

WATERTAXI GRONINGEN

Maarten J. Kooij - 287052 | Haalbaarheidsonderzoek Watertaxi Groningen | Groningen - Juni 2008



Titel

Haalbaarheidsonderzoek Watertaxi Groningen

Auteur

M.J. Kooij

Studentnummer

287052

Hbo-instelling

Hanzehogeschool Groningen

Opleiding

Instituut voor Marketing & Management

Studierichting

Small Business & Retail Management

Afstudeerperiode

Maart 2008 – juni 2008

Afstudeerbegeleider

Dhr. R. Mulder

Praktijkbegeleiders

Mevr. J. Radema

Dhr. J. Westendorp

Opdrachtgever

Gemeente Groningen

Dienst Ruimtelijke Ordening & Economische Zaken

Afdeling Economische Zaken

Plaats

Groningen

Datum

Juni 2008

Samenvatting

In dit haalbaarheidsonderzoek naar een watertaxi in Groningen wordt - in opdracht van de Gemeente Groningen - antwoord gegeven op de centrale vraag:

"Is een watertaxi in de stad Groningen en haar directe omgeving haalbaar, kijkend naar verschillende gedefinieerde facetten?"

Dit gebeurt aan de hand van de antwoorden op een zevental deelvragen die de situatie, waarin een eventuele watertaxi in Groningen zal moeten passen, in kaart brengen.

1 Interne interviews

In de interne interviews is duidelijk geworden dat de verschillende afdelingen binnen de Gemeente Groningen positief tegenover het idee van een watertaxi in Groningen staan. De algehele mening binnen de geïnterviewde afdelingen is dat een eventuele watertaxi een toeristisch tintje zal moeten hebben, aangezien er vermoed wordt dat er voor de forens geen tijdwinst valt te behalen over het water. Een eventuele watertaxi kan een eyecatcher van het duurzame beleid van de Gemeente Groningen worden, aangezien duurzame mobiliteit de komende jaren steeds belangrijker zal worden. Vergunningtechnisch blijkt het idee van een watertaxi in de huidige situatie niet mogelijk te zijn, aangezien de Gemeente Groningen geen vergunningen afgeeft voor bedrijfsactiviteiten op het water. Dit beleid zal volgens interne personen allereerst aangepast moeten worden.

2 Best practices

De analyses van de best practices hebben inzicht gegeven in hoe het concept van de watertaxi in andere steden is uitgewerkt. Zo is de watertaxi in Rotterdam voornamelijk gericht op snel en flexibel vervoer van de forens. In Delft daarentegen is de watertaxi een vervoersmiddel voor de toerist en in Leiden was er sprake van een combinatie van beide. In Leiden is de watertaxi door de rederijen aldaar gedwongen te stoppen, dit kwam deels door de slechte afspraken die er met de rederijen waren gemaakt. Van deze situatie zal Groningen mogelijk kunnen leren en zorgen dat het bij een toepassing van een watertaxi niet dezelfde fouten maakt.

3 Externe interviews

Net als bij de interne interviews is ook bij de externe partijen gebleken dat ze over het algemeen positief ten opzichte van het idee van een watertaxi staan. Tevens zien veel partijen het idee voornamelijk als toeristische attractie. Er zijn echter ook een aantal partijen, zoals de Groninger City Club en Team 4 Architecten, die een watertaxi ook als mogelijk vervoersmiddel voor de forens zien. Dit zal dan in de vorm van een waterbus (grootschalig personenvervoer) moeten zijn. Tevens is gebleken dat er een aantal externe partijen (inclusief Rondvaartbedrijf Kool) bereid zijn om te praten over een mogelijke uitwerking van een watertaxi / waterbus.

4 Analyse toeristische cijfers

Uit de toerisme cijfers blijkt dat Groningen erg in trek is als stad voor dag- en weekendbezoekers, er kan gesteld worden dat Groningen over een sterk toeristisch profiel beschikt. Groningen wordt jaarlijks door zo'n 1.500.000 toeristen bezocht. Groningen wordt door deze toeristen goed gewaardeerd met een gemiddelde beoordeling van rond de 8,0. Echter laat de parkeergelegenheid, volgens de toerist, nog wel wat te wensen over. Parkeren in de binnenstad wordt steeds moeilijker en duurder. Hier liggen mogelijkheden voor een

eventuele watertaxi / waterbus, aangezien dit vervoersmiddel toeristen vanaf de rand van Groningen (vanaf de P+R's) richting de binnenstad zou kunnen vervoeren.

5 Routes en op- / uitstapplaatsen

In dit rapport zijn drie mogelijke routes tot stand gekomen, waarvan de 'beginroute' en de 'toeristische route' het makkelijkst haalbaar zullen zijn. De beginroute kan met de juiste op- / uitstapplaatsen een grote doelgroep aan spreken, aangezien zowel de forens als de toerist er gebruik van kunnen maken. Op deze beginroute zijn er een aantal uitbouw mogelijkheden mogelijk die in de toekomst eventueel een rol kunnen spelen (bijvoorbeeld de ontsluiting van Meerstad). Zeker gezien de steeds drukker wordende binnenstad en de moeilijke bereikbaarheid van de binnenstad over de weg, biedt personenvervoer over het water in de toekomst kansen. Tevens biedt de toeristische route door de Diepenring met een aantal interessante op- / uitstapplaatsen veel mogelijkheden op het gebied van toerisme.

6 Vormgeving en aandrijving

Kijkend naar de beginroute is het logisch om voor een grote boot (type rondvaartboot) te kiezen als waterbus, de toeristische route daarentegen zou goed bediend kunnen worden met een klein sloepje als watertaxi. Een belangrijke rol in de keuze voor een bepaalde boot speelt het duurzame beleid van de Gemeente Groningen waarbinnen een eventuele watertaxi / waterbus zou moeten passen. Er zijn op het gebied van duurzame mobiliteit een aantal opties met allen hun voor- en nadelen. Wil de Gemeente Groningen echt voor duurzaamheid gaan dan zijn waterstof (voor de waterbus) en groene elektriciteit (voor de watertaxi) de beste opties. Nadeel van voornamelijk waterstof is dat een boot op deze energievorm er kostbaar is en er nog geen waterstofinfrastructuur in Groningen is.

7 Financiële haalbaarheid

Het is in dit rapport lastig gebleken om de financiële haalbaarheid van een eventuele watertaxi / waterbus in kaart te brengen. Er kan echter gesteld worden dat een eventuele watertaxi, in de vorm van een elektrisch sloepje, haalbaar moet zijn. Voor deze activiteit zijn er namelijk niet zulke hoge investeringen nodig en tevens kunnen de kosten gedrukt worden door er een sociaal werkgelegenheidsproject van te maken. Dit laatste aspect kan ook nog leiden tot ondersteuning in de vorm van subsidies. De financiële haalbaarheid van een waterstof aangedreven waterbus ligt gecompliceerder. Dit heeft voornamelijk te maken met de hoge investeringen die in deze situatie gemaakt moeten worden. De haalbaarheid zal voornamelijk afhangen van de financiële bijdrage die verschillende partijen bereid zijn te maken en het aantal gebruikers. Het is lastig inzicht te verkrijgen in deze zaken. In dit licht is het verstandig om vervoer met de waterbus eerst eens te 'proberen' met bijvoorbeeld één van de huidige rondvaartboten van Rondvaartbedrijf Kool. Mocht het vervoer aanslaan, dan kan er altijd nog gekozen worden voor een duurzame oplossing.

Conclusie en aanbevelingen

Al met al kan de hoofdvraag van dit onderzoek, of een watertaxi in Groningen haalbaar is kijkend naar bovenstaande facetten, positief beantwoord worden. Het is echter wel gebleken dat sommige facetten meer aandacht verdienen. De volgende beknopte aanbevelingen kunnen bijdragen aan een succesvolle toepassing van de watertaxi / waterbus in Groningen:

- De Gemeente Groningen zal haar vergunningenbeleid moeten aanpassen.
- De Gemeente Groningen zal het element water moeten opnemen in haar structuurvisie.
- Geïnteresseerde partijen zullen bij elkaar moeten worden gebracht om over het idee na te denken.
- Met het oog op het duurzame beleid is het raadzaam voor de Gemeente Groningen / een eventuele exploitant om van gedachte te wisselen met het Hanzehogeschool Energie Kenniscentrum.

- Rondvaartbedrijf Kool zal als aangewezen partij voor de eventuele exploitatie van een watertaxi / waterbus betrokken moeten worden in het gehele ontwikkelingsproces.
- Het is raadzaam om Marketing Groningen te betrekken in de promotie van een watertaxi / waterbus.
- Het is voor een eventuele exploitant van de watertaxi / waterbus belangrijk dat er goede afspraken worden gemaakt met verschillende partijen op en aan het water.
- Er zal na dit rapport nog een businessplan geschreven moeten worden. Mogelijke auteurs hiervoor zijn Iris Nutma (Groninger Welvaart) en Chris Beuker (Exploitant Oosterhaven).
- Het is raadzaam om met het idee van een watertaxi / waterbus niet te grootschalig te beginnen. De beginroute (P+R Sontweg – Poelebrug / Museumbrug) en de toeristische route (door de Diepenring) zijn goede routes om mee te beginnen.
- Verhoging van bruggen en maximale vaarsnelheden zal als een serieuze optie moeten worden bekeken door de Gemeente Groningen, wanneer blijkt dat vervoer over het water aanslaat.
- Met betrekking tot het grootschalige vervoer op de beginroute kan er het best met een rondvaartboot (waterbus) gevaren worden, het kleinschalig toeristisch vervoer kan het best een klein sloepje (watertaxi) gedaan worden.
- Gezien de hoge kosten voor een duurzame waterbus is het raadzaam om de beginroute eerst te gaan varen met een boot van Rondvaartbedrijf Kool. Hiermee kan tegen lage kosten bekeken worden of het idee aanslaat.
- Een elektrisch aangedreven watertaxi is voor de toeristische route een haalbare- en duurzame mogelijkheid. Het is daarom verstandig hiervoor te kiezen.
- Het is raadzaam voor de Gemeente Groningen / een eventuele exploitant om van de eventuele watertaxi voor de toeristische route een sociaal werkgelegenheidsproject te maken.
- Het is belangrijk dat er een goede infrastructuur komt rondom de eventuele op- / uitstapplaatsen. De Gemeente Groningen zal hierin het voortouw moeten nemen.
- De Gemeente Groningen zal de Diepenring op moeten ruimen. Oude, uitgeleefde woonboten verstoren het mooie waterbeeld.

Voorwoord

Voor u ligt het haalbaarheidsonderzoek naar de watertaxi in de stad Groningen. Dit rapport is geschreven in het kader van mijn afstudeertraject voor de opleiding Small Business & Retail Management aan de Hanzehogeschool Groningen.

De opdrachtgever van dit onderzoek is de Gemeente Groningen, dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken. Bij deze wil ik mijn praktijkbegeleiders, Jet Radema en Jeroen Westendorp, hartelijk danken voor de begeleiding vanuit de Gemeente Groningen. Voor de begeleiding vanuit de Hanzehogeschool Groningen wil ik met name Jacques Hartog bedanken voor zijn steun en tijdsinvestering in de laatste fase van mijn afstudeertraject.

Een laatste dankwoord gaat uit naar iedereen die heeft meegewerkt om dit haalbaarheidsonderzoek in deze vorm te kunnen realiseren. Het enthousiasme van deze mensen met betrekking tot dit onderzoek heeft motiverend gewerkt.

Maarten Kooij
Groningen, juni 2008

Inhoudsopgave

	Inleiding	1
1	Onderzoeksopzet	3
1.1	Probleemstelling	3
1.2	Doelgroep en doelstelling	3
1.3	Centrale vraag en deelvragen	3
1.4	Onderdelen rapport	4
1.4.1	Analyses	4
1.4.2	Conclusies & aanbevelingen	4
1.4.3	Grafische weergave rapportopbouw	5
1.5	Methode van onderzoek	5
2	Interne interviews	7
2.1	Interview	7
2.2	Interviewresultaten	7
2.2.1	Havendienst	7
2.2.2	Verkeer & Vervoer	8
2.2.3	Economische Zaken – Duurzaamheid	9
2.2.4	Ruimtelijke Plannen	10
2.2.5	Economische Zaken - Toerisme	11
2.2.6	Sociale Zaken en Werk	12
2.3	Conclusie	13
3	Best practices	15
3.1	Rotterdam	15
3.1.1	Ontstaan VOF Watertaxi Rotterdam	15
3.1.2	Ondernemingsvorm	16
3.1.3	Aanloopproblemen	16
3.1.4	Gekozen strategie	16
3.1.5	Huidige situatie watertaxi Rotterdam	17
3.1.6	Vloot en schippers	17
3.1.7	Vaarroutes en tarieven	17
3.1.8	Kosten en opbrengsten	18
3.2	Delft	18
3.2.1	Ontstaan Canal Hopper Delft	19
3.2.2	Aanloopproblemen	19
3.2.3	Financiering	19
3.2.4	Routes, bootkeuze en op- / uitstapplaatsen	20
3.2.5	Sociaal werkgelegenheidsproject	20
3.2.6	Vloot	21
3.2.7	Vaartijden en tarieven	21
3.2.8	Kosten en opbrengsten	21

3.3	Leiden	22
3.3.1	Ontstaan Watertaxi Leiden	22
3.3.2	Aanloopproblemen	22
3.3.3	Financiering	22
3.3.4	Boortype en vaarroutes	23
3.3.5	Schippers	23
3.3.6	Einde Watertaxi Leiden	23
3.4	Conclusie	23
4	Externe interviews	25
4.1	Interview	25
4.2	Interviewresultaten	25
4.2.1	Ministerie van Economische Zaken	25
4.2.2	Meerschap Paterswolde	26
4.2.3	Provincie Groningen	26
4.2.4	Groninger Welvaart	27
4.2.5	Hotel New Hampshire	29
4.2.6	Groningen City Club	30
4.2.7	Marketing Groningen & VVV	31
4.2.8	Kamer van Koophandel	32
4.2.9	Hanzehogeschool Energie Kenniscentrum	33
4.2.10	OV Bureau	35
4.2.11	Rondvaartbedrijf Kool	36
4.2.12	Exploitant Oosterhaven	38
4.2.13	Koninklijk Horeca Nederland	39
4.2.14	Team 4 Architecten	40
4.2.15	Marine Service Noord	41
4.3	Conclusie	43
5	Analyse toeristische cijfers	46
5.1	Soort toerist	46
5.2	Dagrecreant	46
5.2.1	Algemene cijfers	46
5.2.2	Persoonlijke kenmerken dagrecreant	47
5.2.3	Kenmerken van bezoek	48
5.2.4	Activiteiten tijdens bezoek	49
5.2.5	Bestedingen tijdens bezoek	49
5.2.6	Waardering	49
5.3	Verblijfstoerisme	49
5.3.1	Persoonlijke kenmerken verblijfstoerist	49
5.3.2	Soort overnachting	50
5.3.3	Kenmerken van het bezoek	51
5.3.4	Activiteiten tijdens het bezoek	52
5.3.5	Bestedingen tijdens bezoek	52
5.3.6	Waardering van het bezoek	52
5.4	Conclusie	52

6	Routes en op- / uitstapplaatsen	53
6.1	Vervoersproblematiek Groningen	53
6.1.1	Drukke van belang	53
6.1.2	Compacte stadbeleid	53
6.1.3	Oplossingen	54
6.1.4	Parkeergelegenheid	54
6.2	Beginroute	55
6.2.1	Grafische weergave	55
6.2.2	Keuze route en op-/uitstapplaatsen	56
6.2.3	Doelgroep	57
6.2.4	Knelpunten	57
6.2.5	Vaarsnelheden en tijdwinst / -verlies	58
6.2.6	Frequentie	58
6.2.7	Globale kosten	58
6.3	Uitbouwmogelijkheden beginroute	59
6.3.1	Grafische weergave	59
6.3.2	Keuze optionele routes	59
6.3.3	Doelgroep optionele routes	60
6.3.4	Knelpunten optionele routes	61
6.3.5	Globale Kosten	62
6.4	Toeristische route	62
6.4.1	Grafische weergave	62
6.4.2	Keuze route en op- / uitstapplaatsen	63
6.4.3	Knelpunten	64
6.4.4	Globale kosten	65
6.5	Conclusie	65
7	Vormgeving en aandrijving	67
7.1	Groningen duurzaamste stad 2025	67
7.2	Vergelijking energievormen	68
7.2.1	Basismateriaal en bewerkingsproces	68
7.2.2	Voor- en nadelen energievormen	69
7.3	Mogelijkheden voor watertaxi	70
7.4	Conclusie: Duurzame voorbeelden	70
8	Financiële analyse	72
8.1	Groene waterstofboot	72
8.2	Elektrische watertaxi	74
8.3	Conclusie	77
9	Strategische onderbouwing	78
9.1	Business definition	78
9.2	SWOT analyse en confrontatiematrix	80
9.2.1	SWOT analyse	80
9.2.2	Confrontatiematrix	82
9.2.3	Hoofdaandachtspunten	82

9.3	Vijf krachtenmodel van Michael Porter	84
9.3.1	De macht van leveranciers	84
9.3.2	De macht van afnemers	85
9.3.3	De mate waarin substituten verkrijgbaar zijn	85
9.3.4	De dreiging van nieuwe toetreders tot de markt	85
9.3.5	De interne concurrentie van spelers op de markt	86
10	Conclusies en aanbevelingen	87
10.1	Deelvragen	87
10.2	Centrale vraag	88
10.3	Aanbevelingen	89
	Literatuurlijst	92
	Bijlagen	93
1	Globaal stappenplan analyses	94
2	Interne interview personen	96
3	Voorbeeld vragenlijst interviews	97
4	Interne interview resultaten	98
5	Vragenlijst best practices	103
6	Externe interview personen	105
7	Externe interviewresultaten	106
8	Waterkaarten ANWB	122

Inleiding

"Varen, kanoën, rondvaart, waterfietsen, scheepvaartmuseum, eten, terras... Hanzestad Groningen is een uitstekende uitvalsbasis om provincie en stad vanaf het water te verkennen."

