

Haarlem City Bus

Voor een bereikbare binnenstad

INITIATIEFVOORSTEL AAN GEMEENTERAAD HAARLEM

17 december 2018

Haarlem, 17 december 2018

Geachte raadsleden, raadsvoorzitter en griffie

In de raadsvergadering van 29 november 2018 heeft de ChristenUnie samen met SP en Trots Haarlem een motie “Verken Haarlem City Bus” ingediend. Op basis van de reacties van verschillende fracties is toen besloten deze motie om te zetten naar een initiatiefvoorstel.

Hierbij presenteren wij u het initiatiefvoorstel “Haarlem City Bus, voor een bereikbare binnenstad”. Met dit voorstel sluiten wij het jaar van de toegankelijkheid af met een initiatief die de toegankelijkheid van de Haarlemse binnenstad sterk moet verbeteren. Daarnaast draagt dit voorstel bij aan de bereikbaarheid van toeristische voorzieningen.

Wij zouden dit voorstel graag in de gemeenteraad van 20 december 2018 kort toelichten zodat het college daarna een reactie kan voorbereiden en we het voorstel hopelijk op korte termijn in de raadscommissie beheer kunnen bespreken.

Het initiatiefvoorstel bevat verschillende mogelijkheden qua soorten vervoer, frequentie, route en betrokken partijen. We maken in dit voorstel geen keuze voor het model maar schetsen de mogelijkheden. We vragen met dit initiatief aan het college samen met de mogelijke partners tot het beste model te komen voor onze binnenstad.

Wij zien uit naar de bespreking en hopen dat Haarlem met jullie steun zomer 2019 een nieuw vervoersmiddel rijker is!

Met vriendelijke groet,

Frank Visser, ChristenUnie
Frits Garretsen, SP
Sander van den Raadt, Trots Haarlem
Frans Smit, OPHaarlem

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Eerdere initiatieven	5
3. Mogelijke vervoersvormen	7
4. Voorbeelden in andere steden	8
Ringlijn Museumkwartier Utrecht (lijn 2)	8
Wandelbus Gent	9
OV-museumlijn 10, Leiden.....	10
Delft City Shuttle	11
5. Mogelijke routes in Haarlem	13
6. Keuze vervoerssysteem voor Haarlem.....	15
7. Mogelijke betrokken partijen	18
8. Financiële onderbouwing.....	21
9. Aandachtspunten.....	23
10. Besluit.....	24

1. Inleiding

Aanleiding

Nu de autoluwe binnenstad wordt vergroot worden de loop- en rolstoelafstand naar verschillende delen van de binnenstad vanaf de dichtstbijzijnde gehandicaptenparkeerplaats groter. Dit kan daarom gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor mensen met een lichamelijke beperking. Door de vergrijzing zal deze groep de komende jaren groeien.

Vroeger waren Smedestraat, Grote Markt en Jansstraat bereikbaar met meerdere reguliere buslijnen. Met name de halte Krocht (hoek Smedestraat/Barteljorisstraat) was erg populair. Alle buslijnen door deze straten zijn sinds de bouw van de Appelaar-parkeergarage via het Verwulft of de Wilhelminastraat gaan rijden. Ook de loop- en rolstoelafstand vanaf OV-haltes richting de binnenstad zijn daardoor groter geworden. Haarlemse toeristische trekkers zoals de Grote Markt, het Teylers Museum en diverse hotels zijn daardoor nu niet met collectief vervoer bereikbaar.

Een nieuw collectief vervoersysteem kan de bereikbaarheid van de binnenstad vergroten. Dat er draagvlak voor een dergelijk vervoersysteem is, bewijst een eerder initiatief met een pendelbus tussen de Cronjé en de binnenstad (zie hoofdstuk 2). Ook zijn er inmiddels in andere steden succesvolle initiatieven waar Haarlem van kan leren.

Doel

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.

Voorstel in het kort

In deze initiatiefnota wordt voorgesteld het college de opdracht te geven de haalbaarheid van een nieuwe collectieve vervoersvorm in de binnenstad te onderzoeken. Hierbij kan gekozen worden voor besloten vervoer, voor openbaar vervoer of voor een combinatie van beide.

De gemeente zal hierbij 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.

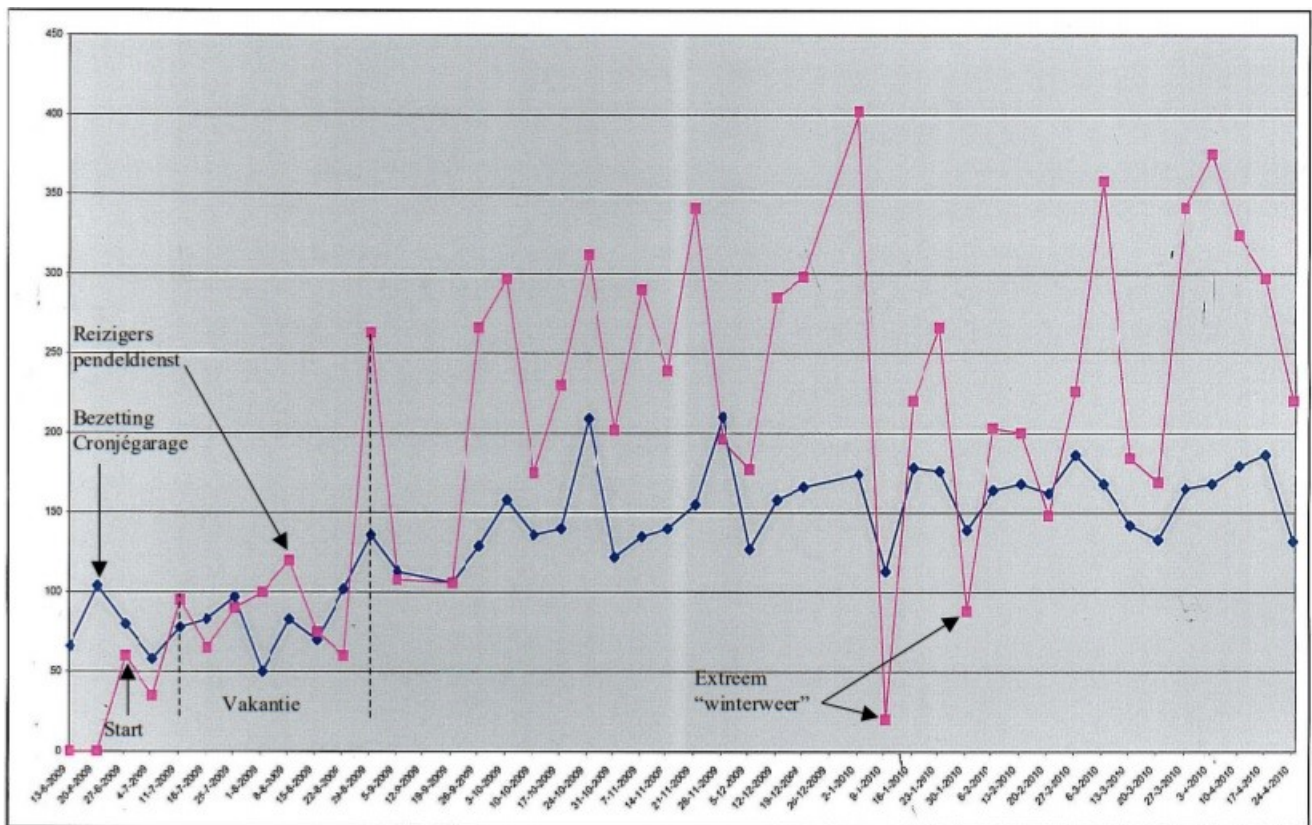
Om de vervoersvoorziening daadwerkelijk te realiseren wordt verwacht dat een eenmalige gemeentelijke bijdrage van 20.000 euro nodig is. Mocht dit geld voor de uitwerking niet nodig zijn dan kan dit worden ingezet als een eenmalige subsidie voor de aanschaf van materieel.

