



Onderwerp Raadsstuk Initiatiefvoorstel Haarlem City Bus	
Nummer	2019/182886
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	GRIFFIE
Auteur	Frank Visser, Frits Garretsen, Sander van den Raadt, Frans Smit
Telefoonnummer	023-5113034
Email	griffiebureau@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Voorgesteld wordt het college de opdracht te geven de haalbaarheid van een nieuwe collectieve vervoersvorm in de binnenstad te onderzoeken, zoals geformuleerd in het initiatiefvoorstel, om zo de grotendeels autoluwe binnenstad beter te ontsluiten voor toeristen en een betere toegankelijkheid van de binnenstad te bereiken voor bezoekers die een lichamelijke beperking hebben. Tevens wordt voorgesteld het college opdracht te geven hierop aantoonbaar terug te komen in het nog vast te stellen Mobiliteitsbeleid.</p> <p>Hierbij kan gekozen worden voor besloten vervoer, voor openbaar vervoer of voor een combinatie van beide. Afhankelijk van de gekozen vorm kan dit voorstel ook een innovatie betekenen in het sociaal domein door het bieden van een nieuwe vorm van dagbesteding of re-integratie.</p> <p>De gemeente zal een stimulerende en faciliterende rol hebben. De financiële verantwoordelijkheid ligt bij de provincie en/of de commerciële vervoerder, afhankelijk van de gekozen vervoersvorm. Er wordt dus niet om een financiële bijdrage van de gemeente aan de exploitatie gevraagd. Mocht worden gekozen voor een invulling via het sociaal domein dan is er direct of indirect wel sprake van een gemeentelijke bijdrage, maar dat komt dan uit reguliere budgetten. Om de vervoersvoorziening daadwerkelijk te realiseren wordt verwacht dat een eenmalige gemeentelijke bijdrage van 20.000 euro nodig is. Mocht dit geld voor de uitwerking niet nodig zijn dan kan dit worden ingezet als een eenmalige subsidie voor de aanschaf van materieel.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van de initiatiefnemers in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none">- Collegebesluit Pendeldienst Cronjé garage (met evaluatie) 29 juni 2010- Raadsstuk "Beschikbaar stellen krediet voor voorbereiding herinrichting Nieuwe Groenmarkt en uitbreiding autoluwe binnenstad (2017/258640) behandeld in raad d.d. 28 september 2017

	<ul style="list-style-type: none"> - Beschikbaar stellen krediet voor realisatie van het Definitief Ontwerp (DO) voor uitbreiding van de Autoluwe Binnenstad (2018/389960) in raadsvergadering 29 november 2018 - Brief college inzake Initiatiefnota Haarlem city bus d.d. 26 februari 2019
<p>Besluit Raad d.d. (wordt ingevuld door de griffie)</p>	<p>De raad der gemeente Haarlem,</p> <p>Gelezen het voorstel van de raadsleden Visser (ChristenUnie), Garretsen (SP), van den Raadt (Trots Haarlem) en Smit (OPHaarlem),</p> <p>Gelezen de reactie op dit initiatief van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het College te vragen de haalbaarheid te verkennen van een nieuwe collectieve vervoersvorm (openbaar of besloten vervoer) met duurzame elektrische voertuigen in de binnenstad; 2. Deze verkenning uit te voeren in overleg met Connexxion, Provincie Noord-Holland, Spaarnelanden, ondernemers in de binnenstad, partners in het sociaal domein (welzijnsinstellingen en GGZ) en mogelijke uitvoerders (Delft City Shuttle, Zoef Zoef); 3. Het college op te dragen aantoonbaar in het nog op te stellen mobiliteitsbeleid (voorzien in december 2019) terug te komen op de haalbaarheid van het initiatiefvoorstel; 4. Bij voldoende haalbaarheid de raad uiterlijk bij de presentatie van dit bredere mobiliteitsbeleid een voorstel voor te leggen voor het starten van een proef voor tenminste één jaar; 5. Hierbij te streven naar start van de vervoersdienst per uiterlijk 1 juli 2020; 6. Voor de verdere uitwerking 20.000 euro beschikbaar te stellen, te dekken uit de reserve sociaal domein; 7. De aangekondigde beleidsregels voor initiatieven van marktpartijen voor het vervoer voor bezoekers en toeristen in de binnenstad ter bespreking aan de commissie beheer aan te bieden. <p>de griffier, de voorzitter,</p>

1. Inleiding

Initiatiefnemers hebben in de raadsvergadering van 20 december 2018 het initiatiefvoorstel "Haarlem City Bus, voor een bereikbare binnenstad gepresenteerd. Het college heeft hierop per brief gereageerd op 26 februari 2019. Dit raadstuk bevat het voorstel van de initiatiefnemers naar aanleiding van deze collegereactie.



