoerd door een uitvoeringsorganisatie die zorg draagt voor zowel het vervoersmiddel als chauffeurs vanuit het sociale domein.

Tarifiering

Op basis van de in- en uitstapcijfers is aangenomen dat van de huidige gebruikers naar verwachting maximaal 100 reizigers (200 reizigersbewegingen) per week gebruik zullen maken van het systeem. Hierbij wordt uitgegaan van een doelgroep voor wie de te overbruggen afstand bezwaarlijk is. Het is niet mogelijk om op dit moment een inschatting te maken van het aantal reizigers dat goed ter been is maar ook gebruik zal maken van het alternatieve vervoer.

Bij het in kaart brengen van potentiële opbrengsten, dient allereerst de vraag te worden beantwoord of en vanuit welke doelstelling het wenselijk is om een vergoeding voor de facilititeit te vragen. Het ligt het niet voor de hand om aansluiting te zoeken bij de ov-chipkaart. In de eerste plaats omdat dit systeem formeel geen openbaar vervoer is. Daarnaast is het voorzien in ov-chipkaart apparatuur in de voertuigen relatief duur en zijn de opbrengsten marginaal.

Indien voor een (beperkte) tariefstelling wordt gekozen, dan zal dit gelet op het reizigerspotentieel, maar beperkt bijdragen in de compensatie van de kosten. Ter illustratie; indien uit wordt gegaan van 200 reizigersbewegingen per week en een tariefstelling van 1 euro per rit, dan bedragen de opbrengsten jaarlijks € 10.000,-. Het hanteren van een dergelijk tarief kan echter wel een middel zijn om bezoekers bewust te laten kiezen voor de facilititeit. Dit vergroot de kans dat het vervoermiddel gebruikt wordt door mensen die het nodig hebben en daarmee ook de beschikbaarheid voor deze doelgroep. Ook kan worden overwogen om houders van een Stadspas en/of WMO-pas gratis gebruik te laten maken van het alternatief vervoer.

Gezien de genoemde exploitatielasten en zeer beperkte inkomsten zal de markt voor een dergelijk alternatief vervoerssysteem geen sluitende businesscase kunnen opleveren. Dit is mogelijk wel het geval (of voor een substantieel deel) bij een eventueel systeem voor de gehele binnenstad. Daarbij zal dan van belang zijn met welke doelstellingen een dergelijk vervoersconcept wordt ingericht. Als

vanuit gastvrijheidsconcept wordt gekozen voor een 'servicedienst' langs haltes en parkeergarages of wordt gekozen voor een meer toeristische invulling, dan is een commerciële businesscase, waarbij substantiële opbrengsten worden gegenereerd denkbaar.

Investeringslasten

Investeren in vervoersmiddelen is gedurende het experimentele fase niet aan te bevelen. Naast de genoemde jaarlijkse exploitatielasten zal echter voor het tijdelijk systeem nog wel geïnvesteerd moeten worden in communicatie/marketing en haltevoorzieningen en mogelijk andere voorzieningen in het openbare gebied. Voor wat betreft de kosten van communicatie zal worden onderzocht in welke mate kan worden aangesloten bij de binnenstadscampagne en overige bestaande communicatiesporen. Voor voorzieningen op straat (haltes, fysieke aanpassingen openbare ruimte, bebording) wordt vanuit referentieprojecten rekening gehouden met een bedrag van € 75.000,-. Gelet op pilotkarakter zal worden bekeken of gewerkt kan worden met tijdelijke en goedkopere oplossingen.

7. Advies en vervolgproces

Advies

Op basis van het bovenstaande wordt geadviseerd om in het eerste jaar waarin het openbaar vervoer niet meer het Akerkhof aandoet als experiment de Snap-cab en de elektrische Minibus allebei een half jaar te laten rijden op route 2 van Westerhaven via Akerkhof naar Gedempte Zuiderdiep en vice versa, zodat met beide vervoersmiddelen ervaring wordt opgedaan. In het tweede jaar kan vervolgens desgewenst worden gekozen voor aanpassing of uitbreiding van het experiment, bijvoorbeeld met de routes 4 en 5 (door het A-kwartier en over de Westerhaven). Op deze wijze wordt kennis verzameld over nut en noodzaak, potentie en gebruiksmotieven, welke kennis kan worden ingezet ten behoeve van het maken keuzes voor een vervoersconcept op binnenstadsniveau.

Vervolgproces

Na vaststelling van type voertuig, route, opzet van de proef kan worden gestart met de volgende fase. Dat betekent dat een nadere marktconsultatie wordt opgezet en de condities waaronder het systeem gaat functioneren gehard worden. Bij de nadere marktconsultatie wordt ook 'Iederz' betrokken om de condities rondom het inzetten van mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt concreet te maken. Ook wordt ook het overleg met stakeholders gevoerd. Te denken valt aan de gehandicaptenbond, OV-consumentenplatform, de ouderenraad en overige stakeholders.

Er wordt een plan gemaakt met betrekking tot alle juridische aspecten, waar onder eventuele ontheffingen van OV-bureau, RVV ontheffingen en aanbesteding. Ten aanzien van deze aspecten wordt overigens op basis van de eerste verkenningen geen belemmering verwacht.

Ook wordt een monitoringsplan opgesteld zodat tijdens de periode van de pilot de effectiviteit kan worden gemeten.

Beoogd wordt eind 2016 een uitvoeringskrediet aan te vragen, waarna de realisatiefase kan starten. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om eventueel fysieke aanpassingen in het openbaar gebied (haltering) en de aanbesteding/selectie van de uitvoerende marktpartij.