

Presentatie Quick Scan Kabelbaan

13 februari 2013



Inhoud presentatie

- Inleiding
- Kabelbaan openbaar vervoer?
- Ruimtelijke inpassing
- Tentatieve kostenraming
- Procedure/planning
- Vervolg

Kabelbaan openbaar vervoer?

Toeristische attractie

Alleen mogelijk met regels besloten vervoer

- Niet volgens een dienstregeling
- Gekoppeld aan een product (P+R, Ikea)

- + vrije tarief bepaling
- Groot risico bezwaar andere marktpartijen

Kabelbaan openbaar vervoer?

Wet Personenvervoer 2000

- Openbaar vervoer concessie
 - Aanbestedingsprocedure
 - Bevoegd gezag provincie
- + Planologisch eenvoudiger te realiseren (het algemeen belang)
- Tarief = OV chip (laag), uitzonderingen mogelijk.

Kabelbaan openbaar vervoer?

Wet Personenvervoer 2000

Definitie openbaar vervoer

voor een ieder openstaand personenvervoer
volgens een dienstregeling met een auto, bus,
trein, metro, tram of een via een geleidesysteem
voortbewogen voertuig.

Kabelbaan openbaar vervoer

Conclusie

- Kabelbaan moet worden gezien als een vorm van openbaar vervoer

