

Kriskrasvervoer Amsterdam-Zuidoost

Voorstellen pilots

in opdracht van
Stadsdeel Zuidoost en Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

11 februari 2010
rapportnummer: 3848 – concept einddocument



Tanhofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899
Fax 015 - 2147902

Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
Tel. 038 - 4225780
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollandlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065
Fax 073 - 5231070

Amstel 62
Postbus 15673
1001 AD Amsterdam
Tel. 020 - 7582130

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding: wens van centrale stad en stadsdeel tot betere oppervlakteontsluiting	1
1.2	Leeswijzer	1
2	BREDER VERVOERSAANBOD GEWENST	2
2.1	Behoeftte aan kriskrasverplaatsingen; snorder speelt grote rol in mobiliteit	2
2.2	Onderzoeksbehoefte; de snorder als inspiratie!?	3
2.3	Effectiviteit van een breder aanbod	3
2.4	Eerst een pilot!	4
2.5	Uitgangspunten	4
3	VOORSTELLEN VOOR EEN PILOT	6
3.1	ZO/Go: overal in- en uitstappen	8
3.2	Metrotaxi: van elke locatie naar een knooppunt	10
3.3	AOV openstellen voor iedereen	12
3.4	Deeltaxi Zuidoost	14
4	CONCLUSIES EN VERVOLG	17
4.1	Welk voostel is het geschiktst; beoordeling? Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
4.2	Vervolg	18
4.3	Tot slot	
	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
BIJLAGEN		
1.	Marktconsultatie	

Verwijderd: Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Verwijderd: 17

Verwijderd: Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Verwijderd: 18

1 Inleiding

Deze notitie geeft een viertal voorstellen weer welke een invulling kunnen geven aan de wens van de centrale stad Amsterdam en het Stadsdeel Zuidoost om te komen tot een verbetering van het vervoersaanbod in het stadsdeel Zuidoost. Deze uitbreiding moet in de lacune in het vervoersaanbod die nu aanwezig is wegnemen.

1.1 Aanleiding: wens van centrale stad en stadsdeel tot betere oppervlakteontsluiting

In het bestuursakkoord van Stadsdeel Amsterdam Zuidoost 2006 - 2010 is het voornemen opgenomen om initiatieven te ontplooiën om te komen tot een publiek vervoernetwerk dat kan voorzien in kriskrasverplaatsingen in Zuidoost. Het stadsdeel heeft adviesbureau Mobycon gevraagd haar te ondersteunen om deze nieuwe vervoersvorm vorm te geven.

De wethouder Verkeer en Volkshuisvesting van de gemeente Amsterdam heeft synchroon aan de studie van het stadsdeel toegezegd aan de gemeenteraad van Amsterdam met een voorstel te komen voor een "pilot fijnmazig openbaar vervoer in Zuidoost". De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) is belast met de taak om tot een invulling van dit vraagstuk te komen.

Gezien de grote raakvlakken die de beide vragen delen is besloten samen verder te gaan om te komen tot één advies naar zowel de centrale stad als het stadsdeel. Beide trajecten hebben daarom geresulteerd in de uiteindelijke inhoud van deze notitie van Mobycon.

Met de termen fijnmazig openbaar vervoer en kriskrasvervoer (ook wordt her en der de term micovervoer gehanteerd) wordt in principe het zelfde bedoeld. Fijnmazig openbaar vervoer is een begrijpelijke term, maar dekt de lading minder: het gaat in deze niet zozeer om een fijnmazigheid in de zin van alleen korte loopafstanden, maar meer om de wens om ook vanaf elke locatie overal in het stadsdeel heen te kunnen reizen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de achtergronden van het probleem geschetst. Het volgende hoofdstuk biedt vier voorstellen voor een pilot met een nieuwe vervoersvorm in het stadsdeel. In hoofdstuk 4 worden de varianten getoetst en worden aanbevelingen gedaan.

2 Breder vervoersaanbod gewenst

Een groot deel van de inwoners in het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost kent een verspreide, binnen het stadsdeel gerichte, wisselende verplaatsingsbehoefte. Hoewel het stadsdeel goed wordt ontsloten door metro en bus, heerst er het beeld dat het huidige vervoersaanbod onvoldoende aansluit bij de (verplaatsings)behoefte van de inwoners. Om in deze behoefte te kunnen voorzien is een fijnmazig vervoersysteem gewenst.

2.1 Behoeft aan kriskrasverplaatsingen; snorder speelt grote rol in mobiliteit

Binnen het stadsdeel kunnen de inwoners zich onder andere verplaatsen met de auto, het openbaar vervoer, de straattaxi, het vervoer voor mindervaliden, de fiets of te voet. De fiets en voetpaden verbinden snel en direct de verschillende wijken in het stadsdeel. Op de zogenaamde dreven boven het maaiveld rijdt het gemotoriseerde verkeer, evenals het busnetwerk¹. De ruimtelijke structuur van de wijk, de opbouw van het vervoersnetwerk, vermeende sociale onveiligheid en de cultuur en vervoersbehoefte van de inwoners maakt het dat het bovenstaande vervoersaanbod blijkbaar niet attractief genoeg is om deze vervoersbehoefte binnen het stadsdeel volledig in te vullen.

Een groot deel van deze lacune in het vervoersaanbod wordt momenteel ingevuld door snorders. Dit zijn personen die met hun eigen auto betaalde ritjes verzorgen tegen een gering bedrag. Verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat het snordervervoer enerzijds wordt 'gestimuleerd' door een lage oppervlakteontsluiting van het reguliere openbaar vervoer in Zuidoost, anderzijds zijn gemak (altijd en overal binnen een paar minuten), prijs (een rit met een snorder kost binnen de wijk een paar euro) en een cultureel aspect (het zijn vaak bekenden) maatgevend voor het gebruik. Exacte cijfers zijn niet bekend, maar een ruwe schatting is dat ongeveer 5.000 ritten per dag gemaakt worden².

Handhaving van de snorders is lastig. Aanhouden is alleen mogelijk 'op heterdaad'. Zowel de snorder als de reiziger hebben beide een belang dat dit dan ook niet gebeurt. Betaling vindt daarom plaats onderweg en de klant is vaak een bekende van de snorder. Het is niet strafbaar om iemand een kleine vergoeding te geven voor een bewezen dienst. De Wet Personenvervoer meldt dat vervoer tegen betaling zonder vergunning is toegestaan mits deze betaling niet meer dan de onkosten dekken. Hoewel de kosten voor een rit gering zijn, is de snorder toch uit op (extra) verdiensten.

¹ Volgens de Stadsregio en het GVB is het merendeel van de woonadressen wel gelegen binnen normaalafstand van huis naar halte. In het openbaarvervoerbeleid van de stad is deze gesteld op een hemelsbrede straal van 400 meter van een bushalte. Van de voordeur naar de halte kan deze afstand door de opbouw van de wijken langer zijn.

² Bron: onderzoek Ecorys

Deze inkomsten worden veelal niet gemeld aan de belastingdienst en er is sprake van onverzekerd personenvervoer. Het stadsdeelbestuur ziet deze vorm van vervoer om deze diverse redenen als ongewenst.

Toch vervullen de snorders een maatschappelijke rol. Zij bieden ook inwoners met een laag inkomen vervoer aan, ook naar locaties waar in de avond nauwelijks of geen openbaar vervoer is (zoals Amstel III). Hoewel snorders dus is niet zijn toegestaan, voorzien zij duidelijk in een behoefte. Om het snordervervoer te kunnen bestrijden is het wenselijk dat eerst een goed vervoeralternatief wordt aangeboden.