2. Eerdere initiatieven

Pendeldienst Cronjé-binnenstad

Van 27 juni 2009 t/m 31 december 2010 heeft op zaterdagen een gratis pendeldienst gereden tussen de parkeergarage Cronjé en de binnenstad (volgens route optie 1 zoals weergegeven in hoofdstuk 5). Deze pendeldienst is opgestart als tijdelijke of extra service in afwachting van het gereedkomen van de Raaks-parkeergarage. Het was de bedoeling om daarmee de parkeerdruk in het centrum te verlichten. Daarnaast was het de bedoeling dat deze pendeldienst het gebruik van de Cronjé-parkeergarage zou stimuleren.

De busjes reden om de 5 minuten. Blijkens een evaluatie uit juni 2010 kende deze dienst in het eerste jaar een groeiend aantal gebruikers. Elke zaterdag maakten 200 à 300 reizigers gebruik van de busjes met topwaarden tot 350 à 400 reizigers. De pendeldienst leek ook een positieve invloed te hebben op het gebruik van de Cronjé garage. Het gemiddelde "rapportcijfer" dat passagiers in een enquête voor de dienst gaven was een 8,7.



Gebruik Pendel Cronjé-Binnenstad in het eerste jaar

Het succes van de pendeldienst was voor het college aanleiding om deze voort te zetten voor een periode van drie jaar. De kosten hiervan zouden per jaar € 50.000,- zijn. Wel zou voor het einde van de contractperiode, op basis van het gebruik van de pendeldienst in relatie tot het gebruik van de Raaksgarage, besloten worden of de dienst na 1 januari 2011 zou worden voortgezet.¹

¹ Bron: Collegebesluit Pendeldienst Cronjé garage (met evaluatie) d.d. 29-6-2010

<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2010118548-BW-Nota-Pendeldienst-Cronjegarage-centrum3.pdf>. Deze evaluatie is 16-9-2010 besproken in de commissie beheer

Eind december 2010 is besloten de pendeldienst ondanks het succes te beëindigen. Dit had te maken met de bezuinigingen in verband met de economische crisis en tegenvallende inkomsten uit de parkeergarage Raaks in de eerste maanden. In raadsstukken hebben indieners hier weinig informatie over kunnen vinden. Wel staat in het jaarverslag van 2010 dat in plaats van de gratis pendel een actie dalurenkaartje voor lijn 73 is geïntroduceerd. Lijn 73 reed hiervoor in 2011 vanaf Haarlem-Noord een rondje rondom de binnenstad volgens de route Stationsplein via Spaarne en Gedempte Oudegracht. Indieners hebben niet kunnen achterhalen of als alternatief een betaalde dienst is overwogen. Met een betaalde dienst zou het wel openbaar vervoer zijn geworden en daarmee zou het een verantwoordelijkheid van de provincie zijn geworden.

Haarlem Hopper

Door de brand in de Appelaar-garage op 26 oktober 2010 waren er langere tijd minder parkeervoorzieningen beschikbaar in de binnenstad. Met name horecaondernemers merkten dat aan hun omzet. Daarom is toen gezocht naar een maatregel om meer bezoekers naar dit deel van de binnenstad te krijgen.

Vanaf 10 maart 2011 t/m 2 mei 2011 hebben vervolgens onder de naam Haarlem Hopper gratis pendelbusjes door het centrum van de stad gereden. De stopplaatsen waren: Parkeergarage Raaks, De Krocht, Klokhuisplein, Jansbrug, Parkeergarage Station, Spaarne, Damstraat, Kleine Houtstraat, De Kamp, Botermarkt. Deze busdienst werd met € 40.000 subsidie van de gemeente door ondernemers gestart.

De dienst werd verzorgd door drie gehuurde busjes op donderdag, vrijdag en zaterdag en de bedoeling was dat de busjes tot half juni zouden rijden, tot de ingebruikname van De Appelaar. De busjes stopten echter al na 8 weken omdat het aantal reizigers daalde. Volgens de centrummanager had dit te maken met een betere bekendheid van parkeergarage De Raaks en het mooie weer².

² https://m.ijmuidercourant.nl/cnt/dmf20180925_37386315/haarlem-hopper-stopt-ermee

3. Mogelijke vervoersvormen

Voor collectief vervoer in de binnenstad zijn er twee opties:

a. Openbaar vervoer

Van openbaar vervoer is volgens de Wet Personenvervoer 2000 sprake als het gaat om voor eenieder openstaand personenvervoer dat rijdt volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig. De verantwoordelijkheid ligt hiervoor bij de provincie. Zij geeft concessies uit.

In het concessiegebied Haarlem-IJmond is Connexxion momenteel de concessiehouder die het alleenrecht heeft op het aanbieden van openbaar vervoer. Connexxion is vrij in het bepalen van de lijnvoering en frequenties zolang de vervoerder maar voldoet aan de minimumeisen die zijn gesteld door de provincie. Als de gemeente een nieuwe buslijn wil dan kan zij hierover het gesprek starten met de provincie en/of Connexxion. Een nieuwe lijn zal alleen starten als de vervoerder hier voldoende markt voor ziet dan wel als een partij bereid is de onrendabele top te financieren.

Een bijzondere vorm van openbaar vervoer is de buurtbus. Hierbij wordt het materieel en de planning verzorgd door de vervoerder, maar bestaat het personeel uit vrijwillige chauffeurs. Hierdoor zijn de kosten lager. Een voorbeeld in Haarlem is buurtbuslijn 481 die, vanuit Haarlem, Bloemendaal en Santpoort ontsluit. De bus rijdt via een vaste dienstregeling en de OV-chipkaart is in deze bus gewoon geldig. De provincie Noord-Holland heeft een subsidie regeling voor de oprichting van buurtbusverenigingen en het verzorgen van vervoer door deze verenigingen³. In dit initiatiefvoorstel laten we deze optie buiten beschouwing omdat in de praktijk blijkt dat in de regio het lastig is vrijwilligers te vinden voor buurtbusprojecten en omdat het op basis van het buurtbusreglement de vraag is of de provincie voor de voorgestelde vervoersdienst akkoord zal gaan met een buurtbus⁴.

b. Besloten vervoer

Besloten collectief vervoer bestaat in allerlei vormen. Er zijn bijvoorbeeld bedrijven die voor hun personeel bussen inzetten met een vaste dienstregeling. Ook zijn er toeristische fietstaxi's en Tuktuks. Bij besloten vervoer kan er zowel sprake zijn van particulier initiatief als van (financiële) betrokkenheid van de overheid. De OV-chipkaart is niet geldig bij besloten vervoer.

³ https://www.noord-holland.nl/Loket/Producten_en_Diensten/Producten_op_alfabet/B/Buurtbusprojecten_wijziging_uitvoeringsregeling_Noord_Holland_2012

⁴ Blijkens het buurtbusreglement (Provinciale Staten zie M&W 3 december 2012 agendapunt 9d, <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=12102>) is de buurtbusregeling bedoeld voor gebieden waar het reguliere OV schaars is. Dat is in de binnenstad niet het geval. De exploitatie van de bestaande concessie mag verder niet onevenredig worden geschaad door het buurtbusproject. Dit zal onderbouwd moeten worden, maar lijkt wel te verdedigen. Per saldo zal het project waarschijnlijk juist extra OV-reizigers opleveren die bijvoorbeeld op het station overstappen van regulier OV op de nieuwe vervoersdienst. Ten aanzien van de vervoersvraag hanteert de Provincie Noord-Holland een minimum aantal van 400 reizigers per buurtbus, per maand. Dat aantal lijkt in de binnenstad makkelijk te halen.