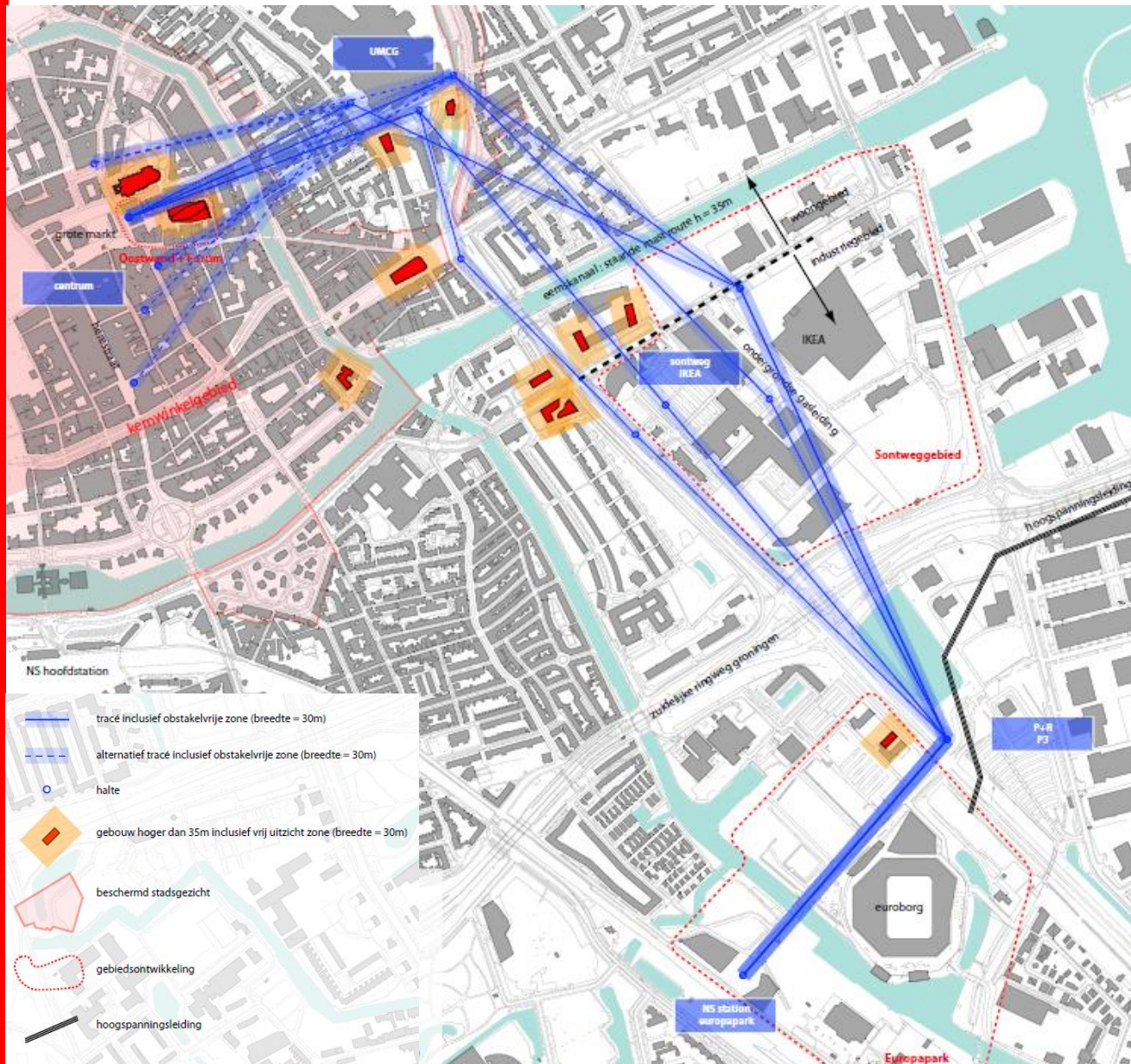
Consequentie

- Overheid risicodrager
- Overheid opbrengstverantwoordelijk
- Publiek/private afspraken mogelijk (PPS)

Ruimtelijke inpassing Randvoorwaarden

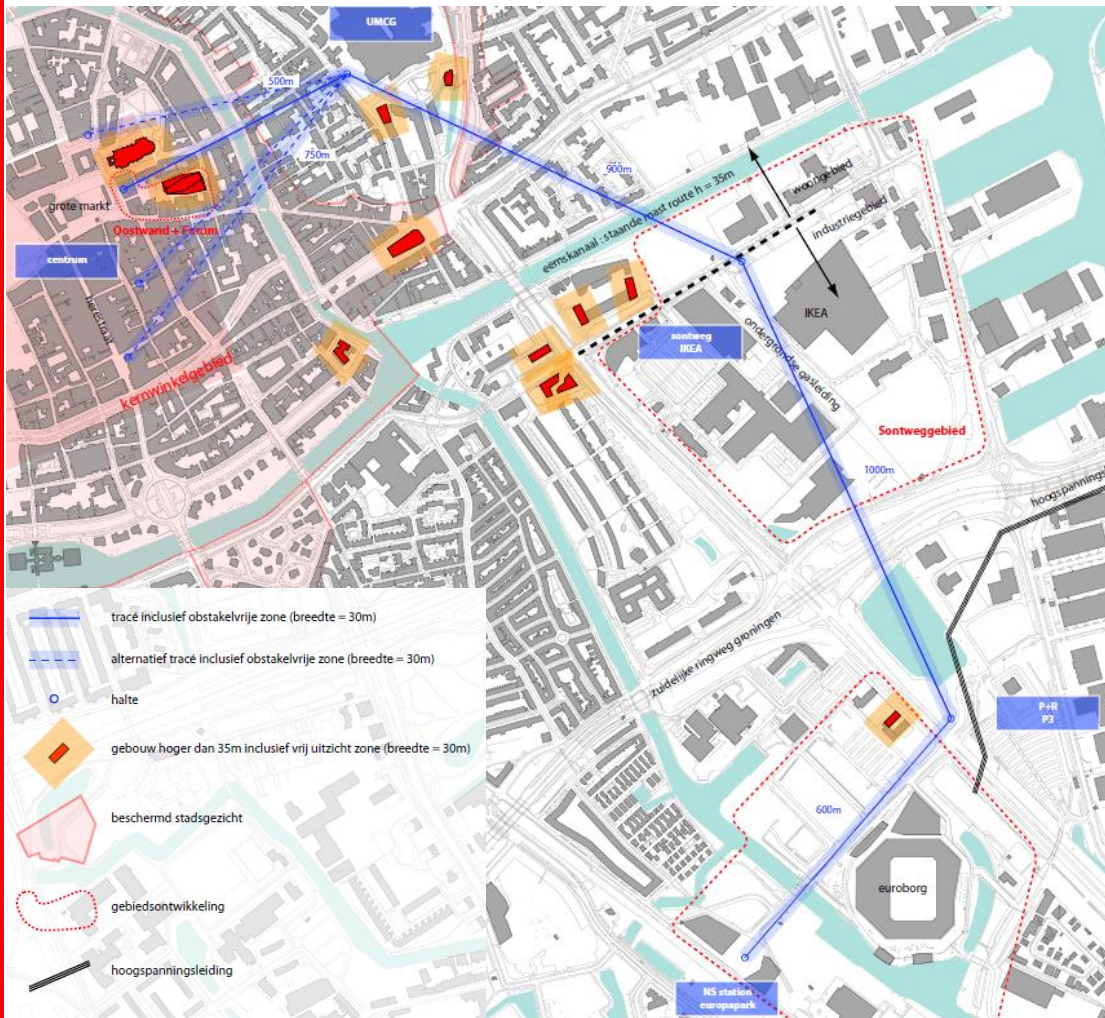
- Aanlanding op/in het Forum niet mogelijk
- Niet over gebouwen > 35 meter hoog
- Vrij uitzicht bestaande gebouwen > 30 meter
- Kabelbaanmasten/stations in openbare ruimte
- Kabelbaan niet in nabijheid
hoogspanningsmasten / ondergrondse
hoofdtransportleidingen
- Staande mastroute Eemskanaal (35 meter)