Voorgesteld wordt het college de opdracht te geven de haalbaarheid van een nieuwe collectieve vervoersvorm in de binnenstad te onderzoeken om zo de grotendeels autoluwe binnenstad beter te ontsluiten voor toeristen en een betere toegankelijkheid van de binnenstad te bereiken voor bezoekers die een lichamelijke beperking hebben. Tevens wordt voorgesteld het college opdracht te geven hierop aantoonbaar terug te komen in het nog vast te stellen Mobiliteitsbeleid.

Hierbij kan gekozen worden voor besloten vervoer, voor openbaar vervoer of voor een combinatie van beide. Afhankelijk van de gekozen vorm kan dit voorstel ook een innovatie betekenen in het sociaal domein door het bieden van een nieuwe vorm van dagbesteding of re-integratie.

De gemeente zal een stimulerende en faciliterende rol hebben. De financiële verantwoordelijkheid ligt bij de provincie en/of de commerciële vervoerder, afhankelijk van de gekozen vervoersvorm. Er wordt dus niet om een financiële bijdrage van de gemeente aan de exploitatie gevraagd. Mocht worden gekozen voor een invulling via het sociaal domein dan is er direct of indirect wel sprake van een gemeentelijke bijdrage, maar dat komt dan uit reguliere budgetten. Om de vervoersvoorziening daadwerkelijk te realiseren wordt verwacht dat een eenmalige gemeentelijke bijdrage van 20.000 euro nodig is. Mocht dit geld voor de uitwerking niet nodig zijn dan kan dit worden ingezet als een eenmalige subsidie voor de aanschaf van materieel.

2. Voorstel aan de raad

De initiatiefnemers stellen de raad voor:

1. Het College te vragen de haalbaarheid te verkennen van een nieuwe collectieve vervoersvorm (openbaar of besloten vervoer) met duurzame elektrische voertuigen in de binnenstad;
2. Deze verkenning uit te voeren in overleg met Connexxion, Provincie Noord-Holland, Spaarnelanden, ondernemers in de binnenstad, partners in het sociaal domein (welzijnsinstellingen en GGZ) en mogelijke uitvoerders (Delft City Shuttle, Zoef Zoef);
3. Het college op te dragen aantoonbaar in het nog op te stellen mobiliteitsbeleid (voorzien in december 2019) terug te komen op de haalbaarheid van het initiatiefvoorstel;
4. Bij voldoende haalbaarheid de raad uiterlijk bij de presentatie van dit bredere mobiliteitsbeleid een voorstel voor te leggen voor het starten van een proef voor tenminste één jaar;
5. Hierbij te streven naar start van de vervoersdienst per uiterlijk 1 juli 2020;
6. Voor de verdere uitwerking 20.000 euro beschikbaar te stellen, te dekken uit de reserve sociaal domein;
7. De aangekondigde beleidsregels voor initiatieven van marktpartijen voor het vervoer voor bezoekers en toeristen in de binnenstad ter bespreking aan de commissie beheer aan te bieden.

3. Beoogd resultaat

Met dit initiatiefvoorstel beogen wij, door het bieden van een nieuwe duurzame collectieve vervoersvorm:

- De bereikbaarheid van de voorzieningen in de Haarlemse binnenstad te vergroten voor mensen met een lichamelijke beperking en voor toeristen;
- De parkeerdruk in en rond de binnenstad te verlagen.

Afhankelijk van de gekozen vorm kan dit voorstel ook een innovatie betekenen in het sociaal domein door het bieden van een nieuwe vorm van dagbesteding of re-integratie.