4. Voorbeelden in andere steden

Ringlijn Museumkwartier Utrecht (lijn 2)



In Utrecht rijden al jaren kleine busjes van U-OV (de merknaam van het reguliere openbaar vervoer in dit gebied) met gepaste snelheid door een deel van de autoluwe binnenstad. Tegenwoordig zijn dit elektrische busjes. Op de foto is te zien dat de route van deze busjes door het voetgangersgebied gaan vlak langs de Domtoren. Met deze buslijn die vanaf station Utrecht Centraal een kleine cirkel door de binnenstad rijdt, wordt een aantal musea ontsloten. De bus rijdt 7 dagen per week, elk kwartier in één richting. Op zaterdag wordt elke 10 minuten gereden. Reizigers kunnen in de bus gebruik maken van de OV-chipkaart.

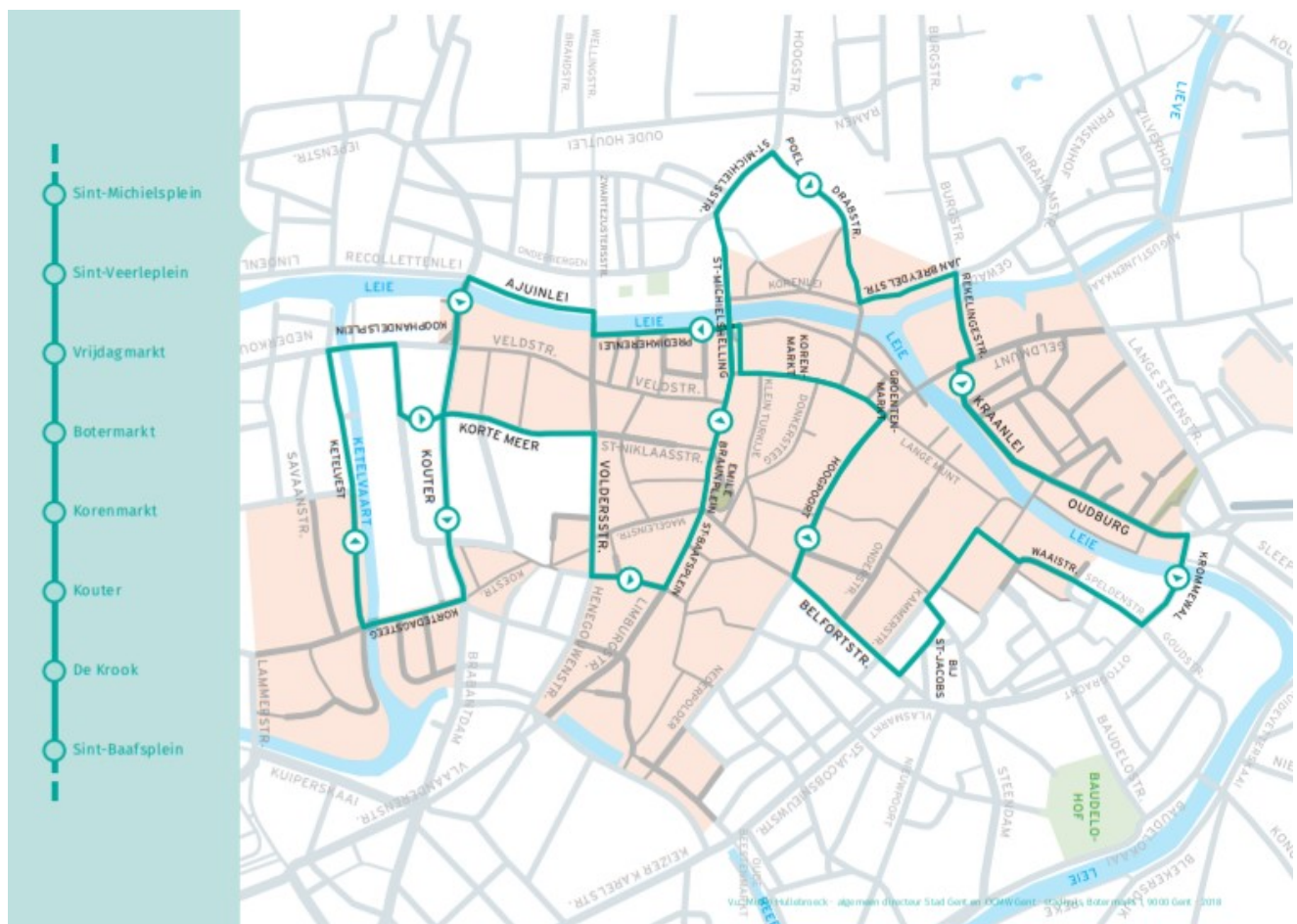


Wandelbus Gent



De Wandelbus⁵ in Gent is een elektrisch busje voor maximaal 8 personen die in een lus door de binnenstad van het Belgische Gent rijdt. In totaal zijn er 3 voertuigen. In één jaar tijd maakten maar liefst 100.000 mensen gebruik van de gratis Wandelbus. De Stad Gent heeft daarom dit najaar de frequentie verhoogd. Van maandag tot en met zaterdag (en op koopzondagen) rijdt het busje tussen 11 en 18 uur om het kwartier en van 18 tot 23 uur om de 25 minuten.

De Wandelbus rijdt stapvoets. De busjes volgen een lusvormig traject door het autovrije gebied. In- en uitstappen kan overal op de route. De bus stopt als mensen op straat hun hand op steken. De chauffeur verleent assistentie bij het op- of afstappen. De Wandelbus is niet toegankelijk met een rolstoel.



⁵ <https://stad.gent/wandelbus>

OV-museumlijn 10, Leiden



Buslijn 10 in Leiden verbindt sinds de zomer van 2018 13 musea in het Bio Science Park ten westen van het station en in de binnenstad ten oosten van het station⁶.

De OV-museumlijn rijdt dagelijks tussen 10 en 17 uur, iedere 20 minuten. De OV-chipkaart is geldig in deze bus. Voor 2 euro zijn ritkaartjes te koop (alleen PIN of creditcardbetaling) en er zijn dagkaartjes die geldig zijn in alle bussen in Leiden. De OV-studentenkaart is niet geldig in de museumlijn. Per volwassene mogen drie kinderen gratis meereizen, zolang de totale reisgroep niet groter is dan 8 personen.

⁶ <https://www.zuid-holland.nl/@21662/leiden-ov-museumlijn/>



Routekaart

Hop-on-Hop-off



1. Hampshire Hotel
2. WestCord Hotel
3. Vakantiepark Delftse Hout
4. VVV
5. Science Centre Delft
6. Royal Delft

Nieuwe Kerk
Chocolate Company Café
Koningshuys, Markt
SUP-R
Best Western
Oude Kerk
Stads-Koffyhuys
Brands Canal Tour
Royal Bridges Hotel
Moodz
Seven Hills
Botanische Tuin
Oostpoort
Restaurant 't Vermeertje

De Delft City Shuttle⁷ draait al drie jaar succesvol. Het is “sociaal toeristenvervoer” langs highlights van de stad. Ondernemers, sociale dienst, gemeente, VVV en GGZ Delfland werken hierbij samen. De shuttle rijdt 360 dagen per jaar van 11 tot 17 uur (in het zomerseizoen vanaf 9.30 uur) zonder dienstregeling en haltes, dus het is geen openbaar vervoer. Dagkaartjes kosten 4 euro. Er wordt langs 20 vaste partners gereden (voornamelijk hotels en toeristische bestemmingen) die het project ook sponsoren. Klanten kunnen op deze locaties opstappen, maar kunnen onderweg ook hun hand opsteken om mee te kunnen rijden. Ook gebruik als toeristische rondrit is mogelijk. De totale rondrit duurt 35 minuten.

In 2017 zijn met de City Shuttle 10.000 reizigers vervoerd, met name toeristen en ouderen. De organisatie is betrokken bij allerlei stadsevenementen en experimenteert ook met het ontsluiten van andere wijken. Cijfers over 2018 zijn nog niet bekend maar het aantal reizigers is groeiende. In 2019 gaat Delft City Shuttle ook ritkaartjes verkopen.