Zo luidt de tekst op de website van Marketing Groningen. Groningen is een prachtige waterstad, met haar uitgestrekte wateren voor recreatief gebruik en historische Diepenring in de stad met monumentale panden, oude bruggen en prachtige torens. De vraag is echter of er op dit water ook nog plek is voor vervoer van mensen in de vorm van een watertaxi. Deze vraag zal in dit haalbaarheidsonderzoek worden beantwoord.

Historie

Er kan gesteld worden dat er in Groningen op vervoersgebied niet zo veel activiteit plaatsvindt op het water. Dit is opvallend, gezien de mooie waterinfrastructuur die al duizenden jaren in Groningen ligt. Het blijkt dat er door de jaren heen wel eens pogingen zijn gedaan om vervoer over het water mogelijk te maken.

Rondvaartbedrijf Kool heeft zo'n tien jaar geleden wel eens een pendeldienst gehad tussen de Wooschepenhaven en de Zuiderhaven, dit is echter nooit echt aangeslagen. Ook is door het rondvaartbedrijf in diezelfde periode de mogelijkheid van een aantal op- / uitstapplaatsen op de Diepenring bekeken, om zo een soort van watertaxi voor de toerist te creëren. Dit idee is destijds nooit van de grond gekomen door tegenwerkingen van verschillende instanties.

Team 4 Architecten heeft zo'n vier jaar geleden eens het idee geopperd om met een rondvaartboot mensen vanaf P+R Sontweg tot aan de stad te vervoeren over het water, ook rond dit idee is het uiteindelijk stil geworden.

De laatste tijd is het idee van een watertaxi in Groningen, mede door revolutionaire ideeën als een kabelbaan over Groningen, weer ter sprake gekomen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot het haalbaarheidsonderzoek wat nu voor u ligt.

Haalbaarheidsonderzoek

Dit haalbaarheidsonderzoek zal de situatie in Groningen rondom het idee van een watertaxi in kaart moeten brengen. Er is de afgelopen jaren door verschillende mensen wat geroepen rondom het idee, echter blijken veel mensen niet de weten wat de (on)mogelijkheden zijn op het water in Groningen. Het is de doelstelling van dit rapport om deze situatie helder in kaart te brengen, zodat een buitenstaander die niets van het onderwerp af zou weten zich een beeld zou kunnen vormen omtrent de haalbaarheid van een eventuele watertaxi in Groningen.

In het eerste hoofdstuk van dit rapport zal de onderzoeksopzet worden belicht. Hierin worden zaken als de doelgroep van het onderzoek en de centrale vraag beschreven. Na dit hoofdstuk zullen in de zogenaamde analyses de situatie in Groningen, omtrent een eventuele watertaxi, in kaart worden gebracht.

Dit rapport zal voor een groot deel bestaan uit analyses van de situatie in Groningen, waarin een eventuele watertaxi zal moeten passen. Er zal onder andere gekeken worden naar hoe de mensen intern bij de Gemeente Groningen over het idee denken. Ook zal er van een aantal externe partijen in kaart worden gebracht hoe zij tegen het idee aankijkt. Daarnaast zal er naar andere steden gekeken worden waar het concept van de watertaxi al is toegepast.

Als vierde onderdeel zullen de toerismecijfers van de stad Groningen onder de loep worden genomen. Daarna zal er gekeken worden naar mogelijke routes en op- / uitstapplaatsen in de stad Groningen. In het zesde onderdeel staat het in kaart brengen van de mogelijkheden op het gebied van vormgeving en aandrijving van een eventuele watertaxi centraal. Dit zal gevolgd worden door een financieel hoofdstuk met een aantal exploitatievoorbeelden. De analyses zullen worden afgesloten met een strategische onderbouwing.

Na het analyserende deel zullen er conclusies tot stand komen over de haalbaarheid van een watertaxi in Groningen. Aan de hand van deze conclusies zullen dan ook een aantal adviezen worden aangedragen voor de Gemeente Groningen.

Groningen

In dit rapport zult u de plaatsnaam Groningen vaak tegenkomen. Dit wordt echter nog wel eens verward met de provincie Groningen. Wanneer er in dit rapport over Groningen gesproken wordt, gaat het over de stad Groningen. Mocht het over de provincie of de gemeente gaan, dan zal dit er altijd voor staan.

Park+Ride

In dit rapport zal er regelmatig over het zogenaamde Park+Ride (P+R) systeem worden gesproken. Dit is een parkeersysteem wat in Groningen redelijk succesvol wordt toegepast. Wanneer in dit rapport gesproken wordt over een P+R, gaat het over een groot parkeerterrein aan de rand van Groningen, waarvandaan mensen (die daar hun auto parkeren) gebruik kunnen maken van een transfer richting de binnenstad (met de zogenaamde Citybus).

1 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk zal aangegeven worden voor welke opzet er met betrekking tot dit onderzoek is gekozen. Aangezien het een haalbaarheidsonderzoek is, zal er naar verschillende facetten worden gekeken die de haalbaarheid bepalen. In de onderstaande paragrafen zal allereerst naar de probleemstelling gekeken worden, vervolgens zullen de doelgroep en doelstelling van het onderzoek worden weergegeven. Daaropvolgend zal er gekeken worden naar de centrale vraag en deelvragen, gevolgd door de onderdelen die in het rapport naar voren zullen komen. Tot slot zal de methode van onderzoek bekeken worden.

1.1 Probleemstelling

Zoals al in de inleiding staat aangegeven is er sprake van een bepaalde historie wat betreft activiteiten op het water. Door de jaren heen is er een aantal maal geprobeerd dergelijke activiteiten op het water van de grond te krijgen, dit is echter nooit echt geslaagd. Tevens is er door een aantal partijen wel eens een mening gevormd en gepubliceerd over het idee van een watertaxi in Groningen. Er is echter nog nooit in kaart gebracht wie nou precies welke mening is toegedaan en wat de (on)mogelijkheden zijn op het water voor een dergelijk idee. De Gemeente Groningen heeft daarom dit onderzoek ingesteld; het in kaart brengen van de gehele situatie die de haalbaarheid van een eventuele watertaxi bepaalt.

1.2 Doelgroep en doelstelling

De doelgroep voor wie dit onderzoek is opgesteld, is allereerst de Gemeente Groningen. Zij is opdrachtgever en hoopt aan de hand van dit rapport een beeld te krijgen van de mogelijkheden van een eventuele watertaxi. Naast de gemeente zal het rapport ook inzichtbaar zijn voor alle geïnteresseerde partijen in het concept van de watertaxi.

De doelstelling van dit haalbaarheidsonderzoek luidt:

"Komen tot een compleet onderzoeksrapport waarin de mogelijkheden van een watertaxi in de stad Groningen en haar directe omgeving worden onderzocht en waarin duidelijk antwoord wordt gegeven op de vraag of deze vorm van vervoer, kijkend naar een aantal facetten, haalbaar is".

1.3 Centrale vraag en deelvragen

De centrale vraag luidt:

"Is een watertaxi in de stad Groningen en haar directe omgeving haalbaar, kijkend naar verschillende gedefinieerde facetten?"

Naar aanleiding van deze centrale vraag zijn de volgende deelvragen (facetten) te formuleren:

- 1 Hoe staan de verschillende afdelingen binnen de Gemeente Groningen tegenover het idee van een watertaxi?
- 2 Hoe is het concept van de watertaxi in andere steden – de zogenaamde best practices – toegepast?
- 3 Hoe staan verschillende partijen in Groningen tegenover het idee van een watertaxi?
- 4 Hoe ziet het toeristisch profiel er in Groningen uit?
- 5 Wat zijn interessante en haalbare routes en op- en uitstapplaatsen voor een watertaxi in Groningen?
- 6 Wat zijn de mogelijkheden op het gebied van aandrijving en vormgeving van een watertaxi?
- 7 Hoe ziet de financiële haalbaarheid van een watertaxi eruit op basis van eerder gestelde eisen?

1.4 Onderdelen rapport

In deze paragraaf wordt beschreven welke onderdelen in dit rapport naar voren zullen komen. Zo zal er gekeken worden naar de analyses, conclusies, aanbevelingen en implementatie. Aan het eind van deze paragraaf zal een grafische weergave worden gegeven van de eerdergenoemde onderdelen. In bijlage 1 is het globale stappenplan van de analyses terug te vinden.

1.4.1 Analyses

Het omvangrijkste onderdeel van dit haalbaarheidsonderzoek zal het maken van degelijke analyses zijn. Hierin zal namelijk de gehele omgeving in kaart moeten worden gebracht. Er zal een analyse moeten worden gemaakt van hoe de verschillende belangrijke personen – beleidsbepalers, ondernemers, mogelijke exploitanten en dergelijke – op dit gebied tegenover het idee van de watertaxi staan.

Allereerst zullen de mensen intern bij de Gemeente Groningen worden geïnterviewd. Na deze interne interviews zal er gekeken worden naar de zogenaamde best practices; andere steden waar het concept van de watertaxi reeds redelijk succesvol is toegepast. Er zal een beeld moeten worden verkregen van de wijze waarop het idee van de watertaxi daar is toegepast.

Vervolgens zullen er voor dit onderzoek wederom een aantal interviews worden afgenomen, nu echter met externe personen; personen niet in dienst bij de Gemeente Groningen, maar uiteraard hebben zij een mening over het idee en kunnen zij mogelijkwijs in de toekomst te maken krijgen met een watertaxi.

Daarnaast zal er gekeken moeten worden naar toeristische cijfers die het onderzoek staven. Het zal lastig zijn om zelf tot nieuwe cijfers te komen op dit gebied, aangezien het verzamelen van kwalitatief goede onderzoeksgegevens (met een voldoende grote populatie) zeer tijdrovend zal zijn en vraagt om een grotere aanpak.

Het vijfde onderdeel van de analyses zal ook belangrijk zijn: er zal gekeken worden gemaakt naar mogelijke routes en op- / uitstapplaatsen. In de eerder af te nemen interviews zal dit punt ook worden meegenomen. Op deze manier zal er een steeds beter beeld ontstaan van de (on)mogelijkheden op de waterwegen in- en rondom Groningen.

In het zesde onderdeel zullen de verschillende mogelijkheden qua vormgeving, grootte en aandrijving in kaart worden gebracht. Een zeer belangrijk punt in deze analyse is de (on)mogelijkheid van een duurzame vorm van aandrijving voor de watertaxi. Groningen is een innovatieve stad en het behoudt van het milieu is vandaag de dag een 'hot issue'. Zo wil Groningen in 2025 de duurzaamste stad van Nederland zijn.

De mogelijkheden qua vorm en aandrijving zullen gevolgd worden met een hoofdstuk met een aantal exploitatievoorbeelden. Hierin zal een globale financiële analyse worden gegeven van een aantal mogelijke watertaxi's. Deze mogelijkheden zullen aansluiten op het hoofdstuk over vormgeving en aandrijving.

Als laatste onderdeel van de analyses zal er gekeken worden naar de strategische onderbouwing. Hierin wordt aan de hand van een aantal theoretische marketingmodellen een onderbouwing gegeven op de daarvoor geanalyseerde situatie.

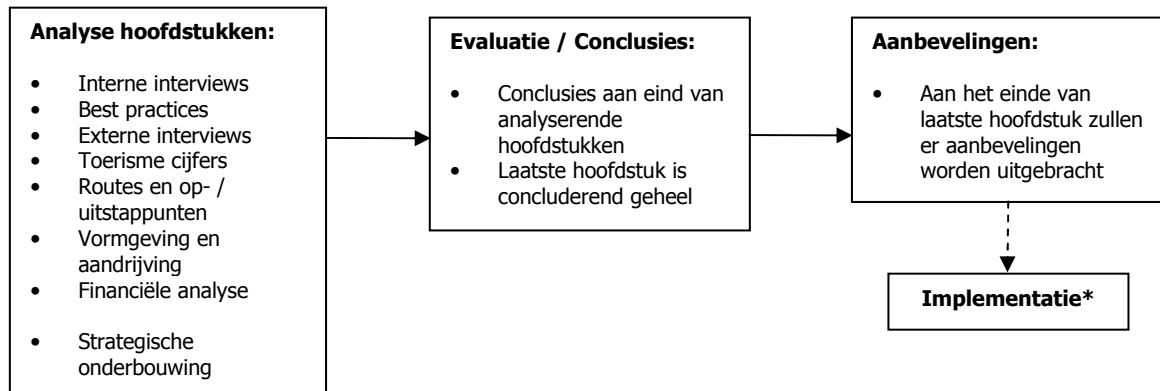
1.4.2 Conclusies & aanbevelingen

Na de grondige analyses zullen er een aantal conclusies tot stand komen. In deze conclusies zal worden gekeken naar de in kaart gebrachte situatie en zal duidelijk worden wat dit betekent voor de ideeën omtrent

de watertaxi. Door middel van een heldere evaluatie van de situatie zullen er uiteindelijk aanbevelingen tot stand komen over een eventuele watertaxi in Groningen en haar directe omgeving.

1.4.3 Grafische weergave rapportopbouw

Onderstaande weergave geeft een globaal beeld van de opbouw van het rapport:



* Dit gebeurt eventueel na het uitbrengen van het adviesrapport

Figuur 1: Grafische weergave van onderdelen rapport

1.5 Methode van onderzoek

De methode van onderzoek zal per onderdeel verschillen. Zoals hiervoor al aangegeven is het belangrijk dat er eerst een goed beeld komt van de omgeving. Dit betekent dat er eerst mensen moeten worden geïnterviewd die eventueel in de toekomst iets te maken kunnen krijgen met het idee van een watertaxi. Dit is een vorm van kwalitatief onderzoek, omdat er bij een interview echt specifieke en gedetailleerde antwoorden tot stand kunnen komen. Aan de hand hiervan zal er dan op een juiste manier moeten worden gepeild hoe welwillend de verschillende partijen tegenover het idee staan.

Voor het analyseren van de toeristisch cijfers zal er eerst gekeken moeten worden wat voor het onderzoek relevant cijfermateriaal is. Hierop zullen deze cijfers achterhaalt moeten worden en in kaart worden gebracht. Het creëren van eigen cijfermateriaal is voor dit onderzoek een te omvangrijke en tijdrovende klus, hiervan zal worden afgezien.

Het is in dit onderzoek belangrijk om te kijken naar de best practices. In onder andere Rotterdam en Amsterdam wordt het concept van de watertaxi al succesvol toegepast. Een bezoek aan een aantal van deze steden zal nodig zijn, het spreken van betrokkenen – bij ontwikkeling en uiteindelijke uitvoering – kan relevante gegevens opleveren. Van deze steden zal een analyse worden gemaakt, aan de hand van gesprekken met deze mensen. Op deze manier kan er een goed beeld worden van de wijze waarop het idee van de watertaxi daar is toegepast.

Voor het onderzoek naar de mogelijke waterroutes en op- / uitstappunten zullen diverse plekken langs het water moeten worden bekeken. Daarnaast zullen de bruggen in Groningen bekeken moeten worden qua doorgangmogelijkheden. Ook is het bij dit punt belangrijk om te kijken naar de plannen die voor de verschillende gebieden (aan het water) van belang zijn, bijvoorbeeld de situatie rondom het Euroborg stadion (het Europapark). Het doel zal zijn om de situatie zo duidelijk mogelijk in kaart te brengen, om zo te komen tot een aantal interessante vaarroutes en op- / uitstapplaatsen.

Ook zal er onderzoek moeten worden gedaan naar de vorm en aandrijving van een eventuele watertaxi. Waarschijnlijk is het zinnig om ook hier weer te kijken naar andere steden waar de watertaxi succesvol is toegepast. Daarnaast zal het onderzoek naar de mogelijkheid van een duurzame aandrijving van een eventuele watertaxi tot stand moeten komen in de verschillende gesprekken met eerder genoemde bedrijven en personen.

De financiële analyse zal gedaan moeten worden aan de hand van de, tot dan toe, bekend geworden financiële gegevens. Het zal belangrijk zijn om bijvoorbeeld bij de analyse van de best practices ook te kijken naar hoe de watertaxi in andere steden financieel in zijn werk gaat. Er zal een inschatting moeten komen van de belangrijkste kosten (bijvoorbeeld de aanschafwaarde van een watertaxi) en opbrengsten.

In de strategische onderbouwing zal er gebruik moeten worden gemaakt van verschillende theorieën die de, in de voorgaande hoofdstukken, in kaart gebrachte situatie theoretisch onderbouwen. Dit zal moeten gebeuren aan de hand van (marketing)literatuur die aansluit op de in kaart gebrachte situatie.

2 Interne interviews

In het eerste analyserende onderdeel van dit rapport zal inzicht worden gegeven hoe er binnen een aantal afdelingen van de Gemeente Groningen tegen het idee van de watertaxi wordt aangekeken. Voor dit onderzoek is er bewust gekozen om eerst de meningen en ideeën te peilen op deze afdelingen. Zo zal er inzicht worden verkregen in de meningen vanuit verschillende invalshoeken. Uit deze interviews is een aantal belangrijke conclusies naar voren gekomen. Deze conclusies worden in dit hoofdstuk weergegeven, om zo een heldere analyse te geven van hoe de mensen in de interne omgeving tegen het idee van een watertaxi aankijken.

2.1 Interview

In overleg met Jet Radema en Jeroen Westendorp is er een lijst met namen tot stand gekomen van medewerkers binnen de Gemeente Groningen die relevante informatie kunnen verschaffen ten behoeve van dit haalbaarheidsonderzoek. De medewerkers op deze lijst zijn voor dit onderzoek geïnterviewd, een overzicht hiervan is terug te vinden in bijlage 2.

2.2 Interviewresultaten

De gesprekken zijn aan de hand van een aantal interviewvragen gevoerd, bestaande uit een aantal algemene (zie bijlage 3) en afdelingsspecifieke vragen. Op deze manier is er veel duidelijk geworden over de (on)mogelijkheden van het idee en is er een aantal zeer interessante meningen en ideeën over de watertaxi naar voren gekomen. De uitwerkingen van de interviews zijn te vinden in bijlage 4. In de hierop volgende subparagrafen zijn de belangrijkste conclusies van de interviews terug te vinden.