Ruimtelijke inpassing



stad.

Ruimtelijke inpassing



Variant 1

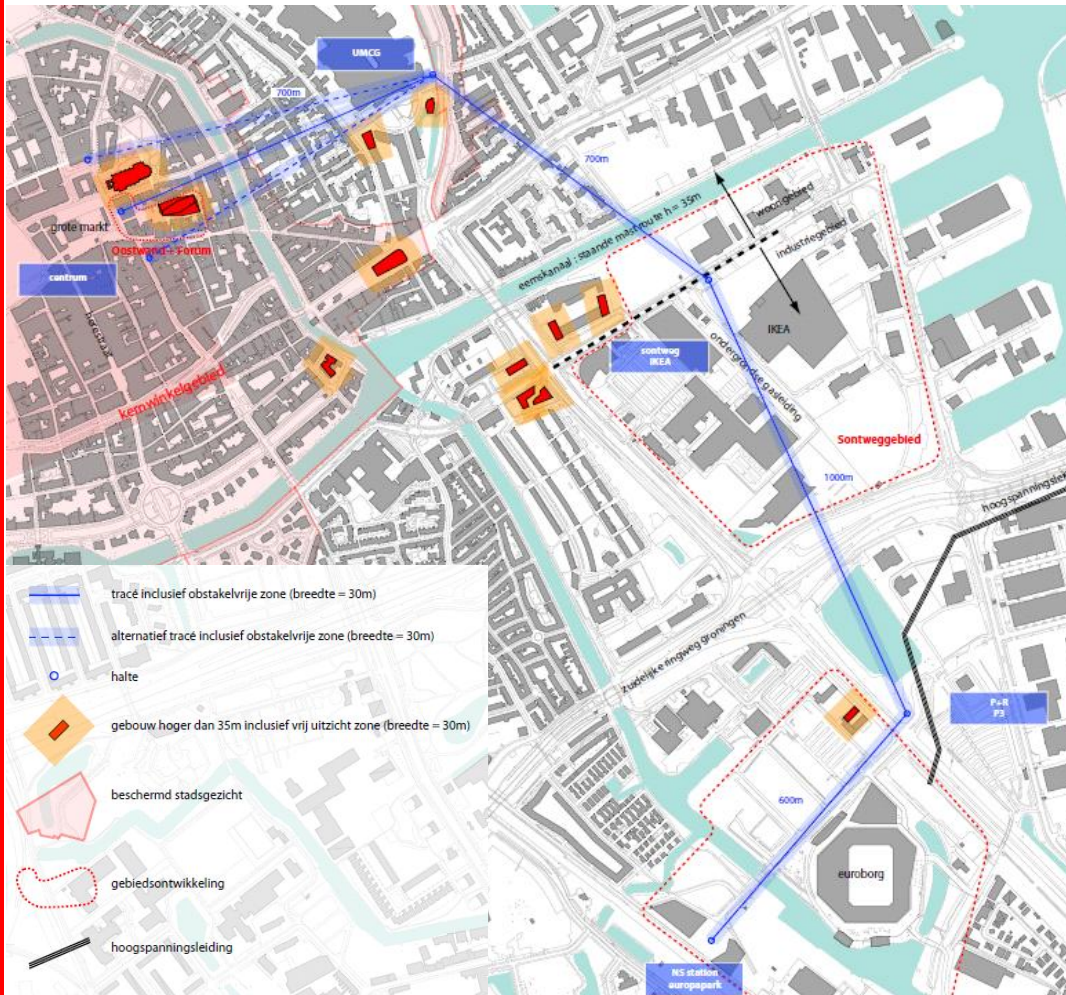
+ grote 'invalshoek'
binnenstad

+ locatie halte
Sontweg aan
doorgaande weg

- locatie halte Sontweg
op grotere afstand
detailhandel

- grote delen tracé
boven woongebied en
beschermd
stadsgezicht