Er zijn door GGZ Delfland zes elektrische Tuktuks aangeschaft (circa 20.000 euro/stuk)⁸ en de GGZ verzorgt ook de stalling van de voertuigen. GGZ-cliënten worden opgeleid om als chauffeur een nieuwe rol te hebben in de samenleving. Zij krijgen de wettelijke vergoeding voor dagbesteding. Ook wordt gewerkt met langdurig werklozen als vorm van re-integratie. Inmiddels zijn reeds 2 chauffeurs uitgestroomd naar een reguliere baan bij partners van het project. Eén GGZ-client doet inmiddels de personeelsplanning van het project en krijgt hiervoor een salaris. Het project wordt gecoördineerd door de initiatiefnemer en ondernemer die onder meer de training, organisatie en het contact met de partners verzorgt.

⁷ <http://roemin.wixsite.com/delft-city-shuttle>

⁸ In het eerste jaar is in Delft gewerkt met drie gehuurde golfbuggy's 4-persoons in leaseconstructie: 500,- / maand.

Delft City Shuttle heeft in 2015 de Univé Paludanus prijs gewonnen⁹. Dit is een stimuleringsprijs voor een instelling, organisatie of persoon die met een uniek en innovatief zorgproject een zichtbare bijdrage levert aan de verbetering van de zorgkwaliteit. Het concept is opgenomen in het Oranjefonds groeiprogramma met als doel uit te breiden naar meerdere gemeenten. Er is inmiddels al vanuit de organisatie contact gelegd met Spaarnelanden. Spaarnelanden heeft aangegeven interesse te hebben in het uitwerken en faciliteren van een Haarlemse variant. Delft City Shuttle en Spaarnelanden hebben interesse getoond om hun krachten te bundelen in een Haarlems initiatief.

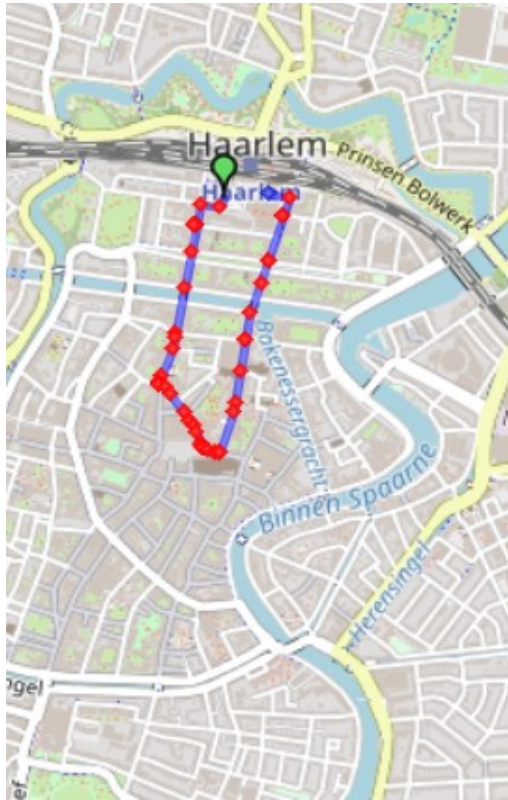
Samenvattend overzicht

	Soort vervoer	Frequentie overdag	Rolstoel	Prijs	Capaciteit
Ringlijn Museumkwartier Utrecht	OV	4x/u (za. 6x/u)	Ja	OV-tarief of 2,80 ritkaart	22 personen
Wandelbus Gent	Besloten vervoer	4x/u	Nee	Gratis	8 personen
OV-museumlijn Leiden	OV	3x/u	Ja	OV-tarief of 2,00 ritkaart	40 personen
Delft City Shuttle	Besloten vervoer	3x/u	Nee	4 euro dagkaart Ritkaart in ontw.	6 personen

⁹ <https://www.unive.nl/paludanusprijs>

5. Mogelijke routes in Haarlem

Doordat de meeste straten in de binnenstad éénrichtingsverkeer kennen, is het aantal mogelijke routes beperkt. Hieronder staan enkele opties. Combineren van opties is ook mogelijk.



Optie 1

De eerste mogelijke route rijdt vanaf het station een klein rondje naar de Grote Markt via: Kruisweg-Kruisstraat-Smedestraat-Jansstraat-Jansweg. Voordeel van deze route is dat alle straten een voldoende breed profiel hebben. Alleen in de Kruisstraat kunnen bussen en fietsen elkaar mogelijk hinderen, maar dit kan worden opgelost door met een laag tempo te rijden.

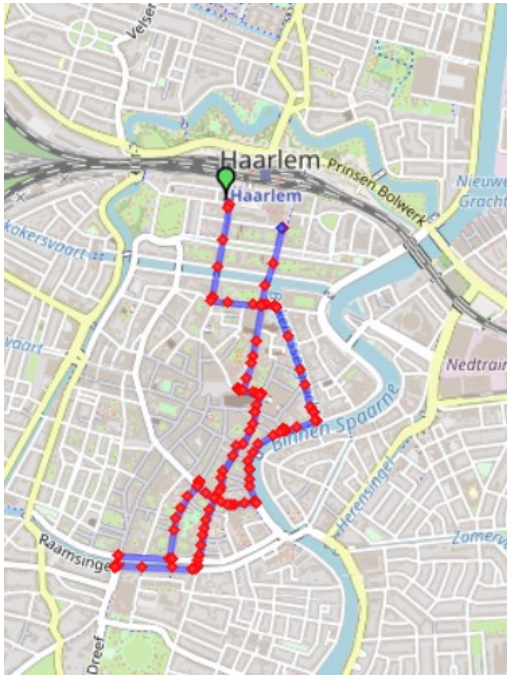
Een variant op deze route is dat een extra lus wordt gereden via Schoterweg, Kennemerstraat en Frans Halsstraat. Op deze manier wordt ook museum het Dolhuys aangesloten op de route. Tevens wordt het zo aantrekkelijk om de auto te parkeren in de Cronjé garage en daar op de nieuwe vervoersvoorziening te stappen.



Optie 2

De tweede route doet een groter deel van de binnenstad aan. Niet alleen de Grote Markt wordt aangedaan maar ook het Houtplein. Hierdoor is de route voor meer reizigers aantrekkelijk. Er kan worden gestopt in de buurt van het Frans Halsmuseum en op de Oude Groenmarkt zodat ook Philharmonie, Toneel- en Filmschuur en Teylersmuseum goed zijn aangesloten op de route. Vanaf de Nieuwe Groenmarkt wordt linksaf geslagen richting Grote Markt en Koningsstraat. Als dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld bij evenementen, dan kan ook vanaf de Nieuwe Groenmarkt rechtsaf worden geslagen naar de Zijlstraat richting de Gedempte Oudegracht. Voordeel van de route via de Gedempte Oudegracht is dat bij inzet van Tuktuks eventueel een halte op de Raaks kan worden toegevoegd zodat reizigers ook bij die parkeergarage kunnen opstappen.

Aandachtspunt is dat de route op een langer stuk ook een belangrijke fietsroute volgt, namelijk niet alleen de Kruisstraat maar ook de Gierstraat en de Kleine Houtstraat. In deze laatste twee straten is bovendien menging met voetgangers. Ook bij deze route is het mogelijk om een extra lus te rijden via parkeergarage Cronjé.



Optie 3

Deze route gaat eerst via het oostelijke deel van de binnenstad. Voordeel is dat zowel bij Frans Halsmuseum als bij Teylersmuseum praktisch voor de deur kan worden gestopt. Ook de Oude Groenmarkt wordt aangedaan zoals bij optie 2. De voorheen populaire halte Krocht (hoek Barteljorisstraat/Smedestraat) wordt echter niet aangedaan. Deze halte is wel relatief makkelijk toe te voegen. Aandachtspunt is dan dat de verbinding twee keer door de Jansstraat heen komt tijdens de route. Ook bij deze route is het mogelijk om een extra lus te rijden via parkeergarage Cronjé.