2.2.1 Havendienst

Het eerste interview is afgenomen bij de afdeling Havendienst. Bij dit gesprek waren Harry Engel en Henri Berens namens de Havendienst aanwezig. Dit interview was nuttig om mee te beginnen, aangezien de mensen op deze afdelingen de technische beperkingen en mogelijkheden op het water als geen ander kennen. Zo is er veel duidelijk geworden over de brughogtes, vaarsnelheden en zogenaamde spertijden.

Leuk idee in combinatie met P+R

De Havendienst vindt het idee van de watertaxi een mooi idee, echter wel in combinatie met een P+R. Bijvoorbeeld een P+R ergens aan het Eemskanaal, om vanaf daar de mensen de stad in te krijgen. Op deze manier kan er eventueel ook samengewerkt worden met de Tasmantoren. Deze nog te bouwen woontoren maakt namelijk reclame met de watertaxi, als vervoersmiddel voor de toekomstige bewoners. De op- / uitstappunten zouden dan verspreid kunnen liggen tussen een P+R aan het Eemskanaal en de Zuiderhaven ('Media Markt hoek'). Het voordeel van dit traject zijn de hoge bruggen, er hoeven hier geen bruggen open voor de watertaxi. Volgens dhr. Berens is het uit dit oogpunt zinnig om eens te gaan praten met Rondvaartbedrijf Kool. De lage rondvaartboten die zij gebruiken kunnen ook onder de meeste bruggen in de Diepenring door varen. Deze rondvaartboten varen in het hoogseizoen zo'n zes keer per dag met twee boten. De kant richting Delfzijl is ook zeker geschikt voor een watertaxi, hier zit namelijk een drukke weg waar men vertraging kan oplopen met de huidige vervoerssystemen. Een P+R in die buurt zou daarom een overweging kunnen zijn. Dit kan gerust drie kilometer buiten de stad zijn, voorbij Lewenborg bijvoorbeeld.

Moelijkheden op Groningse wateren

Volgens dhr. Engel is er ook een aantal moeilijkheden op het water. Vanaf woonwijk Reitdiep in het noorden en vanaf de Hoornse Meer in het zuiden is er een aantal lage bruggen, deze waterwegen zijn dus eigenlijk geen optie voor een watertaxi. Spoorbruggen maken het helemaal moeilijk, aangezien deze maximaal twee

keer per uur open gaan. Daarnaast moet er op het water ook rekening worden gehouden met de spertijden, dit zijn de tijden waarop de bruggen niet open gaan. In de Diepenring gelden deze spertijden vanaf 16.00 uur 's middags tot 09.00 uur 's morgens. In het zomerseizoen, dat loopt van 1 mei tot en met 30 september, gaan de bruggen ook nog tussen 17.30 uur en 19.00 uur open. Ook de Euroborg is nu al te bereiken via het water. Echter moet men hiervoor, in verband met lage bruggen, wel omvaren via het Winschoterdiep. Een P+R in Haren met waterverbinding richting Groningen is een aantal jaar geleden overwogen, dit is volgens dhr. Engel echter nooit doorgegaan vanwege de lage spoorbrug over het Noord Willemskanaal.

Duurzaamheid

Een duurzame watertaxi (op zonne-energie bijvoorbeeld) zal zeker duurder zijn in aanschaf. Zonnepanelen zijn op boten vaak een extra-tje: *"daar kan nog geen koelkast op draaien"*, aldus dhr. Engel. Wanneer het idee van de watertaxi wordt uitgewerkt, zijn er minimaal twee à drie watertaxi's nodig voor een dergelijk traject als Eemskanaal - Zuiderhaven. *"Wanneer mensen een half uur op een watertaxi moeten wachten, kiezen ze voor een andere manier van vervoer of gaan ze lopen"*. De watertaxi zal ook rekening moeten houden met de vaarsnelheden die gelden in Groningen: buiten de stad 9 - 12 km/h, in de stad maximaal 6 km/h.

2.2.2 Verkeer & Vervoer

Het interview met medewerkers van de afdeling Verkeer & Vervoer, Eric van Huissteden en Menno van Oedekerk, maakte duidelijk dat zij het idee van een watertaxi vanuit een ander oogpunt bekijken dan de medewerkers van de afdeling Havendienst. Zo stelt deze afdeling dat een zo effectief mogelijk manier van verkeer en vervoer voorop staat.

Doelgroep watertaxi

Belangrijkste doelgroepen van de watertaxi zijn volgens dhr. Van Huissteden enerzijds de toerist, anderzijds eventueel de forens. Dit laatste zou dan in combinatie met het P+R systeem moeten zijn. Echter moet hier goed gekeken worden of dit wel sneller en effectiever is dan de bestaande vervoersmiddelen tussen de P+R's en het centrum. Bussen zijn, door de lage snelheden op het water, waarschijnlijk sneller en kunnen tot dieper in het hart van de stad komen; belangrijke criteria voor de forens. Het is de vraag of er een P+R terrein is dat wel een snellere / betere verbinding tot de stad heeft over het water.

P+R systeem

De afdeling Verkeer & Vervoer probeert de toerist ook zoveel mogelijk naar de verschillende P+R's te laten gaan, omdat de toegankelijkheid van de stad met de auto en de parkeermogelijkheden in de stad niet optimaal zijn. Er zijn zes grote P+R terreinen in Groningen:

- Haren/A28;
- Euroborg/P3;
- Sontweg;
- Kardinge;
- Peizerweg/Hoogkerk;
- Zaanstraat.

De Sontweg is waarschijnlijk de meest interessante P+R voor een watertaxi, aangezien het water daar voor een relatief snelle verbinding zou kunnen zorgen door de hoge bruggen en het brede water. Daarnaast staat er nog een P+R gepland in de buurt van het bedrijventerrein Driebond. Ook deze P+R is via het Eemskanaal goed te bereiken. *"In de buurt van deze P+R wordt ook nagedacht over een tramlijn, de plannen hiervoor worden binnenkort gepubliceerd. Mocht er geen tram komen, dan is de kans groot dat er een*

hoogfrequente bus gaat rijden. Er is hier rekening gehouden met een zogenaamde OV as, aangezien de nieuwe wijk Meerstad ontsloten moet worden. De P+R's worden veel gebruikt door toeristen. Hier liggen dus zeker mogelijkheden voor de watertaxi, aangezien voor de toerist snelheid en effectiviteit niet de hoogste prioriteit heeft", aldus dhr. Van Oedekerck.

Hoeveelheid 'blauw' in Groningen

Eerste associatie van dhr. Van Huissteden met de watertaxi in Groningen is dat Groningen beperkt is in de hoeveelheid water: *"Er moet eens in kaart worden gebracht hoeveel 'blauw' er aanwezig is in Groningen en bekijken wat voor toeristische attracties er langs deze waterwegen liggen".* Volgens dhr. Van Huissteden zal een eventuele watertaxi hoogstwaarschijnlijk op een dienstregeling uit moeten komen, niet op een taxi die op oproep werkt (zoals de taxi op de weg). Interessant is het misschien ook om te kijken naar de vaarroutes verder buiten de stad, bijvoorbeeld tussen Delfzijl en Groningen. Op de grote waterwegen tussen deze steden mag waarschijnlijk harder gevaren worden en kan er voordeel worden behaald ten opzichte van bijvoorbeeld de auto of bus. Bij de Euroborg komt het stadsstrand. Een aanlegplaats daar is misschien interessant. *"Bijvoorbeeld een combinatie van het strand met een attractie in de stad, zou een leuk idee kunnen zijn voor de toerist".* De nadruk van de watertaxi zal moeten liggen op het onderscheidend vermogen, niet zozeer op snelheid of effectiviteit.

Kabelbaan

Volgens dhr. Van Huissteden is het plan voor de kabelbaan niet doorgegaan om verschillende redenen, voornamelijk omdat het qua kosten, flexibiliteit (in verschillende opstappunten) en snelheid niet op kon tegen de bestaande vervoersmiddelen (voornamelijk bus). Heikel punt was dat door de relatief hoge kosten er ook een fors percentage forensen van de dienst gebruik moest maken, dit zagen de beleidsbepalers niet gebeuren. *"Eigenlijk is de watertaxi interessant als hij op basis van de toeristen zou kunnen draaien en dat het eventuele gebruik van de forens mooi is meegenomen. Dus niet zoals bij de kabelbaan, waar de forens moest zorgen voor veel opbrengsten".*

Vergunningen

Het is verstandig om eens navraag te doen naar de vergunningen op het water bij het bedrijvenloket van de Gemeente Groningen. Waarschijnlijk gaat het voornamelijk om een aanlegvergunning en misschien iets vergelijkends als een taxivergunning voor op de weg.

2.2.3 Economische Zaken – Duurzaamheid

Een belangrijk vraagstuk vandaag de dag is hoe we ervoor kunnen zorgen dat de generaties na ons ook nog gebruik kunnen maken van verschillende vormen van energie. Het is bewezen dat de fossiele brandstoffen opraken, er moet daarom worden gezocht naar duurzame alternatieven, eens temeer omdat de huidige fossiele brandstoffen er ook voor zorgen dat de lucht wordt vervuild en de aarde opwarmt. Dit vraagstuk zal ook bij de eventuele komst van een watertaxi een rol kunnen spelen, het interview met Jeroen Westendorp heeft hierover meer duidelijkheid gegeven.

Duurzaamste stad

Groningen wil in 2025 de duurzaamste stad van Nederland zijn; energieneutraal. Dit heeft alles te maken met CO₂ uitstoot: Groningen wil alle CO₂ uitstoot terugdringen of compenseren. Dit betekent een heel actief beleid op het gebied van energiebesparing en alternatieve vormen van energie. *"Hier is geld voor beschikbaar, alleen niet zo heel veel. Het idee is daarom om met zogenaamde 'eyecatchers' het beleid te symboliseren en zodoende een soort van gedragsverandering te stimuleren. Een duurzaam aangedreven watertaxi zou goed één van deze eyecatchers kunnen worden", aldus dhr. Westendorp.*

Duurzame mobiliteit

"*Duurzame mobiliteit is een belangrijk onderdeel, aangezien vervoer (transport) ongeveer vijftien procent van het totale energieverbruik voor haar rekening neemt*", aldus dhr. Westendorp. Ook draagt het verkeer volgens hem sterk bij aan zaken als het broeikas-effect, fijnstof, smog en zure regen. Het is de bedoeling dat een eventuele watertaxi een vorm van duurzame mobiliteit wordt. Dit kan door de watertaxi te voeden met een alternatieve vorm van brandstof. Op dit gebied zijn er verschillende opties: (groene / bio) aardgas, puur plantaardige olie (PPO), biodiesel, bio-ethanol, elektriciteit (eventueel in combinatie met zonnepanelen) en waterstof. Belangrijk aandachtspunt is dat sommige brandstoffen op het oog zeer duurzaam lijken, alleen is er voor het totstandkoming proces (bewerking, transport en dergelijke) veel energie nodig, wat de brandstof weer minder duurzaam maakt.

Duurzame watertaxi

Volgens dhr. Westendorp is de makkelijkste en simpelste optie voor een eventuele watertaxi op dit moment het bestellen van een reeds bestaande boot (zoals bijvoorbeeld in Rotterdam, zie paragraaf 3.1) en deze te voeden met een alternatieve brandstof, zoals bijvoorbeeld bio-ethanol. Daarnaast is een elektrische boot ook een goede optie, aangezien het stil, relatief simpel en te combineren is met bijvoorbeeld zonnepanelen. Voornamelijk waterstof en zonne-energie zijn aansprekend en innovatief. Probleem met waterstof is het beperkte aantal aanbieders en het intensieve productieproces. De bussen in Groningen gaan in de toekomst zo veel mogelijk op (groene) aardgas rijden, momenteel rijdt er al één. Ook dit moet gezien worden als een eyecatcher van het duurzame beleid.

"Op het gebied van duurzaamheid heb je te maken met de fysieke omgeving, de infysieke omgeving, de markt en de financiële omgeving. In het geval van een duurzame watertaxi kan de financiële omgeving gesteund worden in de vorm van een subsidie, door bijvoorbeeld SenterNovem (agentschap voor duurzaamheid en innovatie)".

2.2.4 Ruimtelijke Plannen

De ruimtelijke plannen van de stad Groningen spelen bij de eventuele ontwikkeling en komst van een watertaxi een belangrijke rol. Het is belangrijk om te weten wat de ideeën van Groningen zijn wat betreft de ruimtelijke plannen aan het water. In een gesprek met Harmen Postma, afdeling Ruimtelijke Plannen, zijn onderstaande zaken naar voren gekomen.

Combinatie watertaxi - IKEA

De watertaxi is volgens dhr. Postma voor Groningen, gezien de hoeveelheid water, "*een hartstikke leuk idee*". Zeker de combinatie met een bezoek aan de Ikea zou volgens hem succesvol kunnen zijn. Groningen heeft in haar ruimtelijke plannen bewust gekozen om de Ikea relatief dicht tegen de stad aan te leggen, om zo een dubbelbezoek mogelijk te maken. Groningen hoopt dat zo'n dertig procent van de mensen die de Ikea bezoeken, ook een bezoek aan de binnenstad maken. De afstand tussen de Ikea en de stad is ongeveer één kilometer. Deze afstand is te lopen, alleen is het een erg onaantrekkelijk stuk om te lopen. Een watertaxi zou hier een interessant vervoersmiddel kunnen zijn. Mensen kunnen hun auto parkeren bij de Ikea en daar hun aankopen in de auto achterlaten, waarna ze met de watertaxi richting het centrum of bijvoorbeeld het Groninger Museum gaan. "*Het is echter een idee, dat door de markt moet worden opgepakt*", aldus dhr. Postma.

Verskillende opties

Dhr. Postma vermoedt dat men, in de spits, vanaf de Tasmantoren waarschijnlijk sneller met een watertaxi dan met de auto of bus in de stad is. De ontwikkeling van de Tasmantoren is er zeker één om in de gaten te

houden. Door de nieuwe Berlagebrug worden op den duur ook de havens die daar liggen interessant. *"Toch zal de watertaxi hoogstwaarschijnlijk geen concurrent voor de bus of eventueel tram zijn, kijkend naar de forens"*, aldus dhr. Postma. De focus zal volgens hem moeten liggen op de toerist. Vanaf Hoogkerk naar de stad is een mooi water, het is alleen erg lastig in verband met een aantal vaste bruggen en de spoorbrug. De spoorbrug op het water richting het Zernike is daarentegen redelijk hoog, daar moet de watertaxi onder door kunnen. *"Het breder trekken van het idee – bijvoorbeeld een watertaxi op het water tussen Delfzijl en Groningen – is niet erg interessant, aangezien je ook kan kiezen voor de bus, trein of auto. Deze middelen van vervoer zullen op zo'n traject sneller en effectiever zijn. Dit is in Rotterdam bijvoorbeeld heel anders, daar kan met een snelle watertaxi over grotere afstanden echt tijd gewonnen worden"*.

Op- / uitstapplaatsen watertaxi

Logische op- / uitstapplaatsen aan de stadsgracht zijn volgens dhr. Postma:

- Groninger Museum (inclusief Centraal Station)
- Zuiderhaven (reeds een aanlegplaats aanwezig)
- Uitgang parkeergarage Ossenmarkt (korte loopafstand Vismarkt via Oude Boteringestraat – monumentale straat)
- Turfsingel (korte verbinding met stadshart via St. Jansstraat)
- De Steentilbrug (mooie route richting stadshart)

Het stadstrand wordt medio zomer 2008 opgeleverd en is bereikbaar via het Winschoterdiep. Dit is echter niet de meest aantrekkelijke route. Interessant is het om in het rapport de knelpunten voor een watertaxi duidelijk te benoemen, bijvoorbeeld het oude Winschoterdiep richting de Euroborg, waar de af- en oprit van de ring overheen ligt. Vergunningtechnisch zal er gekeken moeten worden naar de mogelijkheden, dit kan eventueel voor problemen zorgen. Echter: *"Als het een goed idee is, wat iets toevoegt aan de stad dan komt dat waarschijnlijk wel goed"*, aldus dhr. Postma.

2.2.5 Economische Zaken - Toerisme

In de eerste gesprekken voor dit onderzoek bleek al snel dat medewerkers van de Gemeente Groningen het idee van een watertaxi in Groningen leuk vinden, maar daar meteen bij zeggen dat het voornamelijk op de toerist gericht zal moeten zijn. Vandaar dat het interview met Jet Radema, afdeling Toerisme, een toevoeging vormt. Naast medewerking aan het interview heeft zij verschillende toeristische rapporten beschikbaar gesteld, deze zullen in hoofdstuk 5 nader worden toegelicht.

Hoornse Meer en stadstrand

Het Hoornse Meer moet, volgens mevr. Radema, aantrekkelijker worden als Groninger attractie. Het aan het meer gelegen hotel – Hotel New Hampshire – is via het water te bereiken: *"dit zou voor een eventuele watertaxi in combinatie met een arrangement of iets dergelijks prachtig zijn"*. Volgens mevr. Radema is het wellicht interessant directeur Fred Dalebout te spreken. Het stadstrand is ook vanuit toeristisch oogpunt interessant, alleen daar zit een knelpunt wat betreft de bereikbaarheid bij de afritten van de ring.

Mogelijkheden watertaxi

In 2007 zijn er in Groningen 285.000 toeristische overnachtingen gemaakt. Dit is volgens mevr. Radema in principe een groot deel van de doelgroep van de watertaxi, aangezien deze mensen langer in Groningen verblijven en Groningen met zo veel mogelijk unieke ervaringen willen beleven. De belangrijkste publiekstrekkingen in Groningen zijn de winkels, het Groninger Museum en de festivals (Noorderslag, Noorderzon).

Hoteliers in Groningen klagen over de moeilijke bereikbaarheid en slechte bewegwijzering van de hotels, hier ligt een mogelijkheid voor de watertaxi. Daarnaast is de parkeergelegenheid matig. Duitse toeristen parkeren graag op de P+R's (voornamelijk P+R Sontweg), vanuit dat oogpunt is het interessant om te gaan praten met het OV Bureau. De Kop van Oost (aan het Eemskanaal) is erg in ontwikkeling, zo ook de Reitdiephaven. Er zal gekeken moeten worden naar de bereikbaarheid over het water van deze gebieden. Daarnaast vindt mev. Radema dat het 'werkgelegenheidsonderdeel' goed moet worden bekeken. Zo zou de watertaxi een mooi sociaal werkgelegenheidsproject kunnen zijn.