2.2 Onderzoeksbehoefte; de snorder als inspiratie!?

Gezien de voordelen van het snordervervoer voor zowel vervoerder als klant, lijkt er desondanks sprake van een omvangrijke informele en/of illegale vervoersmarkt. Deze gegroeide praktijk kan tegelijkertijd als inspiratiebron worden gebruikt voor het nadenken over een leeg aanbod, dat kan concurreren met de illegale praktijk. Een nieuwe vorm van kriskrasvervoer op maat kan helpen:

- te voorzien in de manifeste, aanvullende vervoersvraag van bewoners;
- een einde te maken aan de huidige ongewenste, praktijk;
- de sociale veiligheid te vergroten;
- een bijdrage te leveren aan de lokale economie door nieuwe werkgelegenheid en stimulering van gezond ondernemerschap.

2.3 Effectiviteit van een breder aanbod

Het verbeteren van de beschikbaarheid van vervoer (voor korte afstanden) in de vorm van een nieuw product is een weerbarstige onderwerp. Met name omdat het 'botst' met de efficiëntiegedachte van openbaar vervoer (massa, snelheid tegenover de ruimtelijke dekkingsgraad) en sprake is van langdurig gewoontegedrag.

De kansen mensen te bewegen met een andere vorm van vervoer te reizen wordt sterk vergroot als er een duidelijk 'voelbare', concrete aanleiding is. Die zijn er alleen als het duidelijke voordelen biedt (het is ruim beschikbaar, gemakkelijk, veilig vervoer etc. en niet strafbaar). De grote voordelen van de snorders zijn nu zo groot, dat ze moeilijk opwegen tegen de (in de ogen van gebruikers) geringe risico's of nadelen die de snorder biedt. Het effect in absolute aantallen snordergebruikers dat 'overstapt' naar een ander vervoer als dat wordt aangeboden is erg moeilijk te zeggen.

Een combinatie van push- en pullmaatregelen levert meestal het beste resultaat op. Een uitermate aantrekkelijk aanbod samen met strikte handhaving op de snorders, de juiste communicatie en voerbare gevolgen als iemand toch met een snorder reist is het meest effectief.

2.4 Eerst een pilot!

Het stadsdeel wenst een nieuwe, legale en gereguleerde vervoersvorm welke kan concurreren met de snorder. Enerzijds om de lacune in het aanbod in te vullen, anderzijds om een legaal alternatief aan te bieden om zo het grootschalige snordervervoer te dempen. Alvorens kan worden gekeken naar een meer structurele invulling welke toekomstwaarde heeft, dient eerst nadere en specifieke kennis worden opgedaan over de vervoersomvang, doelgroepen en gebruikerswensen. Momenteel is onvoldoende bekend wat de exacte aantallen etc. zijn. Deze kennis kan worden opgedaan gedurende een pilot van circa 6 maanden tot een jaar.

Het voordeel van een pilot is tevens dat door het kleinschalige karakter de omvang van de kosten beperkt kunnen blijven. Voor een pilot hoeft niet altijd een formele (Europese) aanbesteding worden gehouden. Een piloottraject kan mogelijk deels bekostigd worden middels landelijke of Europese subsidies op het gebied van mobiliteit, werkgelegenheid en gebiedsgerichte aanpak.

2.5 Uitgangspunten

Het stadsdeel heeft voor deze studie een klankbordgroep samengesteld om de uitgangspunten voor een nieuwe vervoersvorm op te stellen. In de klankbordgroep hebben onder andere deelgenomen de ambtelijke vertegenwoordiging van het stadsdeel, het DIVV, Mobycon en inwoners van het stadsdeel. Mobycon heeft naar aanleiding van deze sessies een Nota van Uitgangspunten gemaakt, waarin de kaders zijn geformuleerd voor een nieuwe vervoersvorm. De belangrijkste kenmerken die een nieuwe vervoersvorm (ongeacht of het om een pilot gaat of structurele inzet) moet bevatten zijn:

Kenmerken van het vervoer:

- bruikbaar voor kriskrasverplaatsingen: het vervoer sluit conceptueel aan bij behoeftes van inwoners die van bestaande (legale) vervoersvormen geen gebruik willen of kunnen maken;
- laagdrempelig en makkelijk: dit gaat op voor betalen, reserveren en reizen;
- veiligheid: zowel technisch veilig, juridisch goed geregeld als ook sociaal veilig (men weet wie de chauffeur is en dat men veilig thuis wordt gebracht);
- het vervoer is te controleren;

- lage ritprijs: Dat is onder de reguliere kostprijs van een reguliere taxi. Dat houdt in dat het vervoer òf zeer efficiënt en slim moet worden uitgevoerd, maar waarschijnlijker is dat er vanuit de overheid een bijdrage noodzakelijk is;
- simpele betalingsmogelijkheid: gewoon met kleingeld, een pasje, chipkaart;
- ruime bedieningstijd: beschikbaar van 9:00 tot 21:00 uur. In het weekend kan later worden aangevangen, maar is ook afhankelijk van begintijden van bijvoorbeeld de kerk;
- snel beschikbaar: beperkte wachttijden. Het vervoer is beschikbaar zowel op afroep/ reservering, vanaf standplaatsen, maar ook op straat 'aanhouden' moet mogelijk zijn;
- servicegericht: klantvriendelijk, assistentie, dichtbij de voordeur of het vertrekpunt en bestemming worden gebracht en gehaald;
- voor en door Zuidoost: het vervoer wordt uitgevoerd voor en door inwoners van Zuidoost;
- ander openbaar vervoer: het gaat indien mogelijk niet ten koste van de exploitatie of opbrengsten van ander bestaande vervoerssystemen.

Specifiek voor een pilot:

- in het kader van een pilot kan het vervoer in eerste instantie in een deel van Zuidoost worden aangeboden: bijvoorbeeld in en rondom Ganzenhof of Kraaiennest;
- creativiteit en ambitie mag: maar een vervoersvorm welke sterk indruist tegen de wettelijke, beleidsmatige en maatschappelijke visie op het taxivervoer is niet wenselijk.

Deze uitgangspunten zijn tijdens een marktconsultatie voorgelegd aan enkele taxivervoerders die momenteel werkzaam zijn in Amsterdam-Zuidoost. Zij kunnen zich vinden in deze uitgangspunten, waarbij drie partijen hebben aangegeven dat kraskrasvervoersysteem niet commercieel te exploiteren is. De uitwerking van deze marktconsultatie is opgenomen als Bijlage 1 in dit document.

3 Voorstellen voor een pilot

De wethouder Verkeer en Volkshuisvesting van de gemeente Amsterdam heeft synchroon aan de traject dat het stadsdeel Zuidoost heeft opgestart, toegezegd aan de gemeenteraad van Amsterdam met een voorstel te komen voor een “pilot fijnmazig openbaar vervoer in Zuidoost”. Samen met het stadsdeel en het DIVV heeft Mobycon een shortlist opgesteld van vier mogelijke uitvoeringsvormen voor een pilot. Al deze voorstellen bieden nieuw, extra vervoer in het stadsdeel. In dit hoofdstuk worden de plus- en minpunten van deze vier vormen besproken. In hoofdstuk 4 worden ze met elkaar vergeleken.