Optie 4

Deze route is een variatie op optie 2. In plaats van door de Gierstraat wordt gereden via het Groot Heiligland. Hierdoor kunnen bezoekers voor de ingang van het Frans Halsmuseum in- en uitstappen. Bovendien worden fietsers en voetgangers in de Gierstraat niet gehinderd. Een andere wijziging is dat deze route ook langs de Kathedrale Basiliek Sint Bavo, Hotel Carlton Square en Hart (centrum voor kunst, kennis en cultuur) rijdt. Hiervoor is het wel nodig dat de vervoersvoorziening de brug over de Leidsevaart bij de Raamvest mag gebruiken. Ook zou de Dreef parkeergarage kunnen worden aangedaan.

In deze variant wordt een maximum hoeveelheid voorzieningen ontsloten. Aandachtspunt is het samen rijden met het regulier OV op Tempelierstraat, Houtplein en Frederikspark. Dit kan met name een bezwaar zijn als wordt gereden met Tuktuks. De Tempelierstraat kan worden vermeden door te rijden via Tuinlaantje en Raamsingel of door vanaf de Grote Houtstraat direct door te rijden richting

het Houtplein en de Kathedrale Basiliek niet aan te doen. Houtplein kan echter niet worden vermeden als je Carlton Square en Hart wilt aandoen. Paviljoenslaan als alternatief voor Frederikspark is geen optie want vanaf daar kan niet linksaf worden geslagen richting Kleine Houtweg. Bovendien is deze route onderdeel van de stadsring en nog drukker qua verkeer.

In deze initiatiefnota spreken wij geen voorkeur uit. We geven alleen aan dat meerdere rondjes denkbaar zijn, met name van noord naar zuid. Van zuid naar noord is naast de Kleine Houtstraat niet echt een goed alternatief beschikbaar zonder op de grote doorgaande routes (Gedempte Oudegracht en Wilhelminastraat) te komen of ver buiten het centrum. In overleg tussen de gemeente en de partij die de verbinding gaat uitvoeren moet de beste optie worden gekozen. Zo nodig kan in het eerste jaar worden geëxperimenteerd welke route de meest wenselijke is (aantal reizigers en inpassing in de drukke binnenstad).

6. Keuze vervoerssysteem voor Haarlem

Op basis van de ervaringen in andere steden zijn initiatiefnemers ervan overtuigd dat er in Haarlem ook kansen liggen voor een collectieve vervoersvorm in de binnenstad. De ervaringen in de andere steden kunnen gebruikt worden bij het opstellen van een businesscase voor Haarlem.

De belangrijkste vragen daarbij zijn: voor wie is het vervoerssysteem bestemd, wie doet de exploitatie en wie loopt het financiële risico? Van belang zijn daarbij de prijs van een rit, de frequentie en daaraan gerelateerd de vervoersvraag en uiteraard de exploitatiekosten. De keuze voor het juiste vervoermiddel volgt daaruit.

Juiste doelgroep

Als alleen wordt ingestoken op reizigers die slecht ter been zijn dan is, behoudens de zaterdagen, mogelijk de vervoersvraag te beperkt. Een insteek die ook interessant is voor toeristen lijkt kansrijker. Om dit tot een succes te maken moet worden samengewerkt met zo veel mogelijk partners in de binnenstad die potentiële bestemmingen voor de reizigers vertegenwoordigen. Als de vervoersdienst voor veel locaties wordt aangeboden kan dit immers de vraag stimuleren.

Frequentie en lengte van de route

Om voldoende aantrekkelijk te zijn is het wenselijk dat de verbinding tenminste 4x per uur geboden wordt. Bij een langere route kunnen meer locaties worden ontsloten. Dit betekent echter ook dat het langer duurt voordat het vervoermiddel weer op het beginpunt is. Hierdoor zijn, bij gelijkblijvende frequentie, meer vervoermiddelen en chauffeurs nodig waardoor de benodigde investering en de benodigde omzet om dit terug te verdienen zal stijgen. Hier zal een optimum in moeten worden gevonden. Bij de in hoofdstuk 5 beschreven routes is door de initiatiefnemers nog geen onderzoek gedaan naar de totale reistijd. Als het initiatiefvoorstel wordt aangenomen kan dit verder door het college en de bij het project betrokken partijen worden onderzocht.

Aantrekkelijke prijs

De Wandelbus in Gent is waarschijnlijk mede zo succesvol doordat hij gratis is. Voor een financieel haalbaar plan zal in Haarlem wel een bijdrage gevraagd moeten worden. De bijdrage in Delft van 4 euro is voor een enkele reis hoog in vergelijking met het reguliere OV-tarief. Ter vergelijking: een ritje met de reguliere bus van station naar Verwulft kost 1,10 euro met de OV-chipkaart (zonder korting, prijspeil 2018) en van station naar Houtplein 1,22 euro. In Delft gaat het overigens wel om een dagkaartje. Uitgaande van een retourtje is het prijsverschil in Delft met het OV dus kleiner.

Idealiter is in Haarlem het tarief voor een retourtje maximaal circa 2,50 euro zodat het vergelijkbaar is met regulier openbaar vervoer. In Utrecht en Leiden blijkt het ook mogelijk dus het lijkt haalbaar. Maar als het nodig is om de businesscase sluitend te krijgen is een iets hoger tarief wel mogelijk. Gezien het toeristisch-recreatieve karakter van het vervoer zijn reizigers namelijk waarschijnlijk wel bereid om (zoals bij de City Shuttle Delft) een hoger bedrag te betalen dan voor een gewone OV-verbinding.

Minibusjes of Tuktuks?

Het voordeel van moderne minibusjes is dat deze rolstoel toegankelijk zijn. Door inzet van minibussen wordt het doel om de toegankelijkheid van de binnenstad te verbeteren dus maximaal bereikt. Tuktuks zijn geschikt voor mensen die slecht ter been zijn, maar zijn niet rolstoel toegankelijk.

Tuktuks mengen zich beter tussen het fietsverkeer in de straten in de binnenstad. Minibussen nemen meer ruimte in, maar passen wel in deze straten. Voor beide vervoersmiddelen geldt dat met een beperkte snelheid zal moeten worden gereden. Dat betekent: niet sneller dan het fietsverkeer en met name in Gierstraat en Kleine Houtstraat met een snelheid waarmee voetgangers niet worden gehinderd.

Gezien de populariteit van de Haarlemse binnenstad en het aantal reizigers dat in het verleden op de route Kruisstraat-Smedestraat-Jansstraat gebruik maakte van het openbaar vervoer danwel de minibussen naar de Cronjé-garage is er een kans dat op zaterdagen zoveel mensen gebruik willen maken van de verbinding dat bij de inzet van een klein aantal Tuktuks wachttijden ontstaan. Er is dus bij keuze voor Tuktuks mogelijk een te hoog aantal voertuigen nodig wat grote impact heeft op de businesscase.

OV of besloten vervoer?

Er zijn voor het project drie opties:

1. Reguliere OV-verbinding
2. Besloten vervoer
3. Besloten vervoer aangevuld met een reguliere OV-verbinding

In overleg met alle partijen zal moeten worden gekeken welk van de drie opties de voorkeur verdient. Het lijkt daarbij verstandig om met een proef van een jaar te beginnen waarbij de voertuigen worden gehuurd. Hierdoor kunnen het aantal voertuigen en het aantal zitplaatsen per voertuig makkelijk worden aangepast. In Delft is ook voor deze aanpak gekozen.

Reguliere OV-verbinding

Een reguliere OV-verbinding kan met elektrische minibussen worden uitgevoerd. Connexxion heeft hiervoor 8 persoons bussen beschikbaar die rolstoeltoegankelijk zijn en voorzien zijn van een AED (zie foto).