2.2.6 Sociale Zaken en Werk

Sociale werkgelegenheidsprojecten komen vandaag de dag steeds vaker aan de orde. Het beleid van veel steden is om zo veel mogelijk mensen aan het werk te krijgen. Ook in Groningen wordt op dit punt actief beleid gevoerd. Zo wordt er bij Kanoverhuurbedrijf 't Peddeltje gebruik gemaakt van re-integrerende werknemers. Het interview met Jos Mars en Marjon Luiting van de dienst Sociale Zaken en Werk (SOZAWÉ) richt zich voornamelijk op de vraag of een dergelijke constructie voor een eventuele watertaxi haalbaar is.

Levendigheid op het water

Volgens mev. Luiting is een watertaxi in de stad Groningen, met een aantal aanpassingen binnen de stad, goed mogelijk. Er worden nieuwe wijken gebouwd aan het water en daarnaast heb je de IKEA, het Groninger Museum en de Zuiderhaven als publiekstrekkingen aan het water. Een watertaxi zal volgens haar de levendigheid op het water zeker ten goede komen. Groningen Welvaart heeft hier plannen voor, op de Diepenring moet volgens hen wat meer activiteit komen op het water (ook met bijvoorbeeld kleinschalige horeca). Het is verstandig om eens met Iris Nutma (Groninger Welvaart) te gaan praten, zij is er van overtuigd dat er meer mogelijk is op het water.

Gesubsidieerde werkgelegenheid

Bij 't Peddeltje vindt een constructie plaats van gesubsidieerde werkgelegenheid. Er is daar een aantal mensen in dienst die in het zomerseizoen de kano's verhuren. Dit project is opgezet in samenwerking met de dienst SOZAWÉ, maar wordt momenteel geleid door een andere organisatie.

Momenteel zitten er in Groningen ongeveer achtduizend mensen in de bijstand. Een deel hiervan zal niet meer aan het werk gaan, omdat dat niet mogelijk is, maar toch is de slogan "Alle stadgers actief!". Van deze achtduizend mensen zouden er een aantal werkzaamheden voor de watertaxi uit kunnen voeren, echter moet er dan wel sprake zijn van een bepaalde continuïteit (niet de ene dag zes uur werken bieden en de volgende dag maar één of zelfs helemaal niets). Alle projecten die SOZAWÉ nu heeft, zijn gericht op re-integratie in de maatschappij. Er zijn verschillende vormen mogelijk, bijvoorbeeld werk met behoudt van uitkering, een detachering met als doel een langer dienstverband of een dienstverband bij een werkgever die daarvoor een loonkostensubsidie ontvangt. Dit is afhankelijk van wat de organisatie en de desbetreffende persoon wil en kan. *"In het geval van de watertaxi is het misschien een idee het in dezelfde vorm uit te voeren als bij 't Peddeltje, dus dat de exploitant van de activiteit gebruik maakt van gesubsidieerde werknemers en daar zelf de leiding over heeft"*, aldus dhr. Mars. Werkindeling en werktijden en dergelijke worden niet door SOZAWÉ georganiseerd.

Open voor ideeën

Mocht het tot een watertaxi komen dan kan de exploitant altijd met SOZAWÉ in gesprek gaan om te kijken of zij een passende werkgelegenheidsvorm kunnen aanbieden met ondersteuning van subsidie. Belangrijk om te onthouden is dat die achtduizend mensen cliënten zijn van SOZAWÉ. *"Men kan dus niet zomaar zeggen: 'ik heb even twintig man nodig'. Het werk en bedrijf zal grondig bekeken worden en daarop zal*

worden beslist of het past binnen het beoogde re-integratie traject van de desbetreffende persoon”, aldus mevr. Luiting. “Misschien is de zogenaamde ‘seniorenbaan’ wel een optie”, aldus dhr. Mars; een regeling voor mensen ouder dan 57,5 jaar. Deze mensen wordt dan een baan aangeboden tot hun 65^{ste}.

2.3 Conclusie

Het is duidelijk dat de intern geïnterviewde personen allen een mening over het idee van de watertaxi hebben. Echter wordt hier wel duidelijk vanuit een bepaalde optiek, die vaak gerelateerd is aan de afdeling waarop ze werken, naar gekeken.

De algehele mening is dat er in Groningen over het water waarschijnlijk geen enorme tijdswinst kan worden geboekt. Hierdoor zal een watertaxi op het eerste gezicht voor de forens geen heel interessant vervoersmiddel zijn. Voor de toerist liggen er echter voldoende kansen, deze hebben snelheid en effectiviteit niet dermate hoog in het vaandel staan, aldus de geïnterviewde personen. De toerist komt meer voor een leuke dag, en een ritje met een watertaxi kan daaraan wat toevoegen.

Van de intern geïnterviewde personen was er niemand die bij voorbaat al zei dat een watertaxi in de stad Groningen totaal geen meerwaarde zal hebben. Er werd duidelijk aangegeven dat er goed gekeken moet worden naar interessante en technische mogelijke routes en wat interessante uit- / opstappunten zouden zijn op deze routes. Daarnaast werd een aantal keer aangegeven dat een eventuele watertaxi in de vorm van een dienstregeling zal moeten varen.

Een ander punt wat een aantal keer in de interne gesprekken naar voren is gekomen, is het vergunningenbeleid voor activiteiten op het water. Navraag leerde dat een nogal complexe regelgeving dit namelijk in de weg staat. Zo blijkt dat er geen vergunning wordt afgegeven voor bedrijfsactiviteiten op het water als een watertaxi, Groningen wil namelijk geen uitbreiding van het aantal bedrijfsboten op haar grachten. Naast het verkrijgen van de bovengenoemde vergunning zal een eventuele watertaxi moeten passen binnen de reglementen van de zogenaamde Verordening Openbaar Vaarwater (VOV) 2006 van de Gemeente Groningen en het zogenaamde Binnenvaart Politie Reglement. De Havendienst van de Gemeente Groningen kan ontheffing afgeven op (één van) de reglementen van de VOV.

Op de volgende pagina is een tabel weergegeven waarin de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen met betrekking tot een watertaxi in Groningen volgens de verschillende afdelingen van de Gemeente Groningen zijn geplaatst.

	Sterkten	Zwakten	Kansen	Bedreigingen
Havendienst	<ul style="list-style-type: none"> Goed idee in combinatie met P+R's Traject Sontweg – Zuiderhaven goed bevaarbaar 	<ul style="list-style-type: none"> Veel lage bruggen in Groningen (voornamelijk in Diepenring) Spertijden van de bruggen Vaarsnelheid in Groningen 	<ul style="list-style-type: none"> Samenwerking met Rondvaartbedrijf Kool 	<ul style="list-style-type: none"> Duurzame boot kan erg kostbaar worden
Verkeer en Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Traject Sontweg – Zuiderhaven goed bevaarbaar 	<ul style="list-style-type: none"> Huidige bussysteem is sneller en effectiever 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeergelegenheden en toegankelijkheid Groningen met auto zijn matig, dus ruimte voor alternatieven Ontwikkeling P+R Driebond Ontsluiting Meerstad Ontwikkeling stadstrand (Euroborg) 	<ul style="list-style-type: none"> Concurrentie van tram of hoogfrequente bus op plannen OV as vanaf Meerstad Eventuele problemen bij afgifte vergunningen
Duurzaamheid			<ul style="list-style-type: none"> Watertaxi zou eye-catcher kunnen zijn voor het duurzame beleid van gemeente Groningen Subsidiemogelijkheden voor duurzame mobiliteit 	
Ruimtelijke Plannen	<ul style="list-style-type: none"> Er is een grote hoeveelheid water in Groningen Er zijn leuke op- / uitstapplaatsen rondom de stad aan het water 	<ul style="list-style-type: none"> Veel lage bruggen in Groningen Huidige vervoersoptie zijn voor vervoer over lange afstand sneller 	<ul style="list-style-type: none"> IKEA ligt dicht bij de stad, een watertaxi kan een dubbelbezoek (zowel IKEA als binnenstad) mogelijk maken Ontwikkeling Tasmantoren Ontwikkeling stadstrand (Euroborg) 	<ul style="list-style-type: none"> Eventuele problemen bij afgifte vergunningen
Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> Genoeg toerisme in Groningen, met 285.000 overnachtingen Veel toeristen maken gebruik van P+R Sontweg 	<ul style="list-style-type: none"> Lage bruggen richting stadstrand 	<ul style="list-style-type: none"> Hoornse Meer moet aantrekkelijker worden gemaakt Parkeergelegenheden in stad is matig, dus ruimte voor alternatieven Ontwikkeling Kop van Oost Watertaxi zou sociaal werkgelegenheid project kunnen zijn 	
Sociale Zaken en Werk	<ul style="list-style-type: none"> Watertaxi goed mogelijk in Groningen Watertaxi zal levendigheid op het water goed doen 		<ul style="list-style-type: none"> In Groningen zijn er 8000 mensen in de bijstand, tussen deze groep zitten er ongetwijfeld mensen die eventueel werkzaamheden voor een watertaxi kunnen uitvoeren IKEA, Groninger Museum en de Zuiderhaven zijn publiekstrekkingen aan het water 	

Tabel 1: Overzicht belangrijkste conclusies interne interviews

3 Best practices

Een belangrijk onderdeel van dit rapport is de analyse van de zogenaamde 'best practices'; steden waarin de watertaxi al (succesvol) is toegepast. In Nederland vaart de watertaxi in onder andere in Rotterdam en Delft. Daarnaast heeft de watertaxi succesvol gevaren in Leiden. Het is zinvol om naar deze voorbeelden te kijken, aangezien deze steden inzicht kunnen geven in hun ontwikkeling en hun huidige situatie. Vervolgens kan er een vergelijking met de mogelijke situatie in Groningen worden gemaakt. Één en ander zal echter wel in perspectief bekeken moeten worden, aangezien elke stad weer anders is qua waterwegen, verkeersdrukte, toerisme en dergelijke.

In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van de bezochte best practices Rotterdam en Delft. Daarnaast zal er gekeken worden naar het concept van de watertaxi in Leiden dat na een succesvolle start uiteindelijk toch is misgegaan, in feite een 'worst practice'. In Delft, Rotterdam en Leiden is gesproken met mensen die de ontwikkeling van de watertaxi van dichtbij hebben meegemaakt. De interviews zijn gevoerd aan de hand van een vragenlijst, terug te vinden in bijlage 5.

3.1 Rotterdam

Rotterdam is dé stad in Nederland wat betreft water. Zo heeft Rotterdam de grootste haven van Europa en wordt de stad als het ware gesplitst door een groot water; de Maas. Daarnaast profileert de stad zich nadrukkelijk als moderne internationale architectuurstad met veel hoogbouw, voornamelijk aan het water gelegen. Rotterdam heeft ruim 580.000 inwoners en bevindt zich in één van de sterkste economische gebieden van Nederland (www.rotterdam.nl).

De stad heeft door de jaren heen leren leven met al het water, zo zijn er moderne bruggen gekomen (onder andere de Erasmusbrug) en zijn er nieuwe manieren van vervoer over het water ontstaan. Één van die vervoersmogelijkheden over het water is de watertaxi. In Rotterdam is dit vervoersmiddel in de loop der jaren een begrip geworden en niet meer weg te denken uit het 'waterbeeld', vandaar dat deze stad interessant is als zogenaamde 'best practice'. Over het ontstaan en de huidige situatie van de watertaxi in Rotterdam is gesproken met Han Verhagen, voorzitter van het bestuur van de VOF Watertaxi Rotterdam.

3.1.1 Ontstaan VOF Watertaxi Rotterdam

Het oorspronkelijke idee van de watertaxi komt van Hotel New York, gevestigd in Rotterdam. Dit hotel staat al jaren op de Wilhelminapier, wat jaren geleden een echt haventerrein was. Vandaag de dag is dit gebied doorontwikkeld met hoogbouw en een echte 'hot spot' geworden met onder andere het nieuwe Luxor theater. In de begintijd van Hotel New York was er nog niet zo'n uitgebreid openbaar vervoersysteem en was de Erasmusbrug er nog niet. Er moest een oplossing komen om de gasten van het hotel zo snel mogelijk aan de andere kant van het water te krijgen, waar onder andere het centrum van Rotterdam en de Euromast zich bevinden. Hierop is het idee ontstaan om de hotelgasten met bootjes over de Maas te vervoeren; de basis voor het idee van een watertaxi.

Het vervoer van het hotel naar de andere kant van de Maas is zeven jaar lang met groot succes uitgevoerd. Met de doorontwikkeling van de pier kwam er steeds meer vraag naar sneller vervoer over water en vervoer over grotere afstanden. Hier ligt de oorsprong van de VOF Watertaxi Rotterdam. In samenwerking met het Ontwikkelings Bedrijf Rotterdam (OBR) is er een infrastructuur aangelegd en geïnvesteerd in boten. Één van de belangrijkste punten bij het ontstaan was de aanleg van een goede infrastructuur in de omgeving van de op- / uitstapplaatsen. Daarnaast moesten deze plaatsen komen op 'actieve' plaatsen als winkelcentra,

theater en dergelijke. Tot op de dag van vandaag is het OBR nog steeds verantwoordelijk voor de infrastructuur. Zo leggen zij nieuwe steigers aan, onderhouden de steigers en zorgen dat de omgeving van de opstapplaats toegankelijk is. Watertaxi Rotterdam is begonnen met zeven boten van het klassieke type (zie foto) en met 44 schippers.



Foto: Klassieke watertaxi in Rotterdam

3.1.2 Ondernemingsvorm

Er is tijdens het ontstaan gekozen voor een apart uitgewerkte ondernemingsvorm; alle schippers van het bedrijf zijn medevenoot in de VOF Watertaxi Rotterdam. Dit betekent dat elke schipper er direct financieel beter van wordt wanneer het goed gaat met de VOF. Dhr. Verhagen is door de vennoten verkozen tot voorzitter van het vijfköppige bestuur van de VOF Watertaxi Rotterdam. De boten van de VOF zijn ondergebracht in een BV – opgericht door Watertaxi Rotterdam – waarvan de VOF de boten leaset. *"Voor deze constructie is gekozen in verband met de spreiding van de risico's. De vennoten lopen via deze constructie veel minder financiële risico's"*, aldus dhr. Verhagen.

3.1.3 Aanloopp Problemen

Het grootste aanloopp probleem waarmee de Watertaxi Rotterdam te maken heeft gehad, is het moeilijk bevaarbare water in Rotterdam. De Maas is toegankelijk voor grote schepen, er zit erg veel stroming in het water en daarnaast is er ook nog sprake van een getijwerking (maximale verschil in waterstand 1,80 meter). De schippers van de watertaxi's hebben dan ook allen minimaal een groot vaarbewijs en vele jaren ervaring in de beroepsvaart. Op dit punt wordt absoluut geen uitzondering gemaakt. Daarnaast moest er een aantal vergunningen worden aangevraagd, zoals een vergunning voor het hard en 's nachts varen op de wateren in Rotterdam. Er moest ook worden voldaan aan alle reglementen die voor snelvarende watervaartuigen in Rotterdam geldt, hierbij valt te denken aan onder andere zwemvesten en materiaalgebruik.

3.1.4 Gekozen strategie

Tijdens de beginperiode van de watertaxi was Rotterdam erg in ontwikkeling, voornamelijk aan het water. Watertaxi Rotterdam heeft ervoor gezorgd dat ze op al deze 'hot spots' een aanlegsteiger kreeg; de basis van het huidige succes (zie foto volgende pagina). Er is destijds geen marktonderzoek uitgevoerd, omdat er simpelweg geen vergelijkend onderzoek was. Vervoer was namelijk nog nooit uitgevoerd in deze vorm, afgezien van de succesvolle pendeldienst van Hotel New York. Watertaxi Rotterdam heeft voornamelijk gekeken naar 'worst practices'; andere steden die als voorbeeld dienen voor hoe het niet moet. Bijvoorbeeld Venetië, daar worden hoge prijzen gevraagd voor vervoer over water, onder de toeristen is dit namelijk erg populair. Hierdoor is deze manier van vervoer voor de lokale bevolking onbetaalbaar geworden. Watertaxi Rotterdam werkt met vaste tarieven, iedereen kan daarom op een laagdrempelige manier gebruik maken van deze manier van vervoer.



Foto: Aanlegsteiger Watertaxi Rotterdam (bron: www.watertaxirotterdam.nl)

3.1.5 Huidige situatie watertaxi Rotterdam

Het is duidelijk dat in Rotterdam grote tijdwinst kan worden geboekt over het water. Dit is terug te zien in de gebruikerspercentages. Momenteel wordt de watertaxi voor tachtig procent gebruikt voor woon-werkverkeer. De gebruikers zijn redelijk vaste klanten die bijna dagelijks gebruik maken van de watertaxi. De overige twintig procent bestaat uit de zogenaamde 'opstapklant'; een eenmalige toerist of lokale bewoner. Door deze verhouding is de vakantietijd voor de watertaxi juist een wat rustigere periode, aangezien in deze periode een deel van het woon-werkverkeer wegvalt.

Dagelijks is er ook duidelijk sprake van spijtstijden: 's ochtends en aan het eind van de middag / begin van de avond. De grootste kracht van Watertaxi Rotterdam is de snelheid en flexibiliteit waarmee mensen over het water vervoerd kunnen worden in vergelijking met de snelheid van een vervoersmiddel over land als de auto, taxi, bus, metro, trein, fiets en dergelijke.