Factsheets voor vier voorstellen

De factsheets geven inzicht in de orde van grootte van kosten, reizigersaantallen en verantwoordelijke partijen. Op basis van deze voorstellen kan door het bestuur van het stadsdeel en de centrale stad een keuze worden gemaakt welke vervoersvorm of oplossingsrichting als pilot wordt uitgevoerd. Afhankelijk van het budget en de overlapping van oplossingsrichtingen, is het ook denkbaar dat meerdere voorstellen geschikt zijn om een pilot mee uit te voeren. De vier voorstellen voor een pilot zijn:

1. ZO/Go: gebaseerd op de Stop/Go: openbaar vervoer, voor iedereen, vaste route, redelijk vaste tijden, geen haltes;
2. Flexbus: voor iedereen, vast vertrekpunt, verschillende routes, kriskras;
3. Aansluiten bij het bestaande ‘gesloten’ AOV-deeltaxisysteem: voor geregisterde gebruikers, kriskras;
4. Deeltaxi Zuidoost: kriskras voor iedereen;

De onderstaande voorstellen zijn in deze studie kort beschouwd en zijn voorlopig om verschillende redenen ‘in de ijskast’ gezet:

5. Marktpartij welke met een eenmalige opstartsubsidie zonder vervoerscontract opereert;
6. Gedogen / legaliseren van het bestaande snordervervoer middels het uitgeven van vervoersaktes (tijdelijke vergunningen).

Openbaar vervoer of een taxisysteem -of- wie is waarvoor verantwoordelijk?

De grens tussen (juridisch gezien) openbaar vervoer en een ‘voor iedereen openstaand’ taxisysteem ligt in het feit dat openbaar vervoer een vaste route kent en een voor iedereen beschikbare dienstregeling. Iedereen die zich ‘aanmeldt’, betaalt en een geldig kaartje heeft kan mee. De tarieven voor een openbaarvervoer-inzetuur liggen tussen de € 70,- en € 90,- per uur. Het openbaar vervoer rijdt in opdracht van de Stadsregio en wordt uitge-

voerd door het GVB.

Een door de overheid gesubsidieerd deeltaxisysteem dat geen vaste route kent en geen vaste vertrektijden, maar waar wel iedereen tegen betaling mee mag reizen is daarom geen openbaar vervoer en mag door de gemeentelijke overheid worden gecontracteerd.

De commerciële straattaxi is een volledig eigen rijder, is aangesloten bij een centrale of onderdeel van een taxionderneming. De chauffeur moet altijd een vergunning en een chauffeurspas in bezit hebben. Het is de Inspectie voor Verkeer & Waterstaat welke deze beide uitgeeft en toezicht houdt. De gemeente is verantwoordelijk voor de ontheffingen om gebruik te maken van de busbanen.

3.1 ZO/Go: overal in- en uitstappen

Maatregel

De ZO/Go is een busdienst die rijdt langs een vaste route en volgens een dienstregeling (elke 5 tot 15 minuten). De ZO/Go wordt gereden door het GVB (als concessiehouder van het stedelijke OV) met midibussen. Per lijn kent de dienst twee 'echte' haltes: het begin- en eindpunt. Onderweg kan iedereen langs de route op verzoek in- of uitstappen. Uiteraard kan op belangrijkere plaatsen een herkenningspunt worden geplaatst.

Omdat het gaat om een vorm van openbaar vervoer, dient het samen met de Stadsregio en het GVB (als contracthouder voor het openbaar vervoer in de stad) worden uitgevoerd.

Waar in Zuidoost?

Uiteindelijk kan een groot netwerk ontstaan waarbij kleinere busjes zeer fijnmazig vervoer aan kunnen bieden. Op verschillende punten kan worden overgestapt op een ander busje, zodat je altijd dichtbij de woning kan in- en uitstappen.

Pilot

Als pilotlijn kan de ZO/Go een route rijden van Ganzenhoef/Kraaiennest en de Poort. De bus zou eventueel gebruik kunnen maken van het fietspadennetwerk om zo dicht bij de woningen te komen. Een ontheffing voor gebruik van de fietspaden en een onderzoek naar de veiligheidsrisico's zijn dan noodzakelijk.

Kosten pilot

Als de bus tussen Ganzenhoef/Kraaiennest en de Poort gaat rijden (een afstand over de weg/ paden van circa 4,5 kilometer) elke 15 minuten, zijn vier bussen per uur nodig. Uitgaande van een uurtarief van €90,- per uur voor een minibus (12 tot 22 zitplaatsen), een gemiddelde diensttijd van 14 uur per dag bedragen de geschatte exploitatie voor een jaar circa €1,8 miljoen per jaar. Uiteraard zijn de kosten afhankelijk van de frequentie en het aantal bedieningsuren per dag. Ook inzet van het type voertuig speelt mee in de kosten.

De Stadsregio staat momenteel afwijzend ten opzichte van een extra vorm van lijngebonden openbaar vervoer in Zuidoost; dit is immers direct concurrerend ten opzichte van het huidige openbaar busvervoer. Maar de Stadsregio is bereid mee te werken, indien het Stadsdeel dit eventueel samen met DIVV zelf inkoop bij het GVB.

Rendabiliteit

Gezien de frequentie en de woningdichtheid wordt in Zuidoost wordt (bij een 'slimme route' een hoog aantal instappers verwacht. Bij het vervoeren van 3.000 instappers per week en

een ritprijs van € 2,- zijn de opbrengsten per jaar ongeveer € 300.000,-; waarmee de kostendeckingsgraad ongeveer 15% bedraagt.

Ervaringen elders

In het centrum van Amsterdam rijdt sinds enkele jaren de Stop/Go (voorheen: Opstapper) een route van het Waterlooplein langs de Prinsengracht naar het centraal station. Een ritje in de binnenstad kost € 1,- ongeacht de afstand.

Realisatietermijn / Planning

Een pilot kan starten binnen 6 maanden.

Succes- en faalfactoren

Het succes van de dienst hangt af van de prijs, route en beschikbaarheid, maar bovenal in de wijze waarop de vervoersvraag kan worden beantwoord. Soortgelijke busdiensten zijn alleen aantrekkelijk voor mensen die binnen een bepaalde loopafstand -zeg 200 meter- van de route zowel hun herkomst als bestemming hebben. De bus moet daarom dichtbij de voordeur kunnen stoppen. Gezien het (wisselende) kriskraskarakter van de vervoersbewegingen (bijvoorbeeld: elke dag op een andere locatie markt) is het succes van een Stop/Go-achtige uitvoeringsvorm als 'starre' lijn twijfelachtig.

+ Plussen

Duidelijk
Herkenbaar
Eenvoudig
Chauffeurs kunnen uit Zuidoost komen

- Minnen

Directe concurrent van de stadsbus
Zeer duur als extra vervoersvorm
Weinig rendabiliteit

3.2 Flexbus: van elke locatie naar een knooppunt

Maatregel

Deze taxibus is een flexibel variant van de ZO/GO en biedt geen kriskrasvervoer dóór het hele stadsdeel, maar het hele stadsdeel is met deze taxi in combinatie met het openbaar vervoer wel bereikbaar. De taxi bedient een bepaalde zone / wijk waarbij de klant kan instappen op elke straathoek. Hiervoor zijn gemarkeerde punten aangewezen (bord aan lantaarnpaal). Het busje komt eens per half uur langs, maar de klant moet wel reserveren. Als de klant in de bus zit, kan hij of zij aangeven op welke straathoek men afgezet wil worden. Het begin of eindpunt is altijd een metrostation, een belangrijke bushalte (Zuidtangent?) of de markt. Waar het openbaar vervoer qua tijd of ruimte niet beschikbaar is, kan de Flexbus in opzet breder worden uitgevoerd.

Waar in Zuidoost?

Heel Zuidoost is bereikbaar met de Flexlijn, waarbij de focus ligt op de aan- en afvoer naar metrostations en bushaltes en van/naar centrumlocaties (bijv markt). Een ontheffing voor gebruik van de fietspaden is wenselijk.

Wie

Het stadsdeel, samen met DIVV, de Stadsregio en het GVB. In optima forma kan de flexbus een deel van het ontsluitende busnetwerk overnemen. Zo kan het busnetwerk efficiënter en sneller worden. De kosten worden bespaard met het efficiënter en sneller maken van het busnetwerk, kunnen worden ingezet voor de exploitatie van de flexbus.