4. Argumenten

1. Het besluit past in het ingezette beleid

Dit besluit sluit draagt bij aan het toegankelijk maken van Haarlem en is een impuls voor de binnenstad. Het besluit bouwt voort op de reactie van het college op de initiatiefnota. Er wordt aangehaakt bij het nog door het college te ontwikkelen bredere mobiliteitsbeleid. Wel wordt het college gevraagd ondertussen het voorstel verder uit te werken conform de initiatiefnota zodat nog dit jaar een besluit kan worden genomen over de start van de vervoerdienst. Alleen dan kan de vervoerdienst voor de zomer van 2020 starten.

2. Het voorgestelde vervoer is duurzaam

Voorgesteld wordt gebruik te maken van elektrisch aangedreven voertuigen. Hiermee kan het vervoer duurzaam worden uitgevoerd.

3. Er is draagvlak voor een nieuwe vervoersvorm

Verschillende mogelijke partners in het project hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn een bijdrage te leveren aan het project (zie paragraaf 7 initiatiefvoorstel). Inmiddels heeft ook Zoef Zoef aangegeven bij te willen dragen aan een collectieve vervoersvorm in de binnenstad.

4. Initiatieven in andere steden tonen haalbaarheid aan

In de initiatiefnota worden voorbeelden aangehaald uit Leiden, Gent, Delft en Utrecht (zie paragraaf 4 initiatiefvoorstel).

5. College krijgt de ruimte om het initiatief vorm te geven

In het voorstel wordt geen voorkeur uitgesproken voor de route, frequentie, vervoermiddel, tarief en juridische vormgeving. Dit hangt namelijk allemaal met elkaar samen. Om het initiatief tot een succes te maken is het nodig om alle potentiële partners aan het project samen te brengen. Op basis van de kennis van deze partijen en de bereidheid om te participeren kan dan de beste vorm gekozen worden. De gemeente zal bij de ontwikkeling van het vervoerssysteem een faciliterende en regisserende rol hebben.

6. Het gevraagde budget is beperkt

Uiteindelijk zal de vervoervoorziening zich grotendeels zelf moeten bedruipen aangevuld met bijdragen vanuit partners die belang hebben bij de voorziening. Financiering van de vaste kosten is



naast de inkomsten van tickets en eventuele bijdragen uit de budgetten voor openbaar vervoer bijvoorbeeld mogelijk vanuit sponsoring, de BIZ en vanuit budgetten voor het sociaal domein (dagbesteding, goedkoper alternatief voor WMO-vervoer). Als budget wordt alleen een budget van 20.000 euro gevraagd voor de kwartiermakersfase. Doel is om samen met partnerorganisaties de dienst op korte termijn op te zetten en daarbij de risico's zo klein mogelijk te maken. De dekking hiervan kan uit de reserve sociaal domein gezien de bijdrage aan toegankelijkheid en (in geval van een besloten vervoervoorziening) de bijdrage aan re-integratie en/of dagbesteding. Maar indieners staan ook open voor andere mogelijke dekkingen. Voor de gemeente Haarlem zijn er daarnaast alleen kosten voor kleine aanpassingen aan de infrastructuur voor het regelen van toegang tot het autoluwe gebied en het veilig kunnen halteren. Zie verder paragraaf 8 van het initiatiefvoorstel voor de verdere financiële onderbouwing.

5. Risico's en kanttekeningen

1. College wil initiatief afwegen binnen kaders van nog op te stellen breder mobiliteitsbeleid

Het college ziet de behoefte om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte van verschillende doelgroepen bezoekers en bewoners, inclusief mindervaliden en het college wil daar graag in meedenken. Het college wil echter voorrang geven aan de ontwikkeling van het bredere mobiliteitsbeleid en van daaruit het onderwerp van de initiatiefnota vormgeven. Het college verwacht dat met deze integrale aanpak het meest efficiënt en effectief ingespeeld kan worden op de behoeften die spreken uit de initiatiefnota.

Hierdoor dreigt echter realisatie van een collectief vervoerssysteem voor de binnenstad op de lange baan geschoven te worden. Zolang het integrale mobiliteitsbeleid niet is vastgesteld worden er dan immers geen stappen gezet om te komen tot een collectief vervoerssysteem in de binnenstad. Behandeling van dit bredere mobiliteitsbeleid is bovendien pas voorzien op 12 december 2019 in de commissie beheer.