3.1.6 Vloot en schippers

Vandaag de dag heeft Rotterdam nog vijf klassieke boten, waarvan er één exclusief voor Hotel New York vaart. Daarnaast zijn er zes snelle boten in de vaart (zie foto volgende pagina) en wordt er nagedacht over een zevende. De snelle boten zijn aangeschaft, omdat het vervoer tegenwoordig sneller en verder weg moet dan voorheen. Belangrijk is ook dat dit boten zijn die op de moeilijk bevaarbare wateren kunnen en mogen komen. In de boot kunnen maximaal twaalf mensen vervoerd worden, er is voor dit aantal gekozen omdat dit het maximale aantal is waarmee je aan één professional aan boord genoeg hebt. Wanneer er meer dan twaalf mensen worden vervoerd, moeten er twee professionals aan boord zijn. Momenteel werken er 72 schippers voor de Watertaxi Rotterdam, die – zoals eerder vermeld – allemaal mede-eigenaar van het bedrijf zijn. De fulltime schippers werken zo'n 42 uur per week, daarnaast zijn er nog een aantal parttimers.



Foto: Snelle watertaxi Rotterdam

3.1.7 Vaarroutes en tarieven

Het aantal vaarroutes en opstapplaatsen is in de loop der jaren enorm toegenomen. Zo zijn er vandaag de dag 34 op- / uitstapplaatsen in de stad en worden er taxidiensten uitgevoerd voor de nabijgelegen plaatsen Krimpen a/d Lek, Ridderkerk, Kinderdijk en Spijkenisse. Daarnaast biedt men ook nog drie soorten rondvaarten aan: in de Rotterdamse Haven (ook 's avonds), naar de Stormvloedkering Hoek van Holland en

richting de IJssel en het Lek. Voor het uitvoeren van al deze diensten varen alle boten minimaal achttien uur per dag, op één boot na: er is altijd één boot in onderhoud. Dit onderhoud wordt verzorgd door VOF Watertaxi Rotterdam zelf.

De ritprijs van de watertaxi verschilt per rit. Van de Wilhelminapier (waar Watertaxi Rotterdam nog steeds gevestigd is) met een klassieke boot naar het centrum (Leuvehaven) kost € 3,40. Deze boten varen elke tien minuten, als een soort van dienstregeling. De snelle boten varen op oproep en hebben hun eigen tarieven die afhankelijk zijn van de afstand, tijd en het aantal personen waarmee gevaren wordt. Deze prijzen zijn terug te vinden per op- / uitstappunt op de website van Watertaxi Rotterdam. Ondanks een reeds ingevoerde brandstoftoeslag van vijftien procent wegens de hoge brandstofprijzen, liggen de tarieven lager dan de tarieven van een taxi op de weg.

Er wordt door Watertaxi Rotterdam niet gewerkt met strippenkaarten, abonnementen of kortingen. Er zijn wel afspraken met bedrijven die een boot bijvoorbeeld de hele ochtendspits voor hun beschikking willen hebben, hierop worden dan echter geen kortingen berekend gezien de prijs reeds concurrerend is met andere vervoersmiddelen. De watertaxi is overigens niet zozeer een concurrent voor de taxi op de weg, maar meer een aanvulling. In het verleden is er wel eens wat discussie geweest tussen beide partijen, maar vandaag de dag wordt er voornamelijk samengewerkt.

3.1.8 Kosten en opbrengsten

De grootste kostenpost van Watertaxi Rotterdam is, naast personeelskosten, de brandstof voor de boten. De kosten hiervoor kwamen het afgelopen jaar neer op € 250.000. De boot vaart op een schone dieselvariant (schoonste na biodiesel). Aangezien de boten met hun hoge snelheden een krachtige brandstof nodig hebben, is een andere vorm van aandrijving – bijvoorbeeld elektriciteit – geen optie.

De opbrengsten komen nagenoeg volledig voort uit de kaartverkoop, daarnaast komt een klein deel voort uit onder andere de verkoop van advertentieruimte. De opbrengsten worden verdeeld binnen de VOF, de schippers (mede-eigenaren) krijgen een vast salaris, dit salaris wordt per jaar vastgelegd in de ledenvergadering. Daarnaast worden de gelden die overblijven, na aftrek van alle kosten, ook uitgekeerd onder de schippers. Afgelopen jaar was de omzet € 1.200.000, waarvan uiteindelijk netto €465.000 is overgebleven en verdeeld.

3.2 Delft

Delft telt 95.000 inwoners is en één van de bekendste cultuurhistorische steden van Nederland. Haast nergens vind je op loopafstand zoveel internationaal aansprekende cultuurhistorische waarden: Delfts blauw, Johannes Vermeer, de band met het Huis van Oranje en de VOC. Daarnaast is Delft een echte waterstad met 151 kilometer aan waterwegen en 286 bruggen (www.delft.nl). Dit alles zorgt ervoor dat Delft erg toeristisch is. Hier wordt ook op het water op ingespeeld, zo maken veel toeristen gebruik van de rondvaart door de grachten van Delft. Sinds een aantal maanden bestaat er ook de mogelijkheid om met een watertaxi, genaamd Canal Hopper Delft, vervoerd te worden. Deze vervoersmogelijkheid heeft een duidelijk toeristisch tintje.

Evenals in paragraaf 3.1 komt in deze paragraaf terug hoe de watertaxi is ontstaan en hoe de huidige situatie van de watertaxi in Delft eruit ziet. Aangezien Canal Hopper Delft pas sinds maart 2008 vaart, zit er veel overlap tussen het ontstaan en de huidige situatie. Dit alles is duidelijk geworden in een gesprek met Jan Meeren, projectleider bij de Stichting Stunt en Youp Solman, bedrijfsleider van Canal Hopper Delft.

3.2.1 Ontstaan Canal Hopper Delft

Het initiatief voor de watertaxi is gekomen van dhr. Solman, de huidige bedrijfsleider. In 2004 is er voor het eerst over het idee van een watertaxi in Delft nagedacht en gepraat, het idee is toen echter een tijdje op de achtergrond geraakt wegens andere prioriteiten. In 2006 is het idee weer ter sprake gekomen, aangezien er meer levendigheid op het water moest komen. Daaropvolgend besloten Dick Wolt (Stichting Stunt) en dhr. Solman om van de watertaxi een sociaal werkgelegenheidsplan te maken en het gewoon te gaan proberen. Eind 2006 volgde een gesprek met de wethouder, die beloofde een plan van aanpak te maken. Dit plan van aanpak liet echter nogal even op zich laten wachten, waarop Stichting Stunt in 2007 besloot een student onderzoek te laten uitvoeren naar de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor een watertaxi in Delft. Tevens werd er in die tijd een stagiaire (student) aangenomen die de website op poten heeft gezet. Uiteindelijk zijn eind 2007 de eerste boten besteld en is er gekozen voor de naam Canal Hopper Delft. In maart 2008 zijn de eerste boten te water gelaten en sindsdien is de watertaxi in Delft officieel een feit.

In de jaren dat het idee van een watertaxi in Delft speelde, is er op verschillende manieren gereageerd door de samenleving. De ondernemers aan het water zeiden in 2004 al dat het een goed idee was waar wat mee gedaan moest worden, zij wilden toen al arrangementen en advertenties via bedrijven regelen. Echter kwam er vanuit de gemeente niet direct steun, er waren voornamelijk andere prioriteiten. De lokale bevolking van Delft heeft het altijd wel een aardig idee gevonden. Echter is Delft een kleine stad waarin alles goed te lopen of fietsen is, hierdoor is de behoefte aan een verbinding met een watertaxi – die niet zo veel sneller en effectiever is dan lopen of fietsen – er vanuit de lokale Delftenaar dus nooit echt geweest.

Er is geen marktonderzoek – in de vorm van bijvoorbeeld het enquêteren van toeristen – vooraf gegaan aan het ontstaan van Canal Hopper Delft. Het idee is opgezet als toeristisch beginsel; de watertaxi moet meer toeristen naar Delft trekken. Het idee is gericht op de toerist die eens wat anders wil dan de standaard rondvaart door Delft. Uiteraard is er wel gekeken naar de toeristische cijfers die reeds voorhanden waren. Er is ook gekeken naar een aantal best practices, zo is er een bezoek gemaakt aan Leiden en Amsterdam.

3.2.2 Aanlooppromen

De watertaxi in Delft heeft vrij weinig technische aanlooppromen gehad, aangezien er met het gekozen boottype slechts twee bruggen waren waar niet onderdoor gevaren kon worden. Daarnaast is het water in Delft – in tegenstelling tot Rotterdam – makkelijk bevaarbaar. Er was echter één probleem met betrekking tot vergunningen: er mocht in Delft niet op de grachten gevaren worden door gemotoriseerde pleziervaart. De enige partij die dat mocht was het rondvaartbedrijf Rederij Brandts. Dit bedrijf heeft aangegeven niet te willen samenwerken, maar vond het prima als er een watertaxi zou komen in Delft – ze geloofde namelijk niet in het succes van het concept. De ontwikkelaars hebben toen de zogenaamde ontheffing voor het verbod op gemotoriseerd varen op de grachten aangevraagd, na een lange procedure met succes. *"De voornaamste reden was dat er meer levendigheid op het water moest komen"*; aldus dhr. Solman.

3.2.3 Financiering

De financiële middelen die nodig waren om het project van Canal Hopper Delft op poten te zetten, zijn grotendeels gehaald uit fondsen, ingebracht door de volgende partijen: Skanfonds, VSB fonds, Kamer van Koophandel Den Haag en Stichting Doen. Daarnaast heeft de Gemeente Delft subsidie verleend voor het feit dat de watertaxi in Delft een sociaal werkgelegenheidsproject is. Ook heeft de gemeente een aanbesteding uitgeschreven om vervoer over water aan te bieden, daar stond voor Canal Hopper Delft ook een bedrag tegenover. De ondernemers aan het water hebben de ontwikkeling / het ontstaan van de watertaxi Delft niet financieel gesteund.

3.2.4 Routes, bootkeuze en op- / uitstapplaatsen

Canal Hopper Delft heeft gekozen voor twee routes om mee te beginnen, de zogenaamde winkel- en museumroute. Deze namen spreken voor zich, de ene route vaart langs de voornaamste winkelgebieden en de andere route doet de belangrijkste musea in Delft aan. Er zijn plannen voor een uitbreiding van de vaarroutes, zo wordt er nagedacht over een vaarroute richting het Westland.

Er is gekozen voor een open sloep als boot. Deze vaart op elektriciteit en heeft een maximum snelheid van 8 km/h. Er wordt echter op maximaal 6 km/h gevaren op de grachten van Delft. De boot heeft geen dak, hier is bewust voor gekozen, omdat dit voor een andere beleving dan gewent zorgt. Daarnaast zijn de sloepen erg wendbaar; met dit type boot kan de watertaxi op nagenoeg elke stukje water in Delft komen. Dit betekent ook dat de watertaxi op plekken in het centrum kan komen waar de rondvaartboot, door het smalle water en de lage bruggen, niet toe in staat is. Hier onderscheidt Canal Hopper Delft zich dan ook ten opzichte van de rondvaartboot, echter zijn er ook grote stukken water waarbij de watertaxi letterlijk in het vaarwater van de rondvaartboot zit.

Het grote verschil met de rondvaartboot op deze stukken is dat de mensen bij de watertaxi de mogelijkheid hebben om uit te stappen op bepaalde, vastgestelde plekken. De gemeente heeft acht opstapplaatsen gemaakt waar de watertaxi – naast de reeds bestaande opstapplaatsen – gebruik van kan maken. Voor deze opstapplaatsen zijn 'tactische plekken' gekozen. Er is afgesproken dat Canal Hopper Delft deze opstapplaatsen beheert en onderhoudt. Hieronder foto's van de watertaxi's en een op- / uitstapplaats:



Foto: Watertaxi's Delft



Foto: Op- / uitstapplaats Delft

3.2.5 Sociaal werkgelegenheidsproject

Naast het economisch rendabel zijn – minimaal kostendekkend zijn – heeft de Canal Hopper Delft als voornaamste doelstelling het laten re-integreren van langdurig werklozen in de maatschappij; de Canal Hopper Delft is een sociaal werkgelegenheidsproject waarbij de werknemers werken met behoudt van uitkering. De sociaal werkers die in dienst komen bij Canal Hopper Delft moeten (indien nodig) allereerst hun vaarbewijs halen. Dat kan bij de zogenaamde 'vaarmeester' die in dienst is bij het bedrijf.

Er zijn momenteel achttien mensen werkzaam bij Canal Hopper Delft, het streven is om uiteindelijk ongeveer 25 mensen minimaal twintig uur per week te bieden. Naast het leren varen, krijgen de medewerkers ook instructies over representativiteit en klantenbehandeling. Er zijn op één boot namelijk twee mensen van Canal Hopper Delft aanwezig: één iemand voor het besturen van de boot en de ander voor het verkopen van de kaartjes en het geven van uitleg aan de klant.

Het is de bedoeling dat het project de eerste drie jaar in haar huidige vorm stand houdt. Na deze periode bestaat er de mogelijkheid dat de exploitatie in handen komt van een andere, eventueel commerciële, partij.

3.2.6 Vloot

Momenteel beschikt Canal Hopper Delft over vijf boten, het doel is om uiteindelijk uit te breiden naar tien boten. De boten varen continu over de grachten, het streven is dat er elke vijftien minuten een boot langs de opstappunten vaart; een soort van dienstregeling. Daarnaast vaart de watertaxi ook op oproep, net als een taxi op de weg.

De boten vergen een investering van € 20.000 en zijn volledig van polyester. Dit laatste zorgt ervoor dat er relatief weinig onderhoud aan de boten hoeft plaats te vinden, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld een houten sloep. Een ander voordeel van deze boten is dat ze erg stil zijn, doordat ze op elektriciteit aangedreven worden. De boten worden 's nachts opgeladen en gaan met een volle accu zo'n tien uur mee. Daarnaast zijn deze boten een relatief duurzame vorm van vervoer, aangezien ze geen fossiele brandstoffen vergen. De boten kunnen binnen twee maanden worden geleverd en kunnen worden aangepast op de specifieke wens van de klant.

3.2.7 Vaartijden en tarieven

De boten van Canal Hopper Delft varen van maart tot en met oktober. Er wordt momenteel dagelijks gevaren van 10.00 uur tot 18.00 uur. Het is de bedoeling om in de zomermaanden juni, juli, augustus tot 22.00 uur te gaan varen. In het zogenaamde winterseizoen dat loopt van november – februari is het de bedoeling dat de werknemers van ander werk worden voorzien. Zo wordt er in de winterperiode onderhoud gepleegd aan de boten en zullen er ook werknemers bij andere organisaties aan het werk gaan.

Canal Hopper Delft biedt twee soorten kaartjes aan: een enkele reis – vervoer van punt a naar punt b – à € 2,50 en een dagkaart à € 5,00. Met de dagkaart kan men de hele dag gebruik maken van de watertaxi. Er wordt nagedacht over een soort van strippenkaart. Canal Hopper Delft wil echter eerst afwachten hoe de huidige verkoop verloopt. Er is bijvoorbeeld nog geen dagkaart verkocht in de eerste maanden, enkel enkele reiskaartjes. Naast de soort van lijndienst en de mogelijkheid tot oproep probeert Canal Hopper Delft ook arrangementen aan te bieden. Canal Hopper Delft hoopt door middel van samenwerking met bedrijven aan het water de exploitatiemogelijkheden van de watertaxi te vergroten.

De watertaxi wordt (nog) niet gebruikt voor woon-werkverkeer. Canal Hopper Delft is echter wel benaderd door een bedrijf en ze nemen dit in overweging. Dit zou echter wel betekenen dat het op drukke tijden en in drukke periodes een boot minder is voor de uiteindelijke doelgroep; de toerist.

3.2.8 Kosten en opbrengsten

Het begin (maart 2008) verliep redelijk moeizaam voor de Canal Hopper Delft. Dit zal deels te maken hebben gehad met het feit dat het in die periode niet bepaald mooi weer is geweest, maar ook met de onbekendheid van Canal Hopper Delft onder de toerist. Deze kiest in Delft namelijk van oudsher massaal voor de rondvaartboot. Het idee is om 2008 een zogenaamd opstartjaar te laten zijn, waarin de opbrengsten de kosten misschien nog niet zullen overstijgen. Volgend jaar moet de Canal Hopper Delft er 'staan'.

De jaarlijkse opbrengsten komen voort uit de kaartverkoop, de verkoop van arrangementen en eventuele opbrengsten uit advertentiemogelijkheden (voornamelijk voor de eerder genoemde fondsen). Er wordt uitgegaan van het vervoeren van twintigduizend toeristen per jaar.

De jaarlijkse kosten komen voornamelijk voort uit de kosten voor elektriciteit, drukwerk, kleding, de website, eventuele aanschaf van een nieuwe boot, onderhoud van de boten en opstapplaatsen en daarnaast de salariskosten voor de drie vaste krachten. Voor de overige werknemers zijn er geen salariskosten, aangezien

zij – zoals eerder vermeld – werken met behoudt van uitkering. Hierdoor kan Canal Hopper Delft haar jaarlijkse kosten aanzienlijk drukken.

3.3 Leiden

Leiden is een stad met ruim 115.000 inwoners en heeft een strategische ligging in de Randstad. Daarnaast is Leiden een authentieke Hollandse stad met een rijke historie, wat zorgt voor het nodige toerisme. Leiden beschikt over mooie wateren, zowel buiten als binnen de stad, die doorgaans goed bevaarbaar zijn (www.leiden.nl). Dit is ook terug te zien in het grote aantal rondvaartbedrijven in Leiden.

In Leiden is een aantal jaar geleden het idee van de watertaxi succesvol toegepast. Echter waren de rondvaartbedrijven hier niet erg blij mee en hebben zij er uiteindelijk voor gezorgd dat de watertaxi in Leiden moest stoppen. In onderstaande subparagrafen zal hier dieper op worden ingegaan, daarnaast wordt er gekeken naar het ontstaan van de watertaxi. Hierover is gesproken met Daaf Sloos, coördinator van Stichting De Leidse Rederij.