Pilot

Als pilot kan de bus worden ingezet op een klein aantal metrostations in Zuidoost, zoals Kraaiennest of Holendracht (waarbij de flexbus ook een deel van Amstel III en omgeving AMC kan bedienen).

Kosten en opbrengsten pilot

Uitgaande van de inzetkosten van circa € 90,- per uur voor een bus, een bediening van 18 uur per dag en 3 stations / wijkdelen zijn de kosten op jaarbasis € 1,7 miljoen.

Ervaringen

In Zweden wordt dit concept vooral toegepast voor servicegericht (Wmo)vervoer. Met een wat lagere servicegraad kan een relatief snel product voor iedereen worden gerealiseerd.

Subsidiemogelijkheden

Pilot vanuit V&W: voor en natransport stedelijk OV?

Realisatietermijn / Planning

De voorbereidingen voor het uitvoeren duren naar schatting 6 tot 9 maanden.

Succes- en faalfactoren

Het succes van de dienst hangt af van de prijs, route en beschikbaarheid, maar bovenal in de wijze waarop de vervoersvraag kan worden beantwoord. De flexbus moet een balans vinden tussen flexibiliteit en betrouwbaarheid

+ Plussen

Kans voor het openbaar vervoer

Beheersbare vorm van vervoer

Sluit aan bij huidige trends in OV: aandacht voor voor- en natransport

- Minnen

Eindbeeld / lange-termijn-oplossing

Dure vervoeroplossing

3.3 AOV openstellen voor iedereen

Maatregel

De gemeente Amsterdam biedt inwoners met een mobiliteitsbeperking (in het kader van de Wmo) en ouderen vanaf 65+ Aanvullend Openbaar Vervoer³ (AOV) aan. Dit is vervoer op aanvraag en wordt momenteel uitgevoerd door Connexion Taxi Services en Stadsmobiel. De klant bestelt telefonisch (een uur van te voren) een taxi. Dit is een deeltaxi welke arriveert maximaal een kwartier voor of na de bestelde vertrektijd. Onderweg worden meerdere klanten opgehaald en afgezet. Dit drukt de exploitatiekosten. Voor het AOV is vooralsnog een vervoerspas op naam nodig.

Waar in Zuidoost?

Het AOV rijdt nu in heel Amsterdam en ook in Amsterdam Zuidoost. Het AOV rijdt in opdracht van de Dienst Wonen, Zorg en Samenleving. Deze dienst moet dan ook worden betrokken bij de uitvoering.

Pilot

Als pilot kan dit AOV worden opengesteld voor iedereen. Eventueel kan gekozen worden door een verplichte na registratie, elke (potentiële) gebruiker krijgt de mogelijkheid tot het aanvragen van een vervoerspas. Met deze vervoerspas kan worden gereisd en betaald. De ritten die gemaakt worden bieden inzicht in het reispatroon en de omvang. Om gericht te kunnen onderzoeken wat de vervoersbehoefte is en (potentiële) gebruikers eventueel achteraf te kunnen vragen wat hun mening is over het vervoer, is het aan te bevelen de omvang te beperken tot enkele straten, een woongebouw of een wijk.

Kosten en opbrengsten pilot

De kosten voor een rit binnen het stadsdeel liggen naar schatting op €7,- per rit. Indien er in Zuidoost 250 extra ritten per dag met het AOV worden gemaakt, waarbij de klant €2,- betaald, zijn de kosten circa €450.000,- op jaarbasis. De kostendekkingsgraad bedraagt ongeveer 40%.

Ervaringen

Vooral in landelijke gebieden in Nederland wordt het Wmo-vervoer 'opengesteld' voor iedereen, vooral in sommige gebieden of op tijden geen bus of trein rijdt. Hier rijdt het onder de naam Regiotaxi, OV-taxi of Hopper. Maar ook in steden rijdt dit vervoer, zoals in Arnhem, Utrecht en Den Haag. De ritprijs voor de Wmo-reiziger bedraagt ongeveer €0,55 per zone. Voor de OV-reiziger bedraagt deze meestal rond de €1,80 per OV-zone, waarbij een rit binnen zuidoost dan plusminus €3,60 kost. Maar een ander tarief is ook mogelijk. De gemeente betaalt dan een hoger bedrag per zone aan de vervoerder.

³ Formeel is dit geen openbaar vervoer. Het kent immers geen vaste route of dienstregeling.

Realisatietermijn / Planning

Uitgaande van een pilot, is dit vervoer binnen enkele maanden goed te realiseren.

De voorbereidingen voor aanbesteding voor het AOV zijn reeds gestart (winter 2010). Aan te bevelen is om in het Programma van Eisen van het AOV op te nemen dat de vervoerder open moet staan voor een proef met een verbreding van de doelgroep.

Succes- en faalfactoren

Groot nadeel van een combinatie met het AOV is het imago van 'ouderenbusje' of 'gehandicaptenvervoer'. Het is niet onwaarschijnlijk dat een groot deel van de groep mensen zich niet herkent in het systeem, of dat de gebruiksvoorwaarden (een uur van te voren bellen) niet aansluit bij de ad-hoc verplaatsingsbehoefte, waar juist de snorder sterk in is. Daarnaast kan veel meer vervoersvraag invloed hebben op de uitvoeringskwaliteit van het bestaande AOV.

Belangrijk voordeel: met weinig middelen kan zo wél inzicht worden geboden in de verplaatsingsbehoefte van inwoners in Zuidoost. Dit inzicht is nodig om een aparte taxivorm (zie volgend voorstel) goed vorm te kunnen geven en 'op de markt' te brengen

+ Plussen

Aansluiten bij bestaande vervoersvorm; geen grote investeringen nodig
Inzicht in volume en verplaatsingen
Je biedt wel wat aan met beperkte middelen

- Minnen

Doelgroep herkent zich niet in product
Wmo-vervoer is kwetsbaar (risico)
Geen eigen uitstraling

3.4 Deeltaxi Zuidoost

Maatregel

Een eigen productformule voor een gereguleerde, voor een ieder openstaande deeltaxi die alleen in het stadsdeel opereert. Deze deeltaxi wordt gereden door kleine auto's of busjes. De auto's zijn herkenbaar als de taxi voor Zuidoost. De klant kan ze telefonisch bestellen en op drukke locaties (markt, kerk, stations) staat altijd een taxi paraat, of een klant kan een taxi 'oproepen' door een taxizuil. Deze variant komt het dichtst in de buurt van de huidige snorder.

Qua marketing/communicatie kan worden gedacht aan het inspelen op specifieke doelgroepen, tijdstippen en bijbehorende tarieven, zoals de markt taxi, staptaxi en kerktaxi.

Waar in Zuidoost?

Heel Zuidoost is bereikbaar met de deeltaxi. Het stadsdeel kan een vervoerscontract aangaan met een of meerdere vervoerders.

Pilot

Gezien het groot aantal vervoersbewegingen, is een pilot risicovol in die zin dat het kleinschalige karakter van de pilot onvoldoende is om enig effect waar te nemen. Omdat de vervoersomvang onbekend is, zal een commercieel taxibedrijf eerder taxi's beschikbaar willen stellen op uurbasis dan dat zij vergoed krijgen op basis van het aantal werkelijk gemaakte ritten.

Ook hiervoor kan gedacht worden om eerst in een bepaalde wijk of in een klein gebied dit vervoer aan te bieden. Mobycon schat in dat voor een pilot circa 10 voertuigen nodig zijn; in het begin van de pilot wellicht iets minder dan als het meer bekend is.