Het kostendekkingspercentage van het Haarlemse busnetwerk is landelijk gezien hoog, maar geen enkele bus in Haarlem is 100% kostendekkend. Er is altijd een deel wat wordt bekostigd door de exploitatiesubsidie van de provincie. De benodigde exploitatiesubsidie is afhankelijk van de reizigersopbrengsten en de kosten voor materieel, personeel en brandstof en dit hangt weer samen met de frequentie, het aantal benodigde wagens, het aantal dagen per week dat wordt gereden (alleen zaterdagen, alleen weekend of zeven dagen per week) en de bedieningsuren per dag.

Omdat exploitatiesubsidie nodig zal zijn betekent een nieuwe bus door de binnenstad dat elders gesneden moet worden in het OV-netwerk (als dat mogelijk is binnen de concessievoorwaarden, anders is toestemming van de provincie nodig), of dat de exploitatiesubsidie van de provincie moet worden verhoogd (of de gemeente of andere partijen zullen dit via de provincie moet inkopen) en/of dat er een hoger tarief moet gelden voor de vervoersdienst dan het reguliere tarief¹⁰. Voor al deze opties zal moeten worden gesproken met de huidige concessiehouder en met de provincie.

¹⁰ In principe geldt in de hele concessie Haarlem-IJmond voor het openbaar vervoer één kilometertarief bovenop het landelijke opstaptarief. Het is echter mogelijk om voor een specifieke buslijn een hoger kilometertarief te hanteren of een flat-fare (vast rittarief ongeacht de afstand) in te voeren. Dit moet dan wel goedgekeurd worden door de provincie.

In principe is de provincie verantwoordelijk voor de exploitatiesubsidie. Maar als de provincie daarin toestemt is het mogelijk dat andere partijen bijdragen aan de vervoersdienst zoals de gemeente of bijvoorbeeld sponsorbijdragen van (horeca-) ondernemers en culturele instellingen, rechtstreeks of bijvoorbeeld door middel van het inkopen van kaartjes (klanten van hotels).

Besloten vervoer

Bij besloten vervoer kan een eventuele onrendabel deel van de exploitatie op verschillende manieren worden bekostigd. Dit kan door subsidie door de gemeente, bijdragen van welzijnsorganisaties of zorginstellingen of door sponsoring van ondernemers en culturele instellingen.

De gemeente kan op basis van verschillende invalshoeken belang hebben bij de vervoersvoorziening en daarom subsidie geven:

- **Economische ontwikkeling van de binnenstad en toerisme:** als de voorziening bijdraagt aan het trekken van meer bezoekers van de stad dan kan de vervoersvoorziening worden gezien als een bijdrage aan de promotie van de stad.
- **Besparen op het WMO-vervoer:** WMO-vervoer is een relatief dure voorziening voor de gemeente. Het is in het belang van de gemeente dat reizigers in het WMO-vervoer vaker gebruik maken van het reguliere openbaar vervoer. Er worden dan kosten bespaard op het WMO-vervoer terwijl de kostendekkingsgraad van het reguliere openbare vervoer stijgt. Een drempel om het reguliere openbaar vervoer te gebruiken is vaak de “last mile”. De nieuwe vervoersvoorziening kan in de binnenstad voorzien in die “last mile” en zo zorgen dat reizigers die anders gebruik maken van het WMO-vervoer het reguliere OV gaan gebruiken en bijvoorbeeld op het station of Houtplein overstappen op de vervoersvoorziening.
- **Bijdrage aan re-integratie:** De vervoersvoorziening kan voor langdurig werklozen een werkervaringstraject zijn als opstapje om te re-integreren in het arbeidsproces. Sociale Zaken betaalt dan het verschil tussen de bijstand en het salaris.
- **Bieden van een beschutte werkplek:** Voor mensen met een beperking (bijvoorbeeld GGZ-cliënten) is loonkostensubsidie mogelijk.

Welzijnsorganisaties of zorginstellingen kunnen belang hebben bij de vervoersvoorziening omdat deze een vorm van dagbesteding biedt en daarom uit hun budget met het oog op dat doel een bijdrage leveren.

Ondernemers en culturele instellingen kunnen belang hebben bij de vervoersvoorziening omdat de bereikbaarheid voor klanten/bezoekers verbetert en/of dat het extra klanten/bezoekers kan trekken.

Besloten vervoer aangevuld met een reguliere OV-verbinding

Indien wordt gekozen voor besloten vervoer met Tuktuks dan is het ook een optie om bijvoorbeeld op zaterdagen dit aan te vullen met minibussen om voldoende vervoerscapaciteit te bieden. Dit zou dan onderdeel kunnen zijn van het besloten vervoer, maar het zou ook een reguliere OV-verbinding kunnen zijn die bestaat naast het besloten vervoer. In het laatste geval zou deze verbinding een andere route kunnen volgen dan het besloten vervoer. Juist in het weekend staan een aantal minibussen van Connexxion in de stalling omdat er dan minder gebruik wordt gemaakt van doelgroepen vervoer. Er is daarom mogelijk een interessante businesscase te maken van een besloten vervoerdienst met Tuktuks welke in het weekend aangevuld wordt met of vervangen wordt door minibussen (besloten vervoer dan wel regulier OV).

7. Mogelijke betrokken partijen

Bedrijfsvoering

Indien gekozen wordt voor openbaar vervoer dan ligt de bedrijfsvoering bij Connexxion.

Indien wordt gekozen voor besloten vervoer is een ondernemer of instelling nodig die hiervoor het risico wil dragen en de coördinatie op zich wil nemen. Hierbij kan worden gedacht aan Dock, Haarlem Effect, Spaarnelanden, een zelfstandig ondernemer, een GGZ-instelling of Paswerk. Meest voor de hand ligt een publiek-privaat samenwerkingsverband met meerdere partijen.

Gemeente Haarlem

De gemeente kan bij de ontwikkeling van een duurzaam collectief vervoerssysteem voor de binnenstad een faciliterende en regisserende rol hebben. De gemeente kan de verschillende partijen die nodig zijn om dit voorstel te realiseren bij elkaar brengen. Dit vraagt betrokkenheid van de afdelingen verkeer, toerisme en milieu.

Daarnaast is de gemeente nodig om de routes mogelijk te maken, omdat deze deels door de autoluwe binnenstad gaan. Dit vraagt een nauwe samenwerking met de afdeling verkeer. Het gaat dan niet alleen om het regelen van toegang tot het gebied. Er zijn mogelijk ook kleine aanpassingen nodig aan de infrastructuur. Bijvoorbeeld om veilig te kunnen halteren op wegen buiten de autoluwe binnenstad zoals bij het station. De vervoersvoorziening zal via de Kruisweg naar de Kruisstraat moeten kunnen rijden. Dat is nu niet mogelijk tenzij over het fietspad wordt gereden. Dit vraagt mogelijk een kleine aanpassing.

Verder kan de gemeente in geval van een besloten vervoervoorziening vanuit het sociaal domein betrokken zijn (WMO, re-integratie, welzijn, sociale dienst, zie vorige hoofdstuk).

Tenslotte kan de gemeente een rol spelen bij de promotie van de vervoersvoorziening.

Gemeente Zandvoort

De gemeenteraad van Zandvoort heeft in haar raadsprogramma opgenomen dat er een onderzoek komt of het mogelijk is met een buurtbus en/of een 'Hop on Hop off' bus voor bewoners en toeristen te gaan werken om de wijken, het centrum en de OV-knooppunten te verbinden¹¹. In het uitvoeringsprogramma van het raadsprogramma is opgenomen dat dit onderzoek in 2019 wordt uitgevoerd¹².

Aangezien de ambtelijke organisaties zijn samengevoegd kan een dergelijk onderzoek heel efficiënt tegelijk voor twee gemeenten worden gedaan. Indien in beide gemeenten gekozen zou worden voor Tuktuks dan kan met Zandvoort worden samengewerkt bij de promotie van het vervoersmiddel, maar ook bijvoorbeeld bij het beheer van de voertuigen.