3.3.1 Ontstaan Watertaxi Leiden

Toen in Leiden rond 2000 het zogenaamde 'Stadsparkeerplan' (werken met een P+R terrein) tot uitvoering kwam, ontstond al vrij snel het idee om een alternatieve vorm van vervoer aan te bieden over het water. Naast de busjes die vanaf de P+R gingen rijden, moesten mensen ook kunnen kiezen voor een watertaxi als vervoersmiddel. Dit idee kwam al snel tot uitvoering, de tijd tussen het idee en de uiteindelijke realisatie is nog geen jaar geweest. Het toenmalige bestuur van het Stadsparkeerplan heeft het plan geïnitieerd. Al vrij snel is de toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (Melanie Schultz), tevens inwoner van de stad Leiden, betrokken bij het project. Zij heeft er uiteindelijk voor gezorgd dat de watertaxi's uit de pot van het Groot Steden Beleid zijn betaald.

3.3.2 Aanlooppromen

Leiden heeft te maken met een aantal (zeer) lage bruggen. Dit probleem kon echter redelijk eenvoudig worden opgelost door te kiezen voor de juiste boten. Daarnaast moesten er goede locaties worden gekozen voor de aanlegplaats en de standplaats. Al vrij snel is gekozen voor een vrij stuk kade nog geen honderd meter van het parkeerterrein verwijderd. Vanaf het parkeerterrein waren de watertaxi's alleen niet te zien, dit was jammer aangezien er ook geen oplossing voor gevonden kon worden. Ook kwam er al snel verzet van enkele partijen. *"Omwonenden en andere rederijen klaagden al voordat er ook maar één boot had gevaren"*, aldus dhr. Sloos. Door de ondersteuning van het Ministerie en de gemeente en het stand houden van het bestuur van het Stadsparkeerplan, liet niemand zich echter uit het veld slaan en is het idee uiteindelijk toch tot uitvoering gebracht.

3.3.3 Financiering

Zoals eerder genoemd, zijn de boten gefinancierd uit de pot van het Groot Steden beleid. Daarnaast is de Watertaxi geëxploiteerd met schippers vanuit 'de Zijl bedrijven'; een sociale werkplaats waar veel vrijwilligers werken. De aanschafkosten van de boten lagen rond de € 20.000 per boot, er zijn toentertijd vier boten aangeschaft. Daarnaast moesten er een aantal aanlegplaatsen worden gecreëerd, dit kostte ook ongeveer € 20.000. De totale opstartkosten kwamen daarmee op ongeveer € 100.000. Leiden had toentertijd een impuls nodig in welke vorm dan ook, vandaar dat het idee van de watertaxi royale ondersteuning kreeg. Een enkeltje met de watertaxi kostte € 1,00.

3.3.4 Boottype en vaarroutes

Er is gekozen te varen met het boottype 'Makma vlet'. Deze boten zijn goed handelbaar, open en groot genoeg voor maximaal acht passagiers. De lengte van de boten is zo'n zeven meter en ze worden aangedreven op diesel.

Vanaf het P+R terrein waren er drie mogelijke routes met ieder een aanlegplaats centraal in de stad: op de markt, bij het stadhuis en bij een horecagelegenheid aan de andere kant van de stad. Afwijken van deze routes was 'not done', dit was de afspraak met de drie rederijen die reeds actief waren in Leiden, aangezien zij de boten van de watertaxi oneerlijke concurrentie vonden.

3.3.5 Schippers

Door de weeks voeren er gemiddeld twee watertaxi's tussen 10.00 uur en 19.00 uur, dit was afhankelijk van de dag en van het weer. De personen die hierop voeren moesten verplicht een vaarbewijs halen en werkten voor het Stadspaarkeerplan. Het Stadspaarkeerplan bood werk aan in de vorm van sociale werkgelegenheid, de werknemers hiervan waren vaak langdurig werkeloos geweest. Op zaterdag hielpen er ook twee vrijwilligers mee en voeren alle boten.

3.3.6 Einde Watertaxi Leiden

In 2004 was Watertaxi Leiden genoodzaakt te stoppen. In dit jaar zijn er rechtzaken aangespannen door de andere rederijen. Reden: oneerlijke concurrentie, aangezien er met gesubsidieerde boten werd gevaren. Er werd besloten dat twee van de vier boten ingeleverd moesten worden. Nadat één van de twee overgebleven watertaxi's is gestolen, heeft men besloten te stoppen met de watertaxi in Leiden.

3.4 Conclusie

Kijkend naar de best practices kan er allereerst geconcludeerd worden dat de drie geanalyseerde steden qua situatie totaal verschillend zijn van elkaar. Ook is het lastig deze steden te vergelijken met Groningen, aangezien elke stad zijn eigen specifieke kenmerken heeft. Er kunnen echter wel een aantal algemene zaken geconcludeerd worden.

Allereerst kwam in alle drie de steden duidelijk naar voren dat steun vanuit de gemeente nodig is, kijkend naar bijvoorbeeld de aanleg van aanlegplaatsen. Daarnaast is het belangrijk dat er met alle partijen die direct of indirect met het water in Groningen te maken hebben, goede afspraken worden gemaakt. Dit blijkt met name uit de situatie in Leiden. Als derde kan gesteld worden dat er een duidelijke doelgroep gekozen moet worden, het type vervoer moet hierop aansluiten. Bij twee van de drie voorbeelden is er gekozen voor het aanbieden van de diensten van de watertaxi als sociale werkgelegenheidsproject; een eenvoudige manier van kostendrukking. In Rotterdam is de situatie echter anders, de watertaxi is in deze stad niet geschikt als werkgelegenheidsproject, haalbaarheid van een dergelijk project zal dus afhangen van de situatie.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht weer van de verschillende kenmerken van de watertaxi's in Rotterdam en Delft. Aangezien er in Leiden niet meer gevaren wordt met een watertaxi, is deze niet opgenomen in de tabel.

	Watertaxi Rotterdam	Canal Hopper Delft
Voornaamste doelgroep	Woon-werkverkeer	Toerist
Type / aantal boten	5 klassieke boten, 6 snelle boten	5 open sloepjes
Type vervoer	Lijndienst en oproep	Lijndienst
Aantal op- / uitstapplaatsen	34	8
Aantal vaar maanden per jaar	12	8 (maart – oktober)
Kracht van organisatie	Snelheid en flexibiliteit	Nieuw soort beleving
Voornaamste doelstelling	Winst maken	Bieden sociale werkgelegenheid
Ondernemingsvorm	VOF	Stichting
Aantal werknemers	72	18
Grootste kostenpost	Salariskosten en Brandstof	Salariskosten vaste mensen
Grootste inkomstenbron	Kaartverkoop	Kaartverkoop
Ondersteuning gemeente	Ja, aanleg en onderhoud op- / uitstapplaatsen en infrastructuur daar omheen	Ja, aanleg op- / uitstapplaatsen en subsidie voor sociale werkgelegenheid

Tabel 2: Overzicht kenmerken watertaxi Rotterdam en Delft

4 Externe interviews

Naast de in hoofdstuk 2 behandelde interne interviews, is het voor dit rapport ook van groot belang om te kijken naar meningen, ideeën en feiten van en over externen met betrekking tot een watertaxi in Groningen. In de externe omgeving zit een aantal zeer belangrijke partijen, zoals ondernemers, de Kamer van Koophandel en Marketing Groningen. Hun beeld kan bepalend zijn voor het wel of niet tot stand komen en slagen van een eventuele watertaxi. In dit hoofdstuk zullen de belangrijkste conclusies uit de externe interviews naar voren komen.

4.1 Interview

In overleg met Jet Radema en Jeroen Westendorp is er een lijst met namen tot stand gekomen van mensen in de externe omgeving die relevante informatie kunnen verschaffen ten behoeve van dit haalbaarheidsonderzoek. Deze mensen hebben allen op de één of andere manier iets te maken met een eventuele komst van de watertaxi en zijn voor dit onderzoek geïnterviewd. Zie bijlage 7 voor een overzicht van de namen en afgenomen interviews.

4.2 Interviewresultaten

De externe interviews zijn evenals de interne interviews gehouden aan de hand van een aantal interviewvragen. Naast de algemene vragen zijn er per interview verschillende specifieke vragen gesteld die aansluiten op de activiteiten van de desbetreffende partij. Er zijn tijdens de interviews interessante meningen, ideeën en conclusies naar voren gekomen, hieronder worden deze behandeld per partij.

4.2.1 Ministerie van Economische Zaken

Het eerste externe interview is afgenomen bij het Ministerie van Economische Zaken. De geïnterviewde is Michel van der Veen, iemand met kennis heeft op het gebied van noviteiten die een stimulans kunnen zijn voor de economie.

Lijndienst

Het zou volgens dhr. Van der Veen het verstandigst zijn om van de watertaxi in Groningen een soort van lijndienst te maken met verschillende op- / uitstappunten. Hiervoor zal het wel essentieel zijn dat er met enige regelmaat een boot voorbij komt op deze punten. Het mooiste zou zijn als de boten multifunctioneel ingezet kunnen worden. De toerist is in Groningen de aangewezen partij om gebruik te maken van de watertaxi. Puur alleen gericht op toerisme zorgt voor een te dunne spoeling, aangezien de boot dan waarschijnlijk ook regelmatig stil zal liggen.

Woon-werkverkeer

Het is echter de vraag hoe verder invulling moet worden gegeven aan het gebruik, waarschijnlijk zal er toch ook iets met de forens gedaan moeten worden. De instap hiervoor zal dan echter laagdrempelig moeten zijn of er moeten een soort van 'akkoorden' worden gesloten met bedrijven of wijken (Meerstad, Tasman Toren) aan het water. Met de ontwikkeling van Meerstad komen ongetwijfeld nieuwe mogelijkheden, naar verluidt zal dit nieuwe deel wel te maken krijgen met wat ontsluitingsproblematiek. Vervoer over het water kan voor veel mensen een comfortabelere manier van reizen zijn dan met bijvoorbeeld de bus.

Partyboot

Misschien is het ook een idee om een watertaxi ook als soort van 'partyboot' te laten dienen. Dhr. Van der Veen vindt dit iets waar in Groningen toch een hoop kansen zouden moeten liggen: een feestje, borrel of iets dergelijks op het water. Waarschijnlijk biedt Rondvaartbedrijf Kool reeds dergelijke arrangementen aan,

maar het is misschien de moeite waard om de optie eens te bekijken. Dit zou dan echter wel gaan om een grotere boot, waarschijnlijk van het formaat van een rondvaartboot. Wellicht is het ook interessant om met Rondvaartbedrijf Kool te gaan praten, ook van hun kant kan een eventuele samenwerking heel interessant zijn.

Subsidie

Subsidies vanuit het Ministerie van Economische Zaken zijn een optie wanneer de boot een duurzame vorm van aandrijving krijgt, gezien de ambitie van Groningen om duurzaamste stad te worden. Het zou hier dan gaan om een zogenaamde innovatie subsidie. Dit kan dan betrekking hebben op de ideeënontwikkeling en het technologisch onderzoek. In de exploitatiefase wordt er vanuit het Ministerie van Economische Zaken hoogstwaarschijnlijk geen subsidie verstrekt. Het is zaak in de exploitatie fase niet afhankelijk te zijn van subsidies, deze zijn voornamelijk interessant in de opstartperiode.

4.2.2 Meerschap Paterswolde

Het Meerschap Paterswolde heeft de verantwoordelijkheid over de recreatie, landschapsontwikkeling en natuur in het gebied in en rondom het Hoornse Meer. Aangezien het Hoornse Meer voor een eventuele watertaxi interessant zou kunnen zijn, is er voor dit onderzoek gesproken met Klaas Haverdings van het Meerschap Paterswolde.

Toeristische insteek

Volgens dhr. Haverdings zal de watertaxi voornamelijk op de toerist gericht moeten zijn. De lokale Groninger zal er alleen gebruik van maken wanneer er daadwerkelijk tijd gewonnen kan worden. Via het Noord Willemskanaal zouden de mensen vanaf het transferium (P+R) in Haren naar de stad kunnen worden vervoerd. Volgens dhr. Haverdings is de spoorbrug op dit traject helemaal geen groot probleem, aangezien deze regelmatig opengaat van mei tot en met oktober. De boten vanuit Duitsland komen namelijk ook vaak via deze route, in de zomermaanden is dit best een drukke route.

New Hampshire Hotel

Fred Dalebout, directeur van het New Hampshire Hotel aan het Hoornse Meer, wil graag bereikbaar zijn via het water en meer bedrijvigheid op het water. Het hotel profileert zich duidelijk als hotel aan het water, als er echter gasten komen die naar het water toe willen, dienen zij om te lopen om het water te bereiken. Het is de bedoeling om het water aldaar uit te breiden en op die manier het hotel als het ware direct aan het water te leggen. *"Er is in combinatie met dit hotel een leuk arrangement denkbaar vanaf het Centraal Station naar Hotel New Hampshire. Gasten van het hotel zouden dan vanaf het Centraal Station over het mooie water van het Noord Willemskanaal, door 't sluisje (rijksmonument dat binnenkort gerestaureerd gaat worden), over het prachtige Hoornse Meer richting het hotel kunnen gaan"*, aldus dhr. Haverdings.

Terborg

Een belangrijk en interessant punt voor de eventuele komst van een watertaxi met betrekking tot het Hoornse Meer, is de grote waterwijk Terborg die aan de westkant van het gebied wordt gebouwd. Deze wijk krijgt een vaarverbinding naar het Hoornse Meer, welke in 2010 klaar moet zijn voor recreatief gebruik voor de achterliggende wijk.

4.2.3 Provincie Groningen

Bij de Provincie Groningen is gesproken over het idee van de watertaxi met Ties Hazenberg en Frits Ronda. Laatstgenoemde is een aantal jaar geleden betrokken geweest bij een onderzoek naar een soortgelijk idee van een watertaxi. Dhr. Hazenberg is specialist op het gebied van toerisme.

Soortgelijk onderzoek

Dhr. Ronda (afdeling Economische Zaken, Provincie Groningen) is zo'n tien jaar geleden betrokken geweest bij een soortgelijk onderzoek naar een eventuele watertaxi in Groningen. Het idee was om bij de P+R Sontweg in plaats van bussen gebruik te gaan maken van een watertaxi. Er werd toentertijd gedacht aan de locatie waar de brandweer nu zit (aan het water bij de IKEA). Op die locatie zou een opstapplaats worden gecreëerd waar mensen over het water vervoerd zouden kunnen worden naar een aanlegplaats bij het Groninger Museum.

De gemaakte plannen zijn niet tot uitvoering gebracht, omdat de aanschaf van de boten en andere te maken kosten (onder andere het maken van aanlegplaatsen) te hoog waren in combinatie met een flink aantal onrendabele uren (doordat de forens er alleen in de spitsuren gebruik van zou maken). Daarnaast konden bussen veel flexibeler mensen vervoeren (meer opstappunten en tot dieper in de stad) en worden de bussen gekocht in de massa, wat zorgt voor een lagere aanschafwaarde.

Het idee was duidelijk gericht op een vervoersmogelijkheid voor de forens, er werd aanvankelijk gehoopt dat de forens via het water sneller vervoert kon worden. *"Het rapport hierover is voor dit onderzoek echter achterhaald, aangezien de situatie nu niet meer te vergelijken is met de situatie van tien jaar geleden"*, aldus dhr. Ronda.

Geen tijdswinst

De watertaxi in Rotterdam en Amsterdam is een succes, omdat het een volwaardig (en vaak zelfs beter) alternatief is voor andere vervoerssystemen, inclusief de taxi over de weg. *"Die situatie hebben wij in Groningen duidelijk niet"*, aldus dhr. Ronda. *"Nu zijn er wat problemen met het Damsterdiep, maar als dit opgelost is wordt het een hele snelle verbinding. De nieuwe parkeergarage daar zal ook door veel mensen gebruikt kunnen worden"*. Volgens dhr. Hazenberg is het duidelijk dat het qua tijd voor de forens niet uitkan, dus zou het puur als leuk 'speeltje' voor de toerist bekeken moeten worden. Een watertaxiroute langs de attracties van Groningen (waar dan ook echt uitgestapt kan worden) kan zeker wat toevoegen aan een bezoek van Groningen. Er dient een afweging gemaakt worden tussen het aspect 'interessant voor het toerisme' en de te maken kosten.

Lijndienst

Mocht het idee van de watertaxi worden uitgevoerd, moet het goed aangepakt worden. *"Op zich spelen zaken als tijd en effectiviteit voor de toerist geen hele grote rol, maar het moet niet zo zijn dat mensen drie kwartier op een watertaxi staan te wachten"*, aldus dhr. Hazenberg. Daarnaast geeft hij aan dat het belangrijk is om bij zo veel mogelijk partijen aan het water te peilen hoe zij tegenover het idee van de watertaxi staan.

4.2.4 Groninger Welvaart

Iris Nutma is als medewerkster van de stichting Groninger Welvaart groot voorstander van meer levendigheid op het water, dit leverde de onderstaande meningen en ideeën op.

Nautisch erfgoed

Groninger Welvaart heeft de doelstelling het behouden van het nautische erfgoed. Hieronder vallen onder andere historische schepen, vaarwateren en havens. Groninger Welvaart is een stichting die aandacht vraagt voor dit nautische erfgoed, aan de hand van een aantal evenementen. Zo wordt er geparticipeerd met de zogenaamde 'kerstdagen activiteiten'. Het initiatief voor de stichting is gekomen vanuit het 'veld': een aantal liefhebbers van historische schepen heeft zich er om bekommerd. Er zitten ook liefhebbers van

historisch erfgoed in het algemeen in de stichting. Volgens mevr. Nutma wil Groninger Welvaart absoluut meer levendigheid op het water: *"Het is zonde dat er nu niets mee gebeurt. Er ligt namelijk een mooie waterinfrastructuur in Groningen, een watertaxi kan echt wat toevoegen aan de stad Groningen"*.

Focus op toerist

Mevr. Nutma denkt dat de watertaxi een leuk idee kan zijn, waarbij de focus waarschijnlijk wel op de toerist zal moeten liggen, aangezien de afstanden over het water in Groningen niet erg groot zijn en er dus geen tijdswinst behaald kan worden. De watertaxi zal dan wel toegevoegde waarde moeten hebben ten opzichte van de rondvaartboot. Daarnaast is het verstandig om met de P+R's te werken. De stichting heeft dit ook wel eens toegepast tijdens het evenement Groninger Welvaart. Toen werden de bezoekers via het Eemskanaal met bootjes vervoert naar het centrum en dit was een groot succes volgens mevr. Nutma. Wanneer de focus op de toerist komt te liggen, moet er misschien worden gezocht naar een aansprekende manier van vervoer, dus niet via een ietwat 'oubollige' rondvaartboot, maar misschien met een modern sloepje of juist een historische boot.