Kosten en opbrengsten pilot

In deze vorm gaan we uit van inzet van 10 taxi's per dag (à 12 uur inzet). Uitgaande van een uurtarief van de taxi van € 30,- exclusief opbrengsten, zijn de kosten op jaarbasis circa € 1,25 miljoen. Bij een ruimere bedieningsperiode of inzet van meer taxi's stijgen de kosten vrijwel evenredig mee. De kostendekkingsgraad bedraagt ongeveer 30%.

Ervaringen

In Nederland zijn weinig voorbeelden bekend van een door de overheid gecontracteerde collectieve vervoersvorm welke niet samen met het Wmo-vervoer wordt aangeboden. Anderzijds: de oorzaak waartoe deze vervoersvorm een oplossing kan bieden is ook uniek.

Realisatietermijn / Planning

Binnen 3 maanden kan dit vervoer in een pilot operationeel zijn.

Succes- en faalfactoren

Door een eigen productformule, toegesneden op de inwoners en bezoekers van Zuidoost, kan een op-maat-gesneden product worden geboden.

Deze variant heeft wel direct een serieuze, professionele aanpak om succesvol te zijn. Zowel in uitvoering (aantal auto's, contract aangaan) als een uitgekiend marketingconcept. Een zeer professioneel management is een voorwaarde! Deze pilot kan als vervolg uitgevoerd worden op het vorige voorstel (eerst proef met AOV om vervoeromvang in te schatten).

+ Plussen

Unieke taxiformule welke direct in kan springen op de behoeftes van de inwoners
Eigen herkenbaar product voor Zuidoost

- Minnen

Grote kosten
Maximale oplossing, maar snorders heeft toch nog een streepje voor

4 Toetsingscriteria pilots en vervolg

De genoemde voorstellen voorzien op hun eigen manier in de vraag naar kriskrasvervoer. Om de varianten te beoordelen zijn de volgende beoordelingscriteria opgesteld:

- mate waarin het voorstel aan de genoemde uitgangspunten voldoet;
- kans mindering snordergebruik;
- samenwerking met Stadsregio / GVB noodzakelijk;
- succesfactoren
- geschiktheid voor een pilot;
- duurzaam karakter: is het voorstel structureel inzetbaar;
- kosten voor een pilot per jaar;
- kans op subsidie voor ontwikkeling werkgelegenheid / wijken;
- implementatietijd.

Criteria	Voorstellen			
	ZO/Go	Flexbus	AOV	Deeltaxi Zuidoost
Voldoet aan uitgangspunten	-	+/-	+/-	+
Kans mindering snorders	-	+/-	-	+
Samenwerking andere onderdelen overheid / Stadsregio/GVB	ja	ja	ja	nee
Succesfactoren	+/-	-	+	+
Geschikt voor pilot	+	+/-	++	+
Duurzaam karakter	+/-	+	-	+
Kosten pilot per jaar *	1-2 mln.	1,5-2 mln.	0,5 mln.	1-1,5 mln.
Implementatietijd pilot	6-9 mnd.	6-9 mnd.	3 mnd.	3 mnd

* om de voorstellen te vergelijken zijn de kosten per jaar weergegeven. Uiteraard kan een pilot korter of langer duren en/of in een beperkt deel van het stadsdeel worden aangeboden, ook afhankelijk van de vorm.

4.1 Vervolg

Uit de voorgestelde scenario's wordt een keuze gemaakt welk voorstel een invulling gaat geven aan de wens van zowel het stadsdeel als de centrale stad. Als gekozen wordt voor een OV-product wordt het GVB gevraagd hier binnen de bestaande OV-concessie invulling aan te geven. Bij een keuze voor een niet-OV systeem dient er een uitvraag aan de markt plaats te vinden. Hiervoor dient op dat moment een pakket met eisen opgesteld te zijn waaraan marktpartijen moeten voldoen. De opdrachtgever kan vervoerders in de uitvraag de mogelijkheid bieden met hun eigen ideeën te komen om binnen de gestelde randvoorwaarden een geslaagde pilot te kunnen aanbieden.

Bijlagen

1 Bijlage marktconsultatie

regiokantoor noord:
badhuiswal 3
postbus 1149
8001 bc zwolle
tel. 038 – 4225780
fax 038 – 4216870



Memo markconsultatie; inclusief opmerkingen Klankbordgroep

Aan: John Brewster
C.c.: Marcel Slotema, Hans Zuiver
Van: Arent Jan Speulman
Betreft: Marktconsultatie kriskrasvervoer in Amsterdam Zuidoost incl. opm. KBG
Datum: Woensdag 2 december 2009
Kenmerk: 3787

Deze notitie is een verdere uitwerking van de Marktconsultatie die wij uitgevoerd hebben in het najaar van 2009. Een bespreking van het oorspronkelijke stuk met de Klankbordgroep die voor dit project ingesteld is, heeft geleid tot een aantal wijzigingen, welke in het onderstaande zijn gekenmerkt met een *.

Aanwezig bij de bijeenkomst van woensdag 25 november waren: Slotema en Speulman (Mobycon), Brewster (Stadsdeel Zuidoost), Esajas (vrouwen ZO), Van Dalen (Bijlmerpromotor), Remco Suk (DIVV, gemeente Amsterdam)

Het stadsdeel Amsterdam-Zuidoost wenst een nieuwe vervoersvorm die kan voorzien in de behoefte naar kriskrasverplaatsingen. Deze vervoersvorm moet een alternatief vormen voor het grootschalige snordervoer in de wijk. Samen met het stadsdeel en een klankbordgroep heeft Mobycon een Nota van Uitgangspunten gemaakt, waarin de kaders zijn geformuleerd voor deze nieuwe vervoersvorm.



De belangrijkste wensen omvatten:

- het vervoer is goed bruikbaar voor kriskrasverplaatsingen. De term kriskras dekt de lading beter dan fijnmazig vervoer, wat eerder een lijngebonden vervoer veronderstelt, hoewel dat laatste niet is uitgesloten;

- het biedt de gebruiker voordelig vervoer;
- het is servicegericht vervoer (klantvriendelijk, veilig, snel beschikbaar...);
- het vervoer is vrijwel kostendekkend; het stadsdeel wenst geen grote structurele dekking te verstrekken;
- het stadsdeel is bereid de exploitant van deze vervoersvorm te ondersteunen, maar alleen met de echt noodzakelijke middelen, waarbij de sterke voorkeur uitgaat naar ondersteuning bij opleidingstrajecten, huisvesting of innovatie;
- het is vervoer voor en door Zuidoost. Inwoners moeten worden betrokken. Enerzijds om werkgelegenheid te schappen, anderzijds ook om in aanmerking te komen voor subsidies welke het project voor de gemeente betaalbaar houden.

Het stadsdeel wil graag dat 'de markt' met een product komt, dat (zoveel mogelijk) overeenkomt met de wensen. Om na te gaan of deze wensen ook haalbaar zijn, heeft Mobycon gesproken met zeven partijen die een sterke relatie hebben met het stadsdeel of het vervoer in Amsterdam. Wij hebben contact gehad met:

- Stadsregio Amsterdam, als verantwoordelijke voor het openbaar vervoer;
- GVB, als exploitant van het openbaar bus-, tram- en metrovervoer in Amsterdam;
- Stadsmobiel, als exploitant van een deel van het aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam Zuidoost
- Connexxion als exploitant van een groot deel van het contractvervoer in Amsterdam;
- TCA, de grootse Amsterdamse straattaxicentrale;
- Taxi Markenback, een taxiondernemer gevestigd in Zuidoost;
- MPK, een kleine taxiondernemer gevestigd in Zuidoost.