Provincie Noord-Holland

Indien voor een OV-voorziening wordt gekozen is de provincie noodzakelijk voor het realiseren van het initiatief (zie vorige hoofdstuk).

Indien voor een besloten vervoersvoorziening wordt gekozen is afstemming met de provincie ook wenselijk om te zorgen voor een optimale aansluiting op het reguliere OV.

¹¹ https://www.zandvoort.nl/fileadmin/introduction/downloads/Nieuws/Raadsprogramma_Zandvoort_2018_-_2022.pdf Blz. 12

¹² <https://zandvoort.notubiz.nl/document/6884548/1> Blz. 23

Connexxion

Indien wordt gekozen voor een OV-verbinding dan is Connexxion opdrachtnemer van de provincie.

Ook indien voor een besloten vervoersvoorziening wordt gekozen kan Connexxion een rol spelen. Dit kan door het beschikbaar stellen van materieel in het weekend (zie vorige hoofdstuk), door samenwerking bij het beheer van voertuigen of door een rol bij de training van het personeel van de besloten vervoersvoorziening.

Horecaondernemers, winkeliers en culturele instellingen

Naast sponsoring van de vervoersvoorzieningen kunnen ondernemers en culturele instellingen ook een belangrijke rol spelen bij de promotie van de voorziening.

Bedrijveninvesteringszones (BIZ Binnenstad en BIZ Cronjé)

Ondernemers kunnen via de BIZ ook collectief bijdragen aan de vervoersvoorziening. De mogelijkheid van een sponsorbijdrage via de BIZ zou kunnen worden onderzocht. Hierbij wordt allereerst gedacht aan de BIZ Binnenstad, maar mogelijk kan ook de BIZ Cronjé bijdragen. De vervoersvoorziening kan namelijk ook meer bezoekers naar de Cronjé trekken doordat de Cronjé zo rechtstreeks wordt verbonden met veel locaties in de binnenstad.

Zoef-Zoef



Het project Zoef Zoef is momenteel onder de vlag van Dock¹³ en Haarlem Effect¹⁴ actief in Schalkwijk en Haarlem Zuid-West. Zoef Zoef rijdt hier met kleine Tuktuks rond (maximaal 3 personen + chauffeur). De karretjes worden gereden door vrijwilligers. Met de shuttle kunnen mensen die slecht ter been zijn korte afstanden overbruggen van deur tot deur, van een paar honderd meter tot maximaal twee á drie kilometer. Dit zijn ritten die voor de Regiotaxi onrendabel zijn en voorzien in een behoefte. De kosten zijn € 1,50 tot € 2,00 per rit.

Aangezien de karretjes van Zoef Zoef niet in het weekend rijden zouden deze theoretisch gezien op dat moment in de binnenstad ingezet kunnen worden. Gezien het aantal zitplaatsen zijn ze daarvoor echter niet geschikt. Deze karretjes zijn alleen geschikt als een soort taxi's. Aangezien ze worden geleased is het wellicht wel mogelijk grotere exemplaren te leasen die wel bruikbaar zijn in de binnenstad. Zo kan materieel mogelijk efficiënter worden ingezet. Een andere optie is het onderhoud van het materieel van Zoef-Zoef en de nieuwe vervoersdienst voor de binnenstad te combineren.

¹³ <https://www.dock.nl/diensten/11531/?gebied=haarlem/zuid-west>

¹⁴ <https://www.haarlemeffect.nl/Ons%20aanbod/Volwassenen-ouderen/zoefzoef-.html>

Draagvlak aanwezig bij betrokken partijen

Initiatiefnemers hebben met een aantal mogelijke betrokken partijen inmiddels gesproken.

Connexxion is zeker geïnteresseerd in initiatieven die leiden tot een betere bereikbaarheid van de Haarlemse binnenstad. Dit zogenaamde “last mile” vervoer kan volgens Connexxion een goede aanvulling zijn op de bestaande reismogelijkheden per openbaar vervoer. Dit kan leiden tot extra reizigers in het bestaande openbaar vervoer of, voor de gemeente, een besparing op het WMO-vervoer. Een kleinschalige elektrisch aangedreven voorziening past volgens Connexxion goed in de schaal van de Haarlemse binnenstad. Zelf beschikt Connexxion over elektrische rolstoegankelijke 8-persoonsbusjes die mogelijk zeer geschikt zijn voor een dienst in de binnenstad. In het weekend worden deze busjes minder ingezet.

Een project zoals in deze initiatiefnota voorgesteld voor de Haarlemse binnenstad sluit volgens Connexxion ook goed aan bij nieuwe initiatieven die Connexxion zelf ontplooid, samen met andere vervoerders, om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor toeristen. Door middel van een app worden toeristen binnenkort gedurende de route op de bestaande buslijnen van toeristische informatie voorzien over wat zij onderweg zien. In combinatie met een dagkaart kunnen de toeristen het reguliere openbaar vervoer gebruiken als hop-on hop-off systeem.

Een mogelijke invulling als buurtbus ligt volgens Connexxion minder voor de hand. De ervaring is dat bestaande buurtbusvoorzieningen steeds meer moeite hebben om voldoende vrijwilligers te vinden voor hun lijnen. Ondersteuning vanuit een zorginstelling of met WMO-middelen zou volgens Connexxion wellicht meer kansen bieden.

Initiatiefnemers hebben ook gesproken met de ondernemer achter Delft City Shuttle. Deze heeft verteld dat hij door de adaptieve aanpak in Delft de afgelopen 3 jaar veel ervaring heeft opgedaan en deze ervaring graag zou inzetten om in Haarlem een vliegende start te maken met een vergelijkbaar initiatief. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat er een samenwerkingsverband ontstaat met organisaties in het sociaal domein. Eerste contacten met Spaarnelanden zijn door hem al gelegd.

Tenslotte is gesproken met Spaarnelanden. Spaarnelanden is enthousiast om een bijdrage te leveren aan een besloten 100% elektrisch vervoersysteem in de binnenstad. Spaarnelanden ziet een win-win-situatie in de aansluiting bij de activiteiten van haar startup iZoof Public Drive, mede in het leven geroepen door Haarlemse bewoners en met de missie om duurzame mobiliteit en schonere lucht te creëren in Haarlem. Het initiatief is ook geschikt voor mensen die geen zwaar werk meer kunnen doen en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook zou Spaarnelanden een rol kunnen spelen in het beheer van de voertuigen. Spaarnelanden heeft een mobiliteitscentrum en beheert al voertuigen van derden. Door dit beheer te combineren zijn synergievoordelen te behalen.

8. Financiële onderbouwing

Indien wordt gekozen voor een OV-voorziening zal door Connexxion een business case moeten worden gemaakt. Om deze rendabel te maken kan gedacht worden aan sponsoring, een bijdrage vanuit de BIZ en gebruiken van een aangepast tarief. Voor de gemeente Haarlem zijn er alleen kosten voor kleine aanpassingen aan de infrastructuur voor het regelen van toegang tot het autoluwe gebied en het veilig kunnen halteren (zie vorige hoofdstuk). Overwogen zou nog een bijdrage kunnen worden overwogen uit het budget voor WMO-vervoer indien aangetoond kan worden dat hier besparingen tegenover staan door minder gebruik van dit WMO-vervoer.

Indien wordt gekozen voor een besloten vervoervoorziening dan geeft het overzicht op de volgende pagina een indicatie van de kosten en opbrengsten waar in Haarlem aan moet worden gedacht, mede op basis van de ervaringen in Delft.

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.