Voorgesteld wordt daarom het college te vragen een collectief vervoerssysteem voor de binnenstad het komende jaar met de partners uit te werken en uiterlijk in december 2019 tegelijk met het bredere mobiliteitsbeleid aan de raad voor te leggen. Zo is er voldoende tijd voor overleg met de partners en het opstellen van een business case zodat voor de zomer 2020 kan worden gestart. Mocht in het bredere mobiliteitsbeleid worden besloten om de autoluwe binnenstad verder te vergroten dan zal dit het belang van een collectief vervoerssysteem alleen maar vergroten.

2. Concessie openbaar vervoer net gestart

Het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer ligt bij de provincie(s) en vervoerregio die dit hebben uitbesteed aan een commerciële partij. De nieuwe concessie is onlangs voor 10 jaar ingegaan. Dit beperkt de mogelijkheden. Tussentijdse oplossingen binnen de concessie zijn mogelijk. Dit is wel moeilijk omdat het OV deels afhankelijk is van een bijdrage van de opdrachtgevers. Daarom zal een nieuwe vervoerdienst binnen de concessie snel ten koste kan gaan van bestaand openbaar

vervoer tenzij de concessiebijdrage wordt verhoogd of een andere partij bereid is bij te dragen. In de initiatiefnota is aangegeven dat bijvoorbeeld sponsoring vanuit de BIZ een mogelijkheid is. Daarnaast is aangegeven dat het voorgestelde collectief vervoerssysteem niet persé de vorm van openbaar vervoer hoeft te hebben. Er kan ook worden gekozen voor besloten vervoer. Ook bij een vorm van besloten vervoer kan overigens de uitvoerder van de OV-concessies in Haarlem betrokken zijn, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van materieel.

3. Beleidsregels zijn een eerste stap

Het college ontwikkelt beleidsregels voor het vervoer voor bezoekers en toeristen, die als kader moeten dienen waarbinnen marktpartijen initiatieven kunnen opzetten. Dit is een eerste noodzakelijke stap. Het is immers niet uit te sluiten dat bij succes meerdere initiatieven ontstaan. De verwachting is echter dat een initiatief alleen van de grond kan komen door een actieve faciliterende en regisserende rol van de gemeente. Daarom vragen initiatiefnemers aan het college dit de komende maanden op te pakken.

4. Voor mindervaliden zijn er al verschillende mogelijkheden

Voor mindervaliden zijn er gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze liggen echter buiten het autoluwe gebied. Naast het reguliere openbaar vervoer is er voor deze doelgroep het WMO-taxi vervoer. WMO-taxi's hebben 24/7 toegang tot het autoluwe gebied. Dit vervoer moet echter besteld worden en is niet toegankelijk voor medereizigers zonder WMO-indicatie. Daarnaast is het minder geschikt voor hele korte ritten. Mede daarom is in enkele Haarlemse wijken het Zoef Zoef systeem opgezet. Het college leest de initiatiefnota een behoefte om dit verder te verbeteren en gaat kijken wat er bij de herijking van het WMO-vervoer mogelijk is. De herijking van het WMO-vervoer is een goed moment om te kijken welke verbeteringen mogelijk zijn. Gezien het specifieke karakter van de binnenstad (autoluwe binnenstad, toeristische mogelijkheden), hoeft de ontwikkeling van een collectief vervoerssysteem voor dit gebied hier echter niet op te wachten.

5. Gebruik lastig te voorspellen

Ondanks de eerdere ervaringen in Haarlem en de ervaringen in andere steden is het moeilijk te voorspellen hoeveel reizigers gebruik gaan maken van de vervoersvoorziening. Dit hangt van veel factoren af zoals route, aantal partners dat de vervoersvoorziening promoot voor zijn locatie en prijs van het kaartje. Daarom is het goed om het eerste jaar als proef te beschouwen waarbij ruimte is om de route en tarieven aan te passen. In dit eerste jaar moet rekening worden gehouden met een ingroei van het aantal reizigers. Voor dit eerste jaar zou voor de voertuigen voor een lease constructie gekozen kunnen worden.

6. Uitvoering

Het college wordt gevraagd het voorstel samen met partners verder uit te werken voor december 2019. Op dat moment kan de raad nadere besluiten nemen over het starten van de vervoersdienst.



7. Bijlagen

Initiatiefnota "[Haarlem City Bus: voor een bereikbare binnenstad](#)"