Opmerking: Taxi Choice heeft na herhaaldelijke pogingen niet gereageerd op onze oproep.

In deze memo vindt u per partij de belangrijkste bevindingen inclusief een conclusie.

Stadsmobiel (SMB), gesproken met Henny van Haren

Stadsmobiel B.V. biedt een kleinschalig (rolstoel)vervoer, vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en (deel)taxivervoer in de regio Amsterdam. Stadsmobiel is aan aparte tak van de GVB Holding.

QuickTime™ en een TIFF (ongecomprimeerd) decompressor zijn vereist om deze afbeelding weer te geven.

Hoe ziet SMB de situatie in Zuidoost

SMB voert contractvervoer uit in Zuidoost. Zij ondervindt geen directe hinder van snorders, omdat zij geen straattaxivervoer uitvoert. Wel is het mogelijk dat huidige gebruikers van het AOV af en toe met een snorder reizen.

Kan SMB kriskrasvervoer leveren zonder structurele financiële bijdrage?

Nee, het is een illusie tegen snordertarieven commercieel te kunnen rijden. Het vervoer is niet mogelijk zonder bijdrage van de overheid in de kosten. Deze bijdrage (per klant) is afhankelijk van het volume en kan afnemen naarmate het volume toeneemt.

Welke oplossingen ziet SMB en welke rol kan zij hierin spelen?

Er kan aangesloten worden bij het huidige Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) voor Wmo-vervoersgeïndiceerden; dat wil zeggen: dit systeem openstellen voor een bredere doelgroep. Dit houdt dan in een systeem met beperkte kosten per zone (ongeveer € 3,- , waarvan de klant € 1,- of € 2,- betaalt?).

Dit AOV is in Amsterdam een aantal percelen opgedeeld. Op dit moment vervoert Connexxion de grote massa van Wmo-pashouders die redelijk zelfstandig kunnen reizen, Stadsmobiel voert percelen uit met meer echt zorgbehoevende mensen.

** Betrekken inwoners Zuidoost: Mevrouw Esajas meldt dat zij met dhr. Van Haren eens een plan heeft gemaakt, waarbij inwoners van Zuidoost een grote rol spelen bij het uitvoeren een vervoersvorm.*

Connexxion Taxi Services (CTS), gesproken met Ferry Bosgra en Gerrit Spijker

CTS voert AOV, leerlingenvervoer, en werknemersvervoer uit. Omvang specifiek van het AOV in Zuidoost is niet te zeggen, fluctueert. CTS heeft zeer goede banden met TCA en de dienst welzijn van de gemeente Amsterdam. CTS heeft ook mensen uit Zuidoost in dienst als taxi-chauffeur, maar alleen via een detacheringbureau voor chauffeurs. Ervaringen met deze groep zijn wisselend.

QuickTime™ en een
TIFF (ongecomprimeerd)-decompressor
verist om deze afbeelding weer te geven

Hoe ziet CTS de situatie in Zuidoost?

CTS voert verschillende vormen van contractvervoer uit in Zuidoost, zoals AOV, leerlingenvoer en werknemersvervoer. CTS is bekend met snorders, maar ondervindt in haar uitvoering hiervan geen hinder. Wel is het mogelijk dat huidige gebruikers van het AOV af en toe met een snorder reizen.

Kan CTS kriskrasvervoer leveren zonder structurele financiële bijdrage?

“Commercieel vervoer is hier haalbaar want; waarom is het er dan nog niet? Heeft niet alleen met een opstartsubsidie of iets dergelijks te maken...Snorders rijden niet alleen in Zuidoost, ook andere stadsdelen hebben hiermee te maken, steeds meer.”

Welke oplossingen ziet CTS en welke rol spelen zij hier in?

Als oplossing wordt gedacht aan een vorm van contractvervoer, waarbij het product in de lijn ligt van AOV. Dus een vervoerscontract met overheid, vooraf aanmelden, vooraf bekende

ritprijs per zone, rit of afstand. CTS geeft expliciet aan geen meerwaarde te zien in combinatie met AOV [dit in tegenstelling tot Stadsmobiel, Mobycon] omdat dit een andere doelgroep bedient, een ander contract is (met andere opdrachtgever). Deze opdrachtgever is de gemeente Amsterdam. Het is in deze lastig als twee partijen zich met één vervoersvorm mengen. Bovendien kan de kwaliteit van beide systemen moeilijk gemeten worden als zij worden samengevoegd.

De taxi rijdt in het idee van CTS vanaf vaste punten (bijvoorbeeld de markt) naar de voordeur. Als mensen vanaf hun huis willen, dan moet worden gebeld. Punt van aandacht is het 'open(baar) karakter', CTS wil best mensen vervoerder, maar liever geen 'junkies', om het maar heel direct te verwoorden.

Voorwaarden bij een pilot zijn vanuit CTS verder: ontheffing maaiveld, regulering, controleerbaarheid, intensieve begeleiding, handhaving, herkenbaarheid / marketing / eigen productformule, veiligheid (camera's, sturen op elektronische betaling).

** Als eigen productformule wordt genoemd de speciale Zuidoost taxi. Deze kan dan voor verschillende doelgroepen en motieven worden vermarkt. De taxi kan als marktbus naar de markt rijden, de uitgaansbus, de kerkbus etc. etc. met bijvoorbeeld elk met eigen tarief of bedieningstijden. Een "educated guess" geeft volgens CTS: 100.000 inwoners, 10% maakt gebruik van de taxi een maal per maand heen en terug, dat zijn 20.000 ritten. Een goede potentie volgens CTS.*

** [Mobycon: 20.000 ritten zijn volgens reguliere taxicontracten 40.000 OV-zones. Nemen we een 'standaardsubsidie' van 4,- per zone, is het 160.000 euro op jaarbasis aan overheidsbijdrage. Snorders rijden naar schatting 20 tot 50 maal zo veel ritten. Welk deel van de 'snordersmarkt' pak je in Zuidoost af is een vraag die beantwoord moet worden.*

Welke middelen zijn daarvoor nodig?

Als eerste: kennis van de omvang van het vervoer. Daartoe biedt een pilot een oplossing. Voor je echt een product op de markt wilt gaan zetten, is naast deze verkennende marktconsultatie ook een diepgaander onderzoek/kennis nodig; enerzijds om het reispatroon te bepalen, anderzijds om het product zo af te stemmen dat het echt voldoet aan de wensen (marketing). Vanuit CTS komt ook de aanbeveling dat deze pilot uitgevoerd moet worden door een marktpartij met grote kennis van zaken in verband met het 'taxidossier Amsterdam'; taxivervoer en Amsterdam zijn 'gevoelige zaken', die geen goede basis bieden voor een proef waarbij de uitkomst onzeker is.

Ruwe schets pilot en vervolg:

Begin met het aanbieden van vervoer in een deel van de Bijlmer, bijvoorbeeld een paar straten of enkele woonblokken. Geef iedereen op naam een pas en biedt het vervoer aan voor – zeg - een euro per rit. Zo kun je registreren wat het vervoerspatroon is en hier dan ook weer

op inspelen. De kennis die je hiermee opdoet biedt dan de basis voor een contract. Als het moet kan CTS vanmiddag nog beginnen.

De vergoeding zou op uurbasis (ongeveer € 32,- per voertuig) moeten zijn, omdat de omvang van het vervoer onduidelijk is.

Taxi Centrale Amsterdam (TCA), telefonisch gesproken met Youri Fokker

TCA is het bekendste taxibedrijf uit Amsterdam. Zij bieden straattaxi aan, maar doen in onderaanneming ook ritten voor het AOV en voor hotels vervoer naar Schiphol. TCA is volgens eigen zeggen een bedrijf dat aandacht heeft voor kwaliteit en betrouwbaarheid. De naam van TCA is verbonden aan 1.500 taxi's die als franchise ondernemer rijden. TCA staat in de stadsdeelgids als paginagrote advertentie. TCA vindt dat zij ook een 'maatschappelijke verantwoordelijkheid' heeft – en dus graag meedenkt over deze vraag.