Omdat Haarlem groter is dan Delft lijken op termijn 15.000 dagkaarten per jaar haalbaar in Haarlem. In verband met ingroei gaan wij in het eerste jaar uit van de verkoop van 8.000 dagkaarten. Dit lijkt weinig als je kijkt naar de vervoersaantallen in 2011 met de pendel Cronjé-binnenstad. Toen waren er alleen al op zaterdagen zo'n 13.000 ritten per jaar. Hierbij moet echter wel aangetekend worden dat de toenmalige voorziening gratis was en dat een reiziger toen op 1 dag meerdere ritten kan hebben gemaakt. Wel zal waarschijnlijk gekozen worden voor een langere route dan in 2011 waardoor meer bestemmingen binnen het bereik van de voorziening komen.

Om het in hoofdstuk 6 voorgestelde tarief van 2,50 te bereiken is, als de overige kosten en opbrengsten gelijk blijven, een verkoop van 24.000 dagkaarten nodig. Of dit aantal haalbaar is zou kunnen worden getest door in de eerste 3 maanden van het project uit te gaan van dit lagere tarief.

Wij gaan ervan uit dat de lease of aanschaf van TukTuks net als in Delft uit reguliere budgetten kan worden gefinancierd, aangezien dit beschouwd kan worden als een investering in een voorziening voor dagbesteding en/of re-integratie die anders ook gemaakt zou worden voor een andere vorm van dagbesteding of re-integratie. Het college wordt gevraagd dit uit te zoeken in overleg met mogelijke partners. Om het risico te verlagen zouden het eerste jaar de voertuigen kunnen worden geleased.

Niet opgenomen in het overzicht zijn de landelijk vastgestelde vergoedingen voor dagbesteding in de GGZ. Die worden betaald uit de reguliere budgetten. Deze kosten zouden ook worden gemaakt indien er sprake was van een andere vorm van dagbesteding.

Indicatie kosten en opbrengsten besloten vervoersvoorziening

EENMALIGE KOSTEN

Aanschaf 6 elektrische TukTuks	132.000 (6 x 22.000 euro, financiering door GGZ of welzijnsorganisaties en/of door subsidiering van het Oranjefonds, uiteindelijk te dekken uit de jaarlijkse exploitatie)
Inrichting eenvoudige halteplaatsen en aanpassing hoek Kruisweg/Kruisstraat/Parklaan	PM (dekking: gemeente beheer en onderhoud)
Subsidie kwartiermaker	20.000 (dekking: gemeente nog nader te bepalen)
Te dekken aanloopverliezen 1 ^e jaar	27.900 (dekking: fondsen, BIZ of sponsors)

JAARLIJKSE KOSTEN

Afschrijving TukTuks (6 jaar)	22.000
Energiekosten	5.000
Promotie e.d.	5.000
Beheer/onderhoud/stalling	14.400 (6 x 2400 euro)
Bedrijfskleding	1.500 (100 per persoon)
Organisatie/Planning chauffeurs	20.000
Dagbestedingsvergoeding	Valt buiten projectfinanciering
Totaal	67.900

OPBRENGSTEN 1^e JAAR

Ritkaartjes	32.000 (8.000 dagkaarten x 4 euro)
Jaarlijkse sponsoring	8.000
Totaal	40.000

OPBRENGSTEN 2^e JAAR

Ritkaartjes	60.000 (15.000 dagkaarten x 4 euro of 24.000 x 2,50)
Jaarlijkse sponsoring	8.000
Totaal	68.000

Uit het overzicht blijkt dat het project in het tweede jaar min of meer rendabel kan draaien. De subsidie voor de kwartiermakersfase is een eerste inschatting. 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 vervoersvoorziening) de bijdrage aan re-integratie en/of dagbesteding. Maar indieners staan ook open voor andere mogelijke dekkingen.

De promotiekosten zijn naar verwachting in het eerste jaar hoger dan in de volgende jaren. Voor het tekort in het eerste jaar kan worden gezocht naar bijdragen uit fondsen of extra bijdragen van sponsors / deelnemende partners. De subsidie voor de kwartiermakersfase is mede bedoeld voor het vinden van lokale sponsors binnen de ondernemers in de binnenstad en het werven van fondsen.

9. Aandachtspunten

Bij de verdere uitwerking door het college verdienen de volgende punten in ieder geval aandacht:

- Opstellen van een goed promotieplan. De vervoersdienst moet bij het verlaten van het station goed vindbaar zijn en ook via de toeristische bestemmingen bekend worden gemaakt.
- De gemeente zal de toegang tot de autoluwe binnenstad moeten regelen. De vervoersmiddelen zullen de verzinkbare paaltjes die het autoluwe gebied afsluiten soepel moeten kunnen passeren.
- Op sommige delen van de route zal het vervoerssysteem zich mengen met het drukke fietsverkeer in de binnenstad. Omdat sprake is van kleinschalige vervoermiddelen hoeft dit geen probleem te zijn mits duidelijke afspraken worden gemaakt met de vervoerder over de maximale snelheid. Er zou kunnen worden nagedacht over bebording om de andere weggebruikers te attenderen op de voertuigen.

Specifiek indien wordt gekozen voor besloten vervoer met kleine voertuigen zoals de Tuktuk gelden nog de volgende aandachtspunten:

- Bij het vaststellen van de route moet de opstap locatie bij het station zorgvuldig worden uitgezocht. Het busplein zelf lijkt gezien de drukte en het verschil in omvang van de voertuigen niet geschikt om Tuktuks of vergelijkbare kleine voertuigen zich te laten mengen met de reguliere bussen. De kleine voertuigen zouden in plaats daarvan kunnen halteren op de stoep aan de zuidzijde van het stationsplein of langs de Kruisweg op de hoek van de Rozenstraat. Halteren van Tuktuks op de stoep tussen het station en het busplein is ook een optie, maar dit hindert waarschijnlijk te veel de reizigers die het station verlaten of op de bus aan het wachten zijn.
- Er zijn verschillende soorten voertuigen die ingezet zouden kunnen worden. De Tuktuks in Delft zijn RDW-gekeurd, maar er is daar ook gereden met niet-RDW-gekeurde voertuigen. Dit is toegestaan, maar hiervoor moet de gemeente wel een vergunning afgeven.
- De Tuktuks zoals die in Delft gebruikt worden, kunnen exclusief de chauffeur 6 mensen vervoeren. Volgens nieuwe Europese regelgeving mogen er echter nog maar 4 passagiers mee. Dit geldt alleen voor nieuwe voertuigen. Omdat dit van belang kan zijn voor de businesscase kan het voor Haarlem raadzaam zijn om, indien voor vervoer met Tuktuks wordt gekozen, te zoeken naar voertuigen die nog zijn toegelaten voordat de nieuwe Europese regels ingingen.
- Indien wordt gekozen om bij het project GGZ-cliënten en andere mensen met afstand tot de arbeidsmarkt als chauffeur in te zetten als vorm van dagbesteding, is ook het vinden van voldoende chauffeurs een aandachtspunt. In Delft is dit de reden dat de bedieningsuren nog niet zijn uitgebreid omdat hiervoor niet voldoende chauffeurs beschikbaar zijn.

10. Besluit

VOORGESTELD BESLUIT

De Raad der gemeente Haarlem,

Besluit:

- Het College te vragen de haalbaarheid te verkennen van een nieuwe collectieve vervoersvorm (openbaar of besloten vervoer) met duurzame elektrische voertuigen in de binnenstad
- Deze verkenning uit te voeren in overleg met Connexxion, Provincie Noord-Holland, Spaarnelanden, ondernemers in de binnenstad en partners in het sociaal domein (welzijnsinstellingen en GGZ);
- Bij voldoende haalbaarheid de raad een voorstel voor te leggen voor het starten van een proef voor tenminste één jaar;
- Hierbij te streven naar start van de vervoersdienst per uiterlijk 1 juli 2019, het moment dat de autoluwe binnenstad wordt verruimd;
- Voor de verdere uitwerking 20.000 euro beschikbaar te stellen, te dekken uit de reserve sociaal domein;