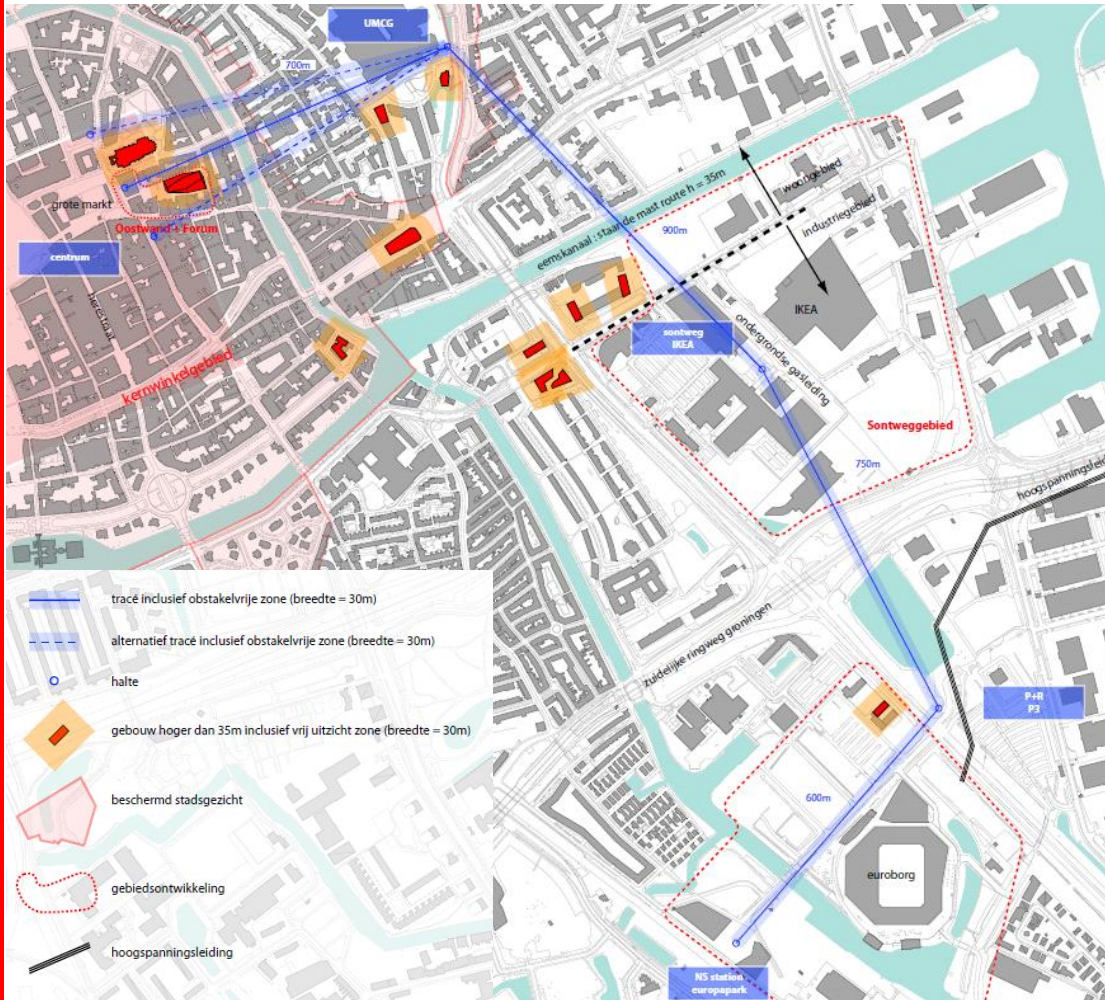
Ruimtelijke inpassing



Variant 2a

- + vrije locatie halte UMCG
- + locatie halte Sontweg aan doorgaande weg
- kleinere 'invalshoek' richting binnenstad
- locatie halte Sontweg ligt op grotere afstand van detailhandel
- hoogste percentage tracédelen boven woongebied en beschermd stadsgezicht