QuickTime™ en een
TIFF (ongecomprimeerd) -decompressor
zijn vereist om deze afbeelding weer te geven.

Hoe ziet TCA de situatie in Zuidoost?

TCA rijdt in Zuidoost niet bijzonder veel vervoer, simpelweg omdat het zwaartepunt van de markt toch het centrum is. Ook concurrentie van snorders speelt mee. In het bijzonder noemt TCA de prijs van het openbaar vervoer. Met drie mensen betaal je drie maal, terwijl een taxi op dat niveau even duur is. Dat de snorder dan helemaal goedkoper is, verklaart helemaal het 'succes'.

Heeft TCA momenteel hinder van de snorderpraktijken?

Ja. Er is weinig vraag naar TCA-taxi's in Zuidoost, doordat er vervoerder door snorders wordt aangeboden. "Dat heeft te maken met een stukje mentaliteit van de inwoners, maar ook met de prijs", aldus TCA.

Zij kunnen zeer snel en flexibel vervoer leveren. Bij evenementen (maar ook calamiteiten) kunnen snel taxi's klaar staan. Ook bij evenementen als Powerzone en Kwaku, staat TCA met een aantal voertuigen, maar ook hier wordt gemerkt dat veelvuldig wordt gesnord.

Welke oplossingen ziet TCA en welke rol spelen zij hier in?

TCA noemt veelvuldig het aspect marketing en communicatie. Mensen moeten zich bewust worden van het feit dat snordervoer illegaal is en dat er ook een legaal aanbod is. Je kunt daarmee beginnen bij nieuwe inwoners.

TCA vervoert voor hotels ook gasten naar bijvoorbeeld het centrum en Schiphol. Hotels huren de taxi in voor € 35,- per uur. De klant betaalt dan een bedrag van -zeg- € 5,-. Idem voor congressen in de RAI. Een soortgelijke oplossing is dat het stadsdeel een aantal taxi's inzet onder een bepaalde productformule, zoals eigenlijk Connexxion ook voorstelt.

Goedkoper rijden is lastig; hoewel TCA ook erkend dat de maximumprijs tegenwoordig een minimumprijs is. Een taxi kost simpelweg ongeveer € 30,- tot € 40,- per uur, en dan wil de vervoerder ook een beetje winst hebben. Bepaalde (eigen) rijders vragen hogere prijzen dan is toegestaan of weigeren korte ritten. Ontwikkelingen van binnenuit de organisatie en handhaving van IVW moet hierin voor verbeteringen zorgen.

Welke middelen zijn daarvoor nodig?

TCA kan een product aanbieden dat eigenschappen heeft dat het huidig snordervoer kent, met als extra zekerheid een stukje veiligheid en betrouwbaarheid.

TCA heeft ook contacten met het ondernemershuis in Zuidoost; wellicht dat hier samengewerkt mee kan worden.

Verder wordt een uniform beleid t.a.v vervoer, veiligheid en leefbaarheid gewenst over alle stadsdelen (gemeente Amsterdam-breed), nu heerst het beeld dat in ZO wordt gewerkt aan het snorderprobleem, terwijl dit dan elders in de stad extra de kop op zal duiken doordat deze worden verderven.

Ruwe schets pilot / uitvoering

TCA kan net als Connexxion een soort contractvervoer aanbieden, specifiek op de markt in Zuidoost. Daartoe is dus geld nodig.

* [Mobycon: ga uit van € 20,- per uur, vijf taxi's 12.00 - 0.00 uur (60 uur), vijf taxi's 6.00 – 2.00 uur (100 uur) = 160 uur per dag * € 20,- = € 3.600,- per dag, ruim € 1 miljoen per jaar aan exploitatiekosten. * Nuance: dit bedrag moet geen eigen leven gaan leiden. Het kan ook voor de helft of twee keer van dit bedrag...]

Taxi Mackenbach, telefonisch gesproken met A. Koens

Mackenbach personenvervoer is een bedrijf dat zich uitsluitend richt op contractvervoer, voor zorginstellingen, maar ook penitentiaire inrichtingen. Ze is dus gespecialiseerd in zorgtaken en vervoer dat extra aandacht nodig heeft. Straattaxivervoer is geen onderdeel van de bedrijfsvoering van Mackenbach. Zij ziet dan ook verder geen rol in deze studie voor haar weggelegd.

QuickTime™ en een
TIFF (ongecomprimeerd)-decompressor
zijn vereist om deze afbeelding weer te geven.

Het bedrijf heeft alleen hinder van snorders op plekken waar zij hun klanten uit het voertuig willen laten stappen / rijden en de op parkeerplaatsen niet de ruimte krijgen van snorders die op klanten staan te wachten.

Indien een vorm van contractvervoer de uitkomst is van dit onderzoek, wil Mackenbach wel verder meedenken over de exacte invulling hiervan. Maar op dit moment ziet zij geen rol voor zichzelf hierin.

Stadsregio Amsterdam (SRA), telefonisch gesproken met Ruurd Postma

SRA is het overheidsorgaan dat verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer, in deze dus opdrachtgever van het GVB. Het SRA geeft in haar concessies aan waaraan het OV moet voldoen, bijvoorbeeld elke voordeur 400 meter hemelsbreed van een bushalte. Daaraan wordt nu voldaan.

SRA is verder alleen betrokken als verder wordt gegaan met het lijngebonden Stop/Go-voorstel. Zij is verder geen partij in het AOV, dat rijdt onder opdracht van de gemeente. SRA heeft geen klachten gehoord van het GVB dat snorders het OV van het GVB 'in de weg zitten'. SRA staat open om indien nodig in een later stadium weer mee te denken.

Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB), telefonisch gesproken met Inge Keur

GVB biedt collectief openbaar vervoer aan per bus en metro

Hoe ziet GVB de situatie in Zuidoost?

Situatie is bekend, maar het taxi- en snordervoer staat buiten de werkzaamheden van het GVB. Naar beleving worden geen reizigers weggekaapt voor de bus. * Weggekaapt wil in deze zeggen: als iemand bij een halte staat, ligt het er aan wie het eerst voorbij komt, de bus of de snorder. Daarmee wordt dan gereisd. Volgens het GVB valt dit dus wel mee.

QuickTime™ en een
TIFF (ongecomprimeerd)-decompressor
zijn vereist om deze afbeelding weer te geven.

Welke oplossingen ziet GVB en welke rol spelen zij hier in?

GVB heeft geen directe rol. Er is wel nagedacht over een domlus/kriskrassysteem. Voorwaarden hiervan zijn dat het niet moet concurreren met de eigen lijndiensten, of deze diensten moeten worden vervangen. Nieuwe lijngebonden vervoersvormen kosten wel heel veel geld. Wie betaalt dit?

Anderzijds wil het GVB wel meedenken over betere halteplaatsen, andere routes om de inwoners beter van dienst te zien. Situatie is nu niet helemaal optimaal namelijk. onveiligheid en beleving van OV bij haltes en knooppunten kan veel beter. Misschien dat je daarmee ook weer mensen in de bus en metro trekt die nu misschien wel om 'veiligheidsredenen' van een snorder gebruik maken.

Taxi MPK, gesproken met Paul Welp

Taxi MPK is een klein taxibedrijf dat gevestigd is in Amsterdam Zuidoost. Momenteel heeft zijn twee voertuigen. MPK rijdt vooral zorgvervoer in onderaanneming van TCA, welke weer voor Connexxion of Stadsmobiel rijdt. De oprichters zijn allen ervaringsdeskundigen, zij hebben voor verschillende personenvervoerders gewerkt en kennen volgens eigen zeggen de problemen van de markt. MPK heeft bij het stadsdeel gesproken over de problematiek van snorders. Zij hebben een eigen kijk op de problemen en bieden naar eigen zeggen dé oplossing.



Hoe ziet MPK de situatie in Zuidoost?

Het vervoer van snorders is geen verwonderlijke, het is simpelweg meegekomen met de cultuur en gebruiken van de huidige inwoners; veelal (van origine) van allochtone afkomst. Het fenomeen bestaat al minimaal 30 jaar. De 'normale' (maximum)taxiprijs is volgens MPK veel te hoog voor de meeste inwoners.

De oprichters van MPK kennen persoonlijk ook veel snorders, en weten ook exact welke beweegredenen mensen hebben om van een snorder gebruik te maken. Veiligheid is hierin zeker een issue, een snorder moet wel betrouwbaar zijn en niet intimiderend.

Heeft MPK momenteel hinder van de snorderpraktijken?

Nee, het bedrijf rijdt momenteel voornamelijk contractvervoer, maar mengt zich ook wel in het kriskrasvervoer doordat klanten hen bellen. Zij willen wel op deze markt inspelen door een vervoersysteem te introduceren dat aansluit op de behoeftes van de inwoners van Zuidoost. In dat opzicht sluit de visie van MPK precies aan op het basisdocument dat Mobycon samen met het stadsdeel en de klankbordgroep heeft opgesteld.

Welke oplossingen ziet MPK en welke rol spelen zij hier in?

MPK heeft plannen om in ieder geval een proef te starten met kriskrasvervoer in de wijk. De prijs is dan ongeveer € 1,- per kilometer. Het wordt een straattaxi met goedkoop tarief en gecombineerd vervoer, wat de kosten beheerst. Het is bovendien 'gezellig'. Het vervoer is herkenbaar; een rode bus wordt het. Advies is om gelijk in heel Zuidoost het vervoer aan te bieden, immers de vraag naar vervoer verschilt per dag ook per locatie (neem als voorbeeld de markt).

Rol chauffeurs

[MPK](#) wil eigen chauffeurs in dienst nemen, maar ook franchisenemers. Bij TCA betaalt een franchise ondernemer nu €260,- per maand, MPK wil dit aanbieden voor €150,-. Alle chauffeurs –m.u.v. de zelfstandigen – worden onderdeel van de V.O.F. MPK heeft deze constructie getoetst bij het IVW.

Welke middelen zijn daarvoor nodig?

Om een goed product neer te zetten zijn nodig auto's, chauffeurs, een centrale, geld voor marketing. MPK heeft nu twee rolstoelbussen. Om een goed product te kunnen bieden zijn naar schatting nog een tiental auto's nodig; vijf luxe auto's en vijf busjes zijn gewenst. Het ontbreekt MPK momenteel aan financiële middelen. Een bus kost al snel € 40.000,-. MPK heeft naar eigen zeggen om het vervoer uit te kunnen voeren een startbedrag van circa € 1,5 tot € 2 miljoen nodig. Gezien de huidige omgang van het bedrijf, kan het hiervoor niet terecht bij de bank. Een partij (stadsdeel, bank, particulier) dient dus met een subsidie, gift of (renteloze) lening over de brug komen.

Conclusies

De belangrijkste conclusie is dat er hoe dan een volledig kostenneutrale oplossing voor het stadsdeel volgens de door ons gesproken partijen simpelweg niet tot de mogelijkheden behoort. Linksom of rechtsom; er moet geld bij om iets 'goeds' te laten rijden.

Drie partijen (CTS, Stadsmobiel en TCA) geven aan dat een kriskrasvervoersysteem niet commercieel te exploiteren is. Zij zien een oplossing in een soort contractvervoer; voor een ieder openstaand nieuw vervoerssysteem speciaal voor Zuidoost. Stadsmobiel zou dit willen koppelen aan het AOV. Het starten van een pilot moet volgens CTS eerst inzicht bieden in de vervoerstromen, om zo met een goed verhaal de markt op te kunnen gaan. Het is op dit moment volstrekt onduidelijk hoeveel mensen van het vervoer gebruik gaan maken. Voor met een proef wordt begonnen, wordt wel meer inzicht in de markt en (culturele) achtergronden gewenst. Marketing is heel belangrijk. Een nieuwe vervoersvorm opstarten is niet heel lastig, de truck is om het tot in de detail vorm te geven om de echte een alternatief voor de snorders aan te kunnen bieden.

De derde partij, MPK ziet wél mogelijkheid om kriskrasvervoer vrijwel commercieel te exploiteren, maar er zijn financiële middelen nodig om de omvang van het huidige wagenpark uit te breiden. Dit in de vorm van een subsidie, lening of een combinatie daarvan. MPK zou ook kunnen werken met een bankgarantie. Het is opvallend dat slechts één partij dit vervoer commercieel kan uitvoeren. Andere partijen geven aan dat wanneer dit commercieel zou kunnen, dit vervoer al wel zou bestaan.

De voorstellen van de verschillende partijen klinken plausibel. Het is de vraag of het stadsdeel een risico wil nemen om een firma als MPK te helpen bij het opstarten. In feite helpt zij dan een marktpartij met het opstarten en uitbreiden van haar activiteiten als zij garant zou staan bij een lening. Er is dan niet direct sprake van subsidie op vervoer, maar mogelijk wel concurrentievervalsing.

In dit stadium adviseren wij om het bedrijfsplan van MPK te toetsen op financiële en juridische haalbaarheid. Gezien de grote onzekerheid heeft een vervoersvorm (in de vorm van een structureel aanbod of eerst als een pilot) met een vervoerder die nu voldoende capaciteit heeft (en dus flexibel is en voertuigen ook weer elders in kan zetten) minder financiële risico's. Hiervoor is wel gedurende de pilot subsidie nodig.

Kortom; alle partijen geven aan te kunnen voldoen aan de kern van de inhoud van de Nota van Uitgangspunten. Enkele aandachtspunten vanuit de vervoerders die wij het stadsdeel nog expliciet mee willen geven zijn:

Culturaspect: MPK, CTS en Stadsmobiel geven expliciet aan hierop in te spelen. MPK rijdt volop in Zuidoost. CTS heeft medewerkers uit Zuidoost in dienst en wil dit aantal uitbreiding om te zorgen voor binding met het stadsdeel. Stadsmobiel geeft aan al jarenlang een vaste speler te zijn welke 'geaccepteerd' is in Zuidoost.

Veiligheid: alle partijen geven aan dat veiligheid in Zuidoost een belangrijk onderwerp is, zowel die van de klant als het rijdend personeel. Daarom wil CTS en TCA zo weinig mogelijk werken met taxistandplaatsen. Allen geven aan zo weinig mogelijk met contant geld te willen afrekenen.

Samenwerking: weinig partijen zien mogelijkheden om samen te werken met andere partijen. SMB geeft deze mogelijkheid wel aan. CTS zou dit werk niet uitbesteden en zelf 'de vinger aan de pols willen houden'. MPK wil zelfstandige taxirijders in hun bedrijf opnemen, maar ziet minder in een samenwerking met een ander taxibedrijf.

Activiteitenbus: er blijken in andere stadsdelen initiatieven om een soort activiteitenbus te starten. Doel daarvan is meer het bevorderen van de maatschappelijke participatie. Deze zijn wel gericht op makkelijker te bereiken doelgroepen als ouderen en gaan naar een soos, bibliotheek, theater etc. ■