Traject

Het is maar de vraag of het nodig is om de hele gracht te bestrijken met een watertaxi. Het stuk van het Eemskanaal tot der A is al een heel mooi stuk. Daarmee kan ingespeeld worden op de ontwikkelingen die gaande zijn aan de oostkant van de stad (Meerstad, Tasmantoren, Kop van Oost, Euroborg en dergelijke) en wordt er tevens een stuk cultuur historisch Groningen meegepakt. Helemaal om de binnenstad heen varen kost meer tijd en je hebt niet overal opstapplaatsen. In de buurt van der A ligt er al een infrastructuur. Wellicht zullen er wel twee bruggen voor open moeten: de Museumbrug en de A-brug. *"Er zijn overigens plannen om der A in te richten met historische schepen, dit idee heeft een tijdje stil gelegen maar is dit voorjaar weer ter sprake gekomen. Dit zou een extra toeristische attractie aan het water betekenen. Als je zou uitgaan van een wat langere tocht dan is het Reitdiep interessant. Het Reitdiep is een prachtig water"*, aldus mevr. Nutma.

Vaarbewijs

Tot twaalf personen is een klein vaarbewijs voldoende om mensen over het water te mogen vervoeren. Het grootste knelpunt zal ongetwijfeld zitten in de kosten versus de opbrengsten, het is ook moeilijk om hier iets over te zeggen aangezien een dergelijk project nog nooit is uitgevoerd in Groningen.

Exploitatie

Volgens mevr. Nutma zou het bedrijf Groningsveer (contactpersoon: dhr. Dekker) het idee van een watertaxi misschien wel willen en kunnen oppakken. Ook Chris Beuker (exploitant Oosterhaven) zou eventueel de exploitatie op zich kunnen nemen. Ook zou er eventueel samengewerkt kunnen worden met Groninger Welvaart (niet op exploitatieniveau). De samenwerking tussen een watertaxi en Groninger Welvaart zou kunnen bestaan uit bijvoorbeeld het meenemen van de watertaxi in de voorlichtingen die Groninger Welvaart geeft. Mevr. Nutma ziet het zelf wel zitten om met een clubje mensen uit het 'wereldje' een businessplan voor de watertaxi te ontwikkelen.

Concessies

Het idee van een watertaxi zou ook financieel haalbaar moeten zijn. Er moeten echter niet te hoge verwachtingen worden gesteld. Waarschijnlijk moeten er aan de comfort kant (bijvoorbeeld werken met oude boten) of aan de financiële kant (bijvoorbeeld ondersteuning Gemeente Groningen in de vorm van subsidie) wel wat concessies worden gedaan.

4.2.5 Hotel New Hampshire

Zoals al duidelijk is geworden in het interview met Klaas Haverdings van het Meerschapp Paterswolde, heeft het New Hampshire Hotel aan het Hoornse Meer plannen om het water bij het hotel te betrekken. Zo zijn er plannen om het Hoornse Meer verder uit te graven tot aan het hotel. Dit was dan ook het voornaamste gespreksonderwerp in een interview met de directeur van het hotel, Fred Dalebout.

Stadbezoek over het water

Dhr. Dalebout denkt dat het idee van de watertaxi een toegevoegde waarde kan leveren aan de stad Groningen én aan het New Hampshire Hotel. Een watertaxi zou volgens dhr. Dalebout twee kanten op kunnen werken, enerzijds bijvoorbeeld mensen vanaf het Centraal Station naar het hotel toe en anderzijds mensen vanaf het hotel de stad in. Veel hotelgasten – zowel zakelijk als toeristisch – komen met de auto naar het hotel en vinden het leuk om de stad in te gaan. Dit gebeurt momenteel voornamelijk met een taxi over de weg. Over het water is een hele andere ervaring, dit zou ook in de vorm van een arrangement aangeboden kunnen worden.

Doordeweeks heeft het hotel veel zakelijke gasten (voornamelijk voor congressen) en in het weekend en vakantieperiodes veel toeristen (voornamelijk voor de natuur). Zoals aangegeven willen beide partijen vaak de binnenstad bezoeken. Dit zou met een watertaxi via het Noord Willemskanaal kunnen, echter moet er wel gekeken worden naar de brughogtes. *"Een bezoek aan de stad met de watertaxi zal dan gekoppeld moeten zijn aan attractieve uitstappunten (bijvoorbeeld Groninger Museum)"*, aldus dhr. Dalebout.

Andere vestiging

Het New Hampshire Hotel heeft ook een vestiging in de stad, op de hoek van de Winschoterkade. Hier ligt ook een haven waar aangelegd kan worden. Ook over dit hotel heeft dhr. Dalebout de leiding, waardoor er veel wordt samengewerkt tussen de vestigingen. Wanneer gasten een reservering maken, kunnen ze kiezen uit beide hotels. Het hotel in het centrum heeft echter een kleinere capaciteit (37 kamers) dan de vestiging bij het Hoornse Meer (109 kamers). *"Een transfer tussen deze twee hotels zou interessant zijn, dan kan er namelijk een totaalpakket aangeboden worden aan de gasten waarbij ze gebruik kunnen maken van faciliteiten van beide hotels"*.

Snelheid

Essentieel voor het idee van de watertaxi in combinatie met de New Hampshire Hotelvestigingen in Groningen, is dat er binnen aanvaardbare tijd een taxi kan zijn bij het hotel. *"Als mensen drie kwartier moeten wachten totdat een taxi hun op kan pikken dan wordt het een lastig verhaal"*, volgens dhr. Dalebout. Ook de tarieven die een watertaxi zal hanteren speelt een rol. Ter vergelijking: een taxirit van het Hoornse Meer naar het centrum kost ongeveer € 10,00.

"Ook is vervoer over het water waarschijnlijk seizoensgebonden, met mooi weer zijn mensen liever op het water. Het is misschien een optie voor een taxibedrijf om dit te exploiteren. Een taxibedrijf kan dit zo over haar oproepsysteem schakelen. Daarnaast zijn deze bedrijven al bekend en genereren al redelijk veel 'traffic'. Dit zal dan echter wel via een goede marketingcampagne aan de (potentiële) klant kenbaar moeten worden gemaakt", aldus dhr. Dalebout.

Ondersteuning

Als er daadwerkelijk een watertaxi komt waarvan de New Hampshire Hotels profijt zouden hebben, wil dhr. Dalebout hieraan graag steun verlenen, eventueel zelfs financiële steun. *"Misschien is het ook een optie dat het hotel zelfstandig een soort van vaardienst opzet. Uitgangspunt zal altijd zijn dat zoiets daadwerkelijk een*

toegevoegde waarde moet hebben, zodat er meer traffic wordt gegenereerd naar het hotel (meer hotelgasten)".

Haalbare kaart

Al met al lijkt het idee van de watertaxi dhr. Dalebout wel een haalbare kaart. Echter zal het wel met een goede ondernemende gedachte moeten worden opgepakt, met andere woorden: een juiste marketing en opbrengsten / kosten filosofie. Wanneer het komt tot een partij die hier serieus werk van wil maken, wil dhr. Dalebout graag eens met die partij over de watertaxi praten en eventueel samenwerken op kennis- en / of financieel gebied. Marketing Groningen kan hierin ook een belangrijke rol spelen, zij kunnen immers kenbaar maken aan de toerist dat er een dergelijke unieke onderneming in Groningen bestaat.

4.2.6 Groningen City Club

Zoals al in de inleiding van dit rapport te lezen is, heeft de Groningen City Club (GCC) het idee van een watertaxi in Groningen een aantal keer geopperd. Ook BertJan Hakvoort, huidige voorzitter van de GCC, heeft hierin een rol gespeeld door de watertaxi in zijn nieuwjaarstoespraak 2008 te benoemen.

Nieuwjaarstoespraak

Sinds half oktober 2007 is dhr. Hakvoort voorzitter van de GCC. Sindsdien heeft hij een duidelijk idee / visie over een eventuele watertaxi gevormd. Dit heeft dhr. Hakvoort ook opgenomen in zijn nieuwjaarstoespraak. Wat hem betreft is het idee van de watertaxi toen wat metaforisch naar voren gebracht, dus nog niet eens in de letterlijke zin, maar meer in de zin van dat er iets moet gebeuren. De bestuurders van Groningen wachten naar de mening van dhr. Hakvoort momenteel te veel af: *"Ze passen keurig op de winkel, maar zorgen niet voor vernieuwing"*. De opmerkingen op de nieuwjaarsreceptie en later ook in een column in CityScoop waren eigenlijk bedoeld om de bestuurders eens wakker te schudden. Volgens dhr. Hakvoort moet er over nieuwe impulsen worden nagedacht en moet er ook daadwerkelijk wat gedaan worden met baanbrekende ideeën. De ondernemers hebben deze baanbrekende visie en beseffen dat ze vooruit moeten denken en niet in de waan van de dag moeten blijven hangen. Zo ontstond er ook een ander baanbrekend idee: de kabelbaan.

Structuurvisie

Het plan voor een kabelbaan als vervoersmiddel in Groningen is door het college B&W naar de mening van de GCC veel te snel van tafel geveegd. *"Het was duidelijk dat de bestuurders dit een te gek (kinderachtig zelfs) idee vonden, waar ze totaal niet op zaten te wachten. De gemeente is nu bezig met het ontwerpen van een structuur- en binnenstadvisie, dat is een goede zaak"*, aldus dhr. Hakvoort. Maar als er gekeken wordt naar de structuur, staan er de bekende dingen in. Uiteraard vind de GCC de bereikbaarheid van de stad, het parkeerprobleem en andere zaken belangrijk, maar dhr. Hakvoort vindt dat Groningen over zo veel meer kwaliteiten en mogelijkheden beschikt die nu nog onbenut zijn. Zo heeft Groningen bijvoorbeeld de kwaliteit lucht (kabelbaan) en water (watertaxi). Dat water niet in de structuurvisie van de gemeente is opgenomen, is dhr. Hakvoort dan ook een doorn in het oog. Hij is er dan ook blij mee dat er nu tenminste over nagedacht wordt, in de vorm van dit onderzoek.

Opruimen Diepenring

Dhr. Hakvoort vindt dat de Diepenring 'opgeruimd' moet worden. Er liggen veel oude woonboten en dergelijke in het water die het mooie waterbeeld verstoren. *"Waarom wel de stadspanden opknappen en dan op het water een paar meter verderop oude troep toestaan? Zo is het ook een idee om bij het Kattendiep (in de buurt van het Pannenkoekenschip) wat oude woonboten van het water te halen en daar een soort 'Utrecht achtig' idee te creëren met vlonders aan het water waar men terrasjes kan maken. De*

watertaxi kan een aanzwengelaar van dit soort andere activiteiten worden. Je moet het idee van de watertaxi daarom zeker niet vanuit een te enge zin bekijken”, aldus dhr. Hakvoort.

Voorwaarden watertaxi

Belangrijk is dat een eventuele watertaxi niet al te hoog wordt (maximaal rondvaartboothoogte), aangezien de Diepenring absoluut begaanbaar moet zijn voor de watertaxi en het geen optie is als de bruggen regelmatig open moeten. *"Daarnaast zal een watertaxi absoluut binnen het duurzaamheidsbeleid moeten passen, de watertaxi kan niet aangedreven worden door 'één of andere oude pruttelmotor'", aldus dhr. Hakvoort.* De derde belangrijke voorwaarde is volgens dhr. Hakvoort dat een watertaxi redelijk frequent een bepaald punt passeert. Als mensen drie kwartier staan te wachten dan haken ze af. Het moet een redelijk hoog frequente lijndienst worden met mogelijkheid tot oproep.

Creatief denken

Uiteindelijk zal het waarschijnlijk niet makkelijk zijn om dit vervoersconcept uit te werken, maar men moet niet direct roepen: "ja, maar...", want dit is volgens dhr. Hakvoort de 'dood in de pot' en daardoor komt er geen enkel revolutionair idee van de grond. Er moet volgens hem gekeken worden hoe de stad er met al haar kwaliteiten over vijf à tien jaar uit moet zien. Het UMCG (grootste werkgever in de stad) heeft een behoorlijk parkeer- en bereikbaarheidsprobleem. Het ziekenhuis is met de watertaxi te bereiken, dan wordt het misschien meer dan een toeristisch speeltje. *"Het besef moet komen dat er creatief nagedacht moet worden. Dan blijkt er namelijk opeens heel veel mogelijk. In de toekomst zou het op deze manier ook een deel van het bereikbaarheidsprobleem kunnen wegnemen, dan is het een optie om een grotere boot te nemen (rondvaartboot grootte). Er kan ook gecombineerd worden, voor de toerist kleinere sloepjes en voor de forens een grotere rondvaartboot. Creatief denken is het sleutelwoord."*

Exploitatie en ondersteuning

De private sector zal het idee moeten oppakken om het commercieel uit te werken en te exploiteren. De meest logische partij hiervoor zal Rondvaartbedrijf Kool zijn, maar dit is toekomstmuziek. Ook de GCC zal zeker mee willen denken en (met beperkte mate) financiële steun willen verlenen om de uitwerking van het idee van de watertaxi te starten. De GCC bestaat uit ondernemers die er namelijk allen baat bij hebben wanneer het economisch gezien goed gaat in Groningen. Mocht het idee van de watertaxi in een leerwerkproject uitmonden, komt er misschien subsidie vrij, goed voor studenten die affiniteit hebben met water. Dit is voor het werven van fondsen misschien ook erg belangrijk, aangezien mensen dit een leuk initiatief vinden. Er zal eens contact opgenomen moeten worden met het Maritiem Kennis Centrum Delfzijl.

4.2.7 Marketing Groningen & VVV

Sinds Marketing Groningen de scepter zwaait over het toeristische beleid in Groningen, is er een cultuurverandering opgetreden. Er wordt minder gedacht vanuit de aanbodkant – wat heeft Groningen te bieden – en meer vanuit de vraagkant – wat wil de potentiële bezoeker in Groningen. Een interview met Hans Poll van Marketing Groningen en Dina Jongedijk van de VVV Groningen kon daarom niet ontbreken bij het uitvoeren van dit haalbaarheidsonderzoek.

Focus op toerist

Zowel dhr. Poll als mevr. Jongedijk zijn positief over het idee van een watertaxi in Groningen. *"Het is een hartstikke leuk idee, aangezien het wat toe kan voegen aan de stad. Het verrijkt de stad en versterkt het toeristisch profiel",* aldus dhr. Poll. Echter zijn er wel wat bedenkingen kijkend naar de gebruiker van de watertaxi, dhr. Poll ziet in Groningen namelijk geen mogelijkheden om enorme tijdwinsten te boeken over het water. Om naar het idee van de kabelbaan te kijken: dat idee was mooi omdat het invulling kon geven

aan bestaande vervoersbehoefte / vervoersprobleem. De kans dat dergelijke problemen met een watertaxi worden opgelost is klein, aangezien mensen niet snel over het water kunnen worden vervoerd in Groningen in verband met de maximaal toegestane vaarsnelheden. Het idee wat een watertaxi, zal daarom voornamelijk op de toerist gericht moeten zijn. Dit betekent dat het qua inkomsten moeilijk wordt, aangezien de lokale Groninger en de forens waarschijnlijk niet voor inkomsten zullen zorgen.

Voorzichtig begin

Op startgebied heeft de watertaxi één groot voordeel ten opzichte van bijvoorbeeld het idee van de kabelbaan: het kan op kleinere schaal worden toegepast. Het idee kan bijvoorbeeld eerst in de zomermaanden worden toegepast, mocht het een succes zijn kan het eventueel worden uitgebreid.

Watermogelijkheden Groningen

Het grootste deel van de toeristen komt uit Nederland en komt voornamelijk voor het Groninger Museum of om te winkelen. Er zijn echter ook wel wat dingen op het water, zo kan men bijvoorbeeld een tocht maken met de rondvaartboot of een kano of waterfiets huren. Met een watertaxi kan men bijvoorbeeld ook bij het Noorderplantsoen komen; een park dat dicht tegen de stad aan ligt, maar te weinig gebruikt wordt. *"Zo zijn er mensen die een paar dagen naar Groningen komen en vragen of er ergens een park is waar men even rustig kan wandelen of zitten, hiervoor is het Noorderplantsoen uitermate geschikt. Dit plantsoen zou dan eventueel met de watertaxi bereikt kunnen worden"*, aldus mevr. Jongedijk. Er is in Groningen ook wel redelijk veel vraag naar water. Echter creëert het aanbod natuurlijk ook de vraag, er is nu nog niemand die naar de VVV toekomt met de vraag of er ook een watertaxi in Groningen is. Indien deze er komt, kan dit natuurlijk duidelijk worden gemaakt (met een goede marketingcampagne bijvoorbeeld) en dan zal die vraag vanzelf komen volgens mevr. Jongedijk.

Voorwaarden watertaxi

De watertaxi zal niet te hoog moeten zijn, aangezien er wel in de Diepenring gevaren moet kunnen worden. *"Je moet je ook niet verkijken op de afstanden, richting het oosten (omgeving Meerstad) is een aardig stuk varen. Je zal het dus voornamelijk van de binnenstad moeten hebben, korte afstanden waarop mooi gevaren kan worden"*, aldus dhr. Poll. Met het Groninger Forum gaat er ook het één en ander veranderen en wordt de nieuwe situatie misschien nog wel aantrekkelijker voor een watertaxi, met een verschuiving van de oostkant van de Grote Markt richting de Diepenring.

Ondersteuning

In samenwerking met de VVV en Marketing Groningen kan de watertaxi behoorlijk gepromoot worden, dit biedt in principe goede kansen. Het concept moet echter niet overschat worden. Met het idee kan redelijk kleinschalig gestart worden, mocht het aanslaan kan het altijd groter aangepakt worden. Marketing Groningen zal geen financiële steun verlenen, aangezien zij zelf gesubsidieerd zijn vanuit de Gemeente Groningen. Echter kunnen ze wel steun verlenen bij bijvoorbeeld promotie en kaartverkoop. *"Soms moeten dingen gewoon geprobeerd worden"*, zo had dhr. Poll ook met de Public Express (Olburg - Groningen) zijn twijfels, maar dit is uiteindelijk ook aangeslagen.