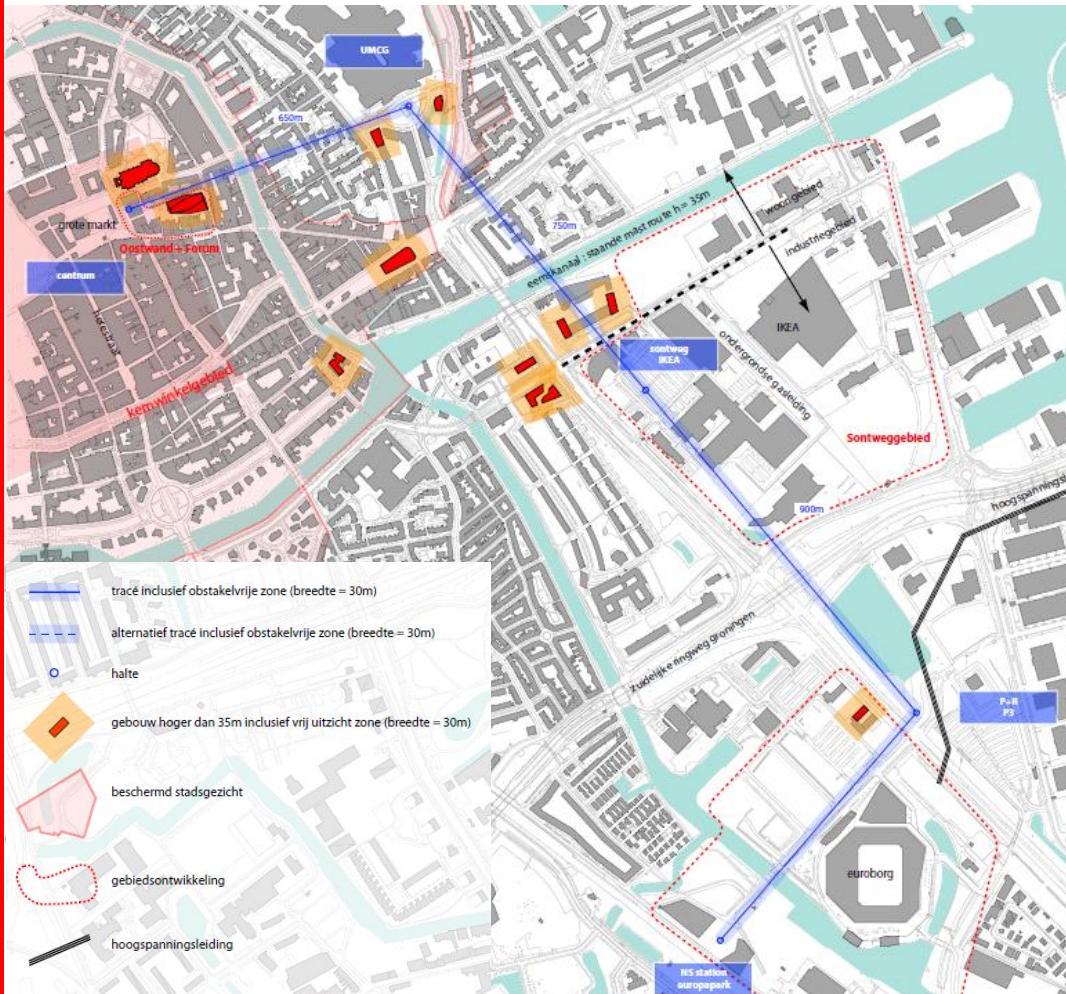
Ruimtelijke inpassing



Variant 2b

- + vrije locatie halte UMCg
- + locatie halte Sontweg in het centrum van het Sontweggebied
- kleinere 'invalshoek' richting binnenstad
- Halte Sontplein aan achterkant
- grote delen tracé boven woongebied en beschermd stadsgezicht

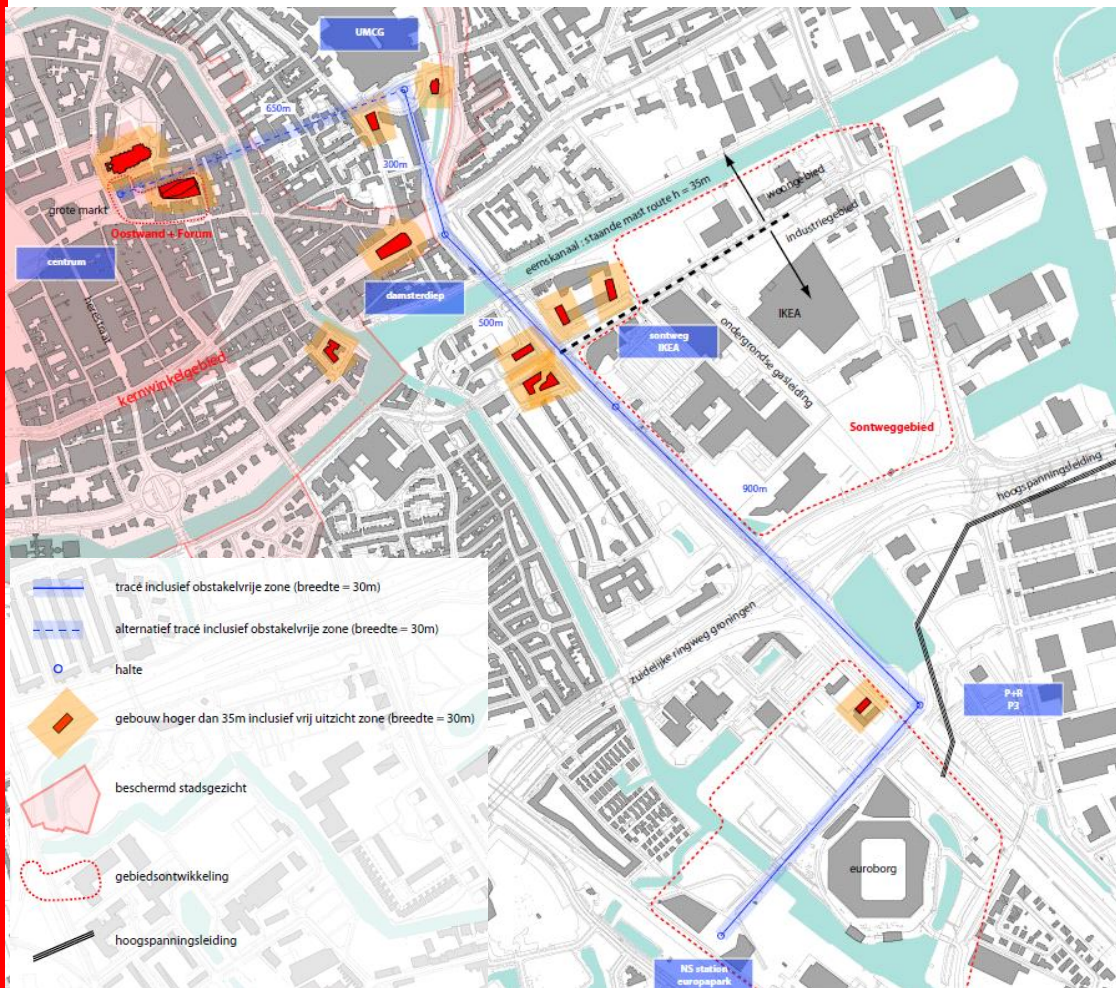
Ruimtelijke inpassing



Variant 3a

- + halte UMCG direct bij hoofdingang
- + locatie halte Sontweg aan in het centrum van het Sontplein
- + kortste tracévariant
- geen 'invalshoek' richting binnenstad en zeer dicht langs het Forum
- tracé tussen twee woontorens Kop van Oost
- grote delen tracé boven woongebied en beschermd stadsgezicht

Ruimtelijke inpassing



Variant 3b

- + niet over woongebieden of beschermde stadsgezichten
- + halte UMCG direct bij hoofdingang
- +/- extra halte Damsterdiep
- geen 'invalshoek' richting binnenstad en zeer dicht langs het Forum
- locatie halte Sontweg ligt op grotere afstand

Ruimtelijke inpassing

Conclusie

- Kabelbaan kan ruimtelijk ingepast worden, maar nader onderzoek is noodzakelijk.

Financiën op basis quick scan 6 december

Parameters

Rente	3,8 procent.
Onvoorzien (op basis van globaal pve)	40,0 procent.
Prijspeil	2012
Exploitatie periode	25 jaar
Financieel model	statisch model
Reizigersscenario	7700 reizigers per dag

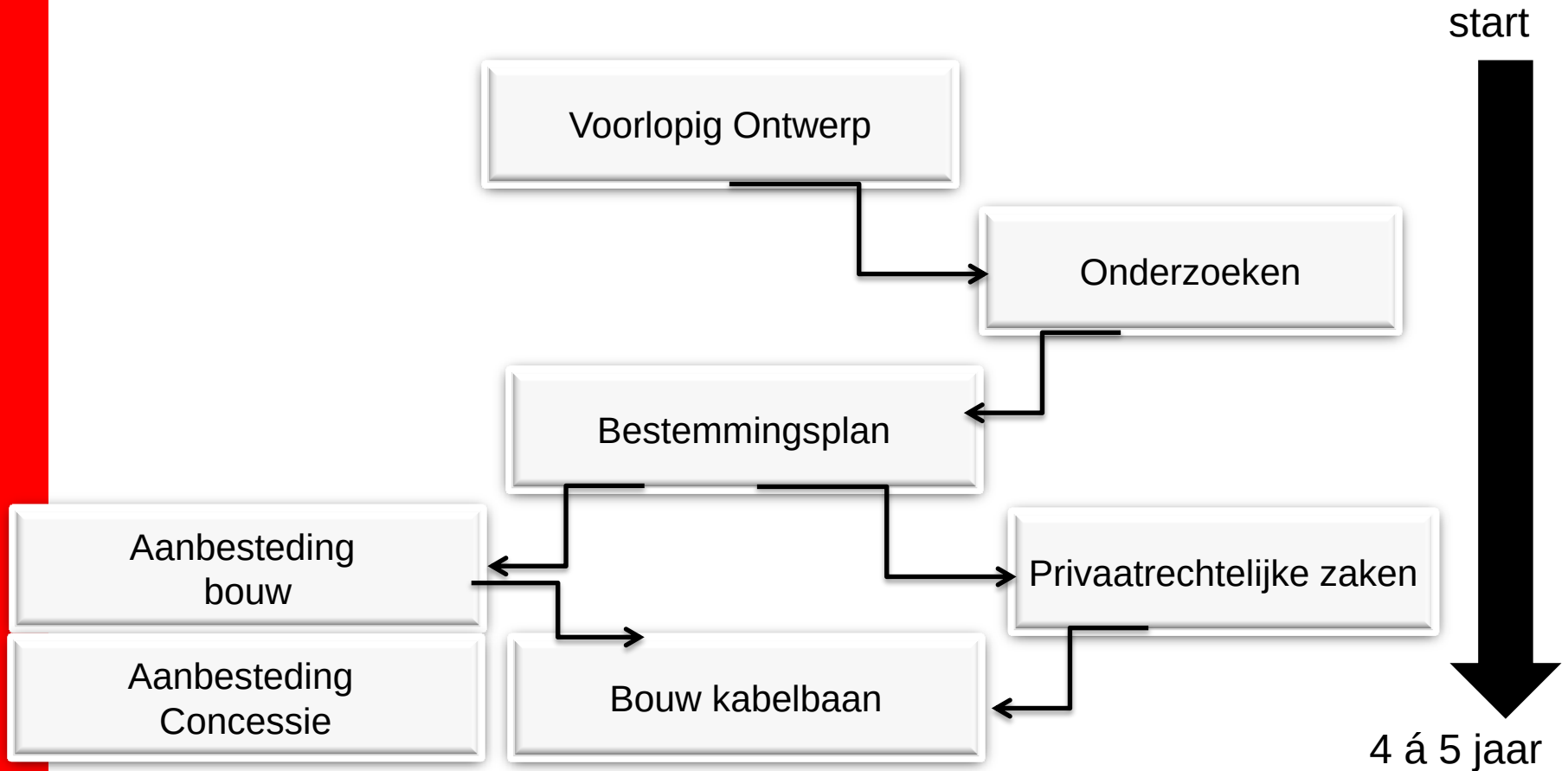
Investering	circa € 30 miljoen
Benodigde opbrengst per kaartje (kostendekkend)	circa € 1,50
Huidige opbrengst lijn 22	€ 0,98

Financieel

Conclusie

- Als publiek project een tekort vanwege huidige OV tarieven
- Bij aanpassing OV tarieven is kostendekkendheid mogelijk
- Er lijkt publiek geld nodig voor realisatie

Procedure/planning



Kortom

Conclusie

- Kabelbaan is een vorm van openbaar vervoer
- Hierdoor is overheid risicodragend en opbrengstverantwoordelijk
- Kabelbaan is ruimtelijk inpasbaar
- Als publiek project bij huidige OV tarieven een tekort
- Bij aanpassen OV tarieven lijkt kostendekkendheid mogelijk
- Zonder publieke middelen lijkt realisatie lastig
- Realisatie periode tenminste 4 á 5 jaar

Vervolg?

- Gaan we verder met het onderzoek naar de haalbaarheid kabelbaan?
- Bij vervolg, onderzoek naar:
 1. Mogelijkheden PPS (inclusief financiering/businesscase)
 2. Onderzoek vervoerswaarde
 3. Onderzoek of er geïnteresseerde vervoerders zijn
 4. Ruimtelijke inpassing