4.2.8 Kamer van Koophandel

Elke nieuw te starten onderneming zal zich aan moeten melden bij de Kamer van Koophandel (KvK). Dit zal voor een eventuele watertaxi ook gelden, het is daarom verstandig te kijken hoe de Kamer van Koophandel in Groningen tegen het idee van een watertaxi aankijkt. Er is gesproken met Frank Broersma, adviseur bij de afdeling Regiostimulering Groningen Stad bij de Kamer van Koophandel. De taak van deze afdeling is om de omstandigheden waarin ondernemers kunnen ondernemen zo optimaal mogelijk te maken.

Toeristische P+R lijndienst

Het idee van de watertaxi is aansprekend, zeker als toeristische attractie. Of je het hele seizoen met een dergelijke activiteit bezig kan zijn, is nog maar de vraag. Het is aardig om Rondvaartbedrijf Kool te bezoeken met de vraag of het mogelijk is om enerzijds de stad voor een toerist beter bereikbaar te maken en anderzijds een unieke kijk vanaf het water te geven. Dhr. Broersma denkt dat Rondvaartbedrijf Kool hier wel geïnteresseerd in is. *"Van begin april tot en met half oktober zou een leuke periode zijn voor een watertaxi om te varen, wanneer er wordt uitgegaan van toeristische doeleinden. Dit zou dan moeten gebeuren in een lijndienstvorm tussen de plek waar de auto geparkeerd kan worden (P+R) en de binnenstad. Waarschijnlijk zal de zogenaamde 'opstap P+R' aan de zuidoost kant van de stad moeten komen, aangezien dit deel mooi bereikbaar is. De opstapplaats zal erg belangrijk zijn, daar moeten mensen echt zoiets hebben van: 'Hé, dat is leuk!'. Het moet daarom zichtbaar zijn en je moet er zo naartoe kunnen",* aldus dhr. Broersma.

Kabelbaan

De gedempte skivijver stond als opstappunt gepland voor de kabelbaan. Van daaruit zou de kabelbaan via het UMCG naar de Grote Markt gaan. Dit idee lag echter politiek een stuk gevoeliger dan de watertaxi waarschijnlijk zal doen. Daarnaast bracht dit idee ook juridische problemen met zich mee op het gebied van privacy, aangezien je vanuit de kabelbaan in achtertuinen van mensen kon kijken. Dhr. Broersma verwacht voor de watertaxi geen problemen van dergelijke aard.

Exploitatie

Rondvaartbedrijf Kool is de aangewezen organisatie om de exploitatie van een watertaxi op zich te nemen. Zij kan dit met haar kennis over het water en haar ervaren mensen goed als activiteit er bij doen. Het zal qua exploitatie lastig zijn wanneer een 'nieuwe' partij op het water het idee gaat uitwerken. Een eventuele watertaxi zal de Diepenring ook aan moeten doen en het rondvaartbedrijf is al actief op dit water. Misschien moet er ook over het woord watertaxi nagedacht worden. Het woord taxi heeft misschien een beetje een negatieve lading, er kan net als in Delft naar een andere naam gekeken worden, een mooi Gronings woord bijvoorbeeld.

Ondersteuning

De KvK kan zeggen dat ze het idee ondersteunen en een aanwinst zouden vinden voor Groningen. Dit helpt investeringspartijen over de streep te trekken. De Kamer van Koophandel kan bijvoorbeeld zeggen dat een watertaxi een extra manier vormt om een bezoek aan de stad mogelijk te maken en dat het ook daadwerkelijk wat toevoegt aan de stad. Echter zal het één en ander wel afhankelijk zijn van het businessplan voor de watertaxi in Groningen voordat de Kamer van Koophandel zich daar officieel over uitlaat. In het proces om 'de geest er voor rijp te maken' kan de Kamer van Koophandel best een belangrijke rol spelen. Financieel gezien echter niet, daar doet de KvK niet aan, ze kunnen echter wel een soort van sympathiebijdrage doen.

Investeerders

De kosten moeten binnen de perken worden gehouden. Er hoeft nog niet gestreefd te worden naar enorme winsten, maar als er bewezen kan worden dat het wat toevoegt aan de stad zijn er ongetwijfeld partijen die willen investeren. Op deze manier kan de watertaxi een succes worden.

4.2.9 Hanzehogeschool Energie Kenniscentrum

In het interview met Bertjan Hakvoort (GCC) kwam de stichting Maritiem Kenniscentrum Delfzijl ter sprake; een mogelijk geïnteresseerde partij. Naar aanleiding hiervan is er voor dit onderzoek contact opgenomen

met Jacob Giezen, ex-werknemer is deze onlangs opgeheven stichting die zich bezig hield met het re-integreren van langdurig werklozen in de maatschappij. Dhr. Giezen is vandaag de dag werkzaam voor het Energie Kenniscentrum van de Hanzehogeschool. Vandaar ook dat Karel Bosman, Programma Manager van het Hanzehogeschool Energie Kenniscentrum, ook bij dit interview aanwezig was.

Leerwerkproject

Dhr. Giezen werkt met zo'n twintig studenten aan een zonneboot die meedoet aan de Frisian Solar Challenge, waarbij hij zijn expertise probeert over te brengen op deze technische studenten. De boten worden gemaakt in een polyestersoort: enorm sterk en onderhoudsvriendelijk. Dhr. Giezen heeft met dhr. Bosman het idee van de watertaxi besproken. Het lijkt hun beide namelijk een idee om in samenwerking met de Gemeente Groninge, de Hanzehogeschool Groningen en eventueel ook de Gasunie (op het Gasunie Engineering & Technology complex aan de Energieweg wordt de zonneboot gebouwd, zij bieden de faciliteiten aan) een prototype duurzame watertaxi te bouwen. Het prototype kan eventueel zo gebouwd worden dat er ook mallen gemaakt kunnen worden om uiteindelijk meerdere boten te bouwen. Dit kost uiteraard wel meer dan enkel het bouwen van een losstaand prototype. Dhr. Bosman staat positief tegenover het idee om van de watertaxi een soort leerwerkproject voor zijn studenten te maken.

Duurzaamheid

Duurzaamheid staat bij het Energie Kenniscentrum hoog in het vaandel: het liefst gebruikt ze zo min mogelijk energie en als ze energie moet gebruiken, dan een duurzame vorm. Dit sluit aan op het beleid van de Gemeente Groningen en hierop kan een eventuele watertaxi inspelen. Aangezien er niet hard mag worden gevaren in Groningen, kan er een duurzame boot gebouwd worden. Met zonnecellen kunnen ook zwaardere boten worden aangedreven. De TU Delft heeft bijvoorbeeld zonnepanelen van € 30.000 die ook gebruikt worden in de ruimtevaart, daar is enorm veel kracht uit te halen. Een grotere boot zal dus betere zonnepanelen nodig hebben. Het is zaak om de boot zo licht mogelijk te houden, dhr. Giezen heeft op dit gebied veel ervaring. Een dergelijke boot kan ook gecombineerd worden met een elektromotor die ondersteunend werkt. Elektrisch varen is vandaag de dag erg in opkomst.

Ideaalplaatje

Dhr. Giezen gaat samenwerken met een oud student die het idee van het Maritiem Kennis Centrum Delfzijl wil kopiëren, alleen dan dichterbij in de buurt van Groningen. Zij zouden eventueel het traject na de bouw van een watertaxi op zich nemen, dus het onderhoud en varen van de boten. Het werken met studenten aan een boot werkt volgens dhr. Giezen erg goed, aangezien ze toch van behoorlijk niveau zijn en aardig wat kennis hebben. In het ideaalplaatje zijn zij dan ook de partij die de boot bouwen. Daarna kan er eventueel gewerkt worden met langdurig werklozen in de exploitatie en het onderhoud. Dit uiteraard gesteund door ervaren mensen op dit gebied. Op dit gebied kan wat dhr. Giezen betreft ook prima samengewerkt worden met de dienst SOZAWE. Hij zegt uit eigen ervaring te weten dat van een groep van dertig mensen de helft zo op een boot geplaatst kan worden, het zijn vaak mensen die het best kunnen maar vaak even een duwtje in de rug nodig hebben. Daarnaast worden de kosten gedrukt wanneer er gewerkt wordt met een dergelijke constructie, veel van deze mensen werken bijvoorbeeld met behoud van uitkering. Studenten zijn ook goedkope krachten, er wordt vaak alleen een stagevergoeding betaald.

Echter als Groningen een goed figuur wil slaan in het streven naar de duurzaamste stad van Nederland te zijn, dan moet men met een dergelijk project als de watertaxi ook investeren. Dan kan het mogelijk zijn om ook mensen met veel expertise voor een dergelijk project in te zetten. De mensen werkzaam op het Gasunie Engineering & Technology complex zitten echt op het vinkentouw om de ambities die de gemeente stelt op het gebied van duurzaamheid waar te maken.

Rondvaartbedrijf Kool

Zoals uit meerdere interviews is gebleken, vindt ook dhr. Bosman Rondvaartbedrijf Kool de ideale partij om het idee van de watertaxi op zich te nemen, dit in samenwerking met het Energie Kenniscentrum. Zo kan er bijvoorbeeld gekeken worden of de huidige boten die Kool gebruikt lichter en milieuvriendelijker gemaakt kunnen worden en daarnaast kan hun vloot dan uitgebreid worden met een aantal duurzame nieuwe watertaxi's. *"Met hun kennis over het water zijn zij de aangewezen partij en hiermee wordt potentiële concurrentie juist een kans voor Kool (zie het voorbeeld in Delft)".*

Toekomst watertaxi

Al met al zien zowel dhr. Giezen als dhr. Bosman veel perspectief in het idee van een duurzame watertaxi in Groningen. Beide heren willen dan ook graag eens met een partij om tafel zitten die plannen heeft om wat met het idee van een watertaxi te gaan doen.

4.2.10 OV Bureau

Een eventuele watertaxi zou in de toekomst een rol kunnen gaan spelen in het vervoer van mensen. Dit gebeurt nu grotendeels nog over de weg, voornamelijk met de bus. Het is daarom interessant te kijken naar het verloop van het openbaar vervoer in Groningen middels een interview met Erwin Stoker, teamcoördinator ontwikkeling van het OV Bureau.

Openbaar vervoer in regio Groningen/ Drenthe

Het OV Bureau ontwikkelt, organiseert en beheert het openbaar vervoer (exclusief spoor) in geheel Groningen en Drenthe. In de afgelopen jaren is het openbaar vervoer gegroeid met dertien procent. Ook is het aantal reizigers gegroeid. Het grootste contract is afgesloten met Arriva; de grootste vervoerder op de weg in de twee provincies. Naast dit contract zijn er nog wat kleine contracten afgesloten voor stukken in de regio die een ander openbaar vervoerder hebben (bijvoorbeeld Connexxion in Friesland en Flevoland). Van het busvervoer richting Groningen is twintig tot 25 procent woon-werkverkeer. De student / scholier neemt 43% voor zijn rekening. Het huidige openbaar vervoer met betrekking tot de bus is hoog gewaardeerd door de klant.

Meerstad

Een eerste associatie met de watertaxi is voor dhr. Stoker in principe toerisme, echter krijgt Groningen de komende jaren te maken met Meerstad. Dit kan voor het vervoer over het water een rol gaan spelen. Voor een verbinding van Meerstad naar de stad Groningen over de weg zal men namelijk over bruggen (nog in aanbouw / planning) moeten bouwen en bruggen zorgen verkeerstechnisch eigenlijk altijd voor problemen. Aangezien er in de komende tien tot vijftien jaar zo'n tienduizend woningen in Meerstad worden gebouwd, wat staat voor zo'n 25.000 mensen, ligt er een zogenaamde OV as voor de verbinding tussen Meerstad en Groningen voor de komende jaren. Dit betekent dat er op dit traject een hoogfrequente vervoersmogelijkheid komt, dit kan een tram, een bus, maar ook een watertaxi zijn. De vraag is alleen hoe hard er over het Eemskanaal gevaren mag worden en of het qua tijd interessant is om vervoer over het water uit te voeren.

De indeling van Meerstad is eigenlijk ongunstig voor de huidige vervoerssystemen, aangezien de bebouwing rondom een meer komt. Dit is voor bijvoorbeeld een bus of tram niet ideaal. De ideale indeling voor deze systemen zou juist zijn dat de huizen / wijken worden gebouwd rondom opstapplaatsen voor het openbaar vervoer. Voor een boot is de indeling van Meerstad wel interessant, aangezien er op het meer zelf een boot zou kunnen varen die van verschillende opstapplaatsen mensen ophaald en vanaf het centrale punt een boot zou kunnen varen die richting Groningen gaat. Als dhr. Stoker denkt aan een watertaxi voor andere

dan toeristische doeleinden, denkt hij aan Meerstad: zowel het vervoer binnen Meerstad – het wordt namelijk een gebied net zo groot als de stad Groningen – als het vervoer tussen Meerstad en de stad Groningen. De watertaxi zou een manier van vervoer kunnen zijn die aansluit op de behoeften van de mensen binnen Meerstad (hogere inkomens en affiniteit met het water).

P+R systeem

Een andere optie voor de watertaxi zijn de P+R's. De P+R's worden door het woon-werkverkeer nog niet optimaal gebruikt worden. Mensen die in de stad werken, gaan bij voorkeur toch nog tot hun werk met de auto. Hier komt echter wel verandering in, aangezien parkeerplaatsen steeds meer buiten de stad worden 'geduwd'. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook bij het UMCG, de grote parkeerplaats moet daar ruimte maken voor extra gebouwen. Mede hierdoor doet de P+R bus 22 die vanaf de Skivijver, via de Sontweg, het UMCG, de Grote Markt en het Station uiteindelijk naar Haren gaat het steeds beter. Deze lijn rijdt nu ook van 06.20 uur tot 19.00 uur en is steeds meer ingericht op woon-werkverkeer. Op een zaterdag daarentegen is de toerist / dagbezoeker de belangrijkste gebruiker van de P+R's. Op deze dag kunnen de P+R diensten de mensen haast niet verwerken. Op doordeweekse dagen valt dit nog mee, maar bijvoorbeeld de eerdergenoemde lijn 22 heeft een grote vervoerscapaciteit. De bus kan 150 mensen vervoeren en vertrekt iedere tien minuten. De P+R Sontweg is voor woon-werkverkeer en toerisme waarschijnlijk de best gebruikte P+R. De P+R dienst kost € 2,00, daarvoor kan de auto geparkeerd worden en kan men met maximaal vijf mensen gebruik maken van de bus. *"Toch moeten de toeristen de P+R's nog beter zien te vinden, ze lijken de P+R's nog een beetje 'eng' te vinden"*, aldus dhr. Stoker.

Exploitatie

Het zou het meest logisch zijn als Rondvaartbedrijf Kool de exploitatie van een eventuele watertaxi uit zou voeren, zowel de toeristische activiteiten als de activiteiten rondom Meerstad en de P+R's. Echter kunnen dergelijke activiteiten ook uitgevoerd worden door een andere commerciële onderneming of vervoerder. *"De watertaxi kan natuurlijk ook een concurrent zijn van de rondvaartboot, in de vorm van voor een lagere prijs, in een iets hipper jasje vervoer over het water aanbieden. Dit zal het rondvaartbedrijf zich ongetwijfeld ook wel beseffen"*.

4.2.11 Rondvaartbedrijf Kool

Gedurende vele voorgaande interviews is de naam van Rondvaartbedrijf Kool gevallen. Eigenlijk is iedereen het er wel over eens dat zij de aangewezen partij zijn om de exploitatie van een eventuele watertaxi op zich te nemen. De vraag is echter hoe Rondvaartbedrijf Kool daar zelf tegenaan kijkt. Het één en ander is in een gesprek met Jan Frits Uijen, mede-eigenaar van het rondvaartbedrijf, duidelijk geworden en zal hieronder worden beschreven.

Divers publiek

Het rondvaartbedrijf heeft een divers publiek uit vrijwel alle windstreken van de wereld gedurende het hele jaar door. Het rondvaartbedrijf merkt ieder jaar dat het met het beter worden van het weer ook drukker wordt, voornamelijk met buitenlandse toeristen. Daarnaast ziet dhr. Uijen ook dat er steeds meer mensen een overnachting maken in Groningen, aangezien het bedrijf samenwerkt met hotels. De hotels bieden arrangementen aan waarbij een rondvaart zit inbegrepen, dit werkt goed voor beide partijen. Doordeweeks zijn het over het algemeen wat oudere mensen die een rondvaart maken en in de weekenden zijn het met name jonge gezinnen. In de vakanties is het vaak een mengeling en in het naseizoen worden veel feestjes en partijen georganiseerd. Aangezien Kool het enige rondvaartbedrijf in Groningen is en al veertig jaar bestaat, heeft het een grote naamsbekendheid.

Gevaar op het water

Dhr. Uijen stoort zich aan sommige waterpraktijken, zo varen er soms bootjes op de grachten met tien tot vijftien mensen erop, hoewel dit op dergelijke bootjes helemaal niet is toegestaan. Dit zorgt voor gevaarlijke praktijken. Wanneer er dan iets gebeurt met zo'n bootje komt het in het nieuws en dat heeft weer een negatieve uitwerking op het beeld rondom Rondvaartbedrijf Kool. Dhr. Uijen is van mening dat de gemeente dergelijke praktijken zou moeten verbieden en daarop dan ook streng zou moeten toezien.

Medewerking instanties

Dhr. Uijen vindt het idee van de watertaxi heel leuk en interessant. Commercieel gezien is het echter niet makkelijk om een dergelijke activiteit op te zetten, aangezien de kosten voor aanschaf van een boot, aanleg en onderhoud van aanlegplaatsen én de personeelskosten erg hoog zijn. Dhr. Uijen ziet wel in dat zij de aangewezen partij is om dit in Groningen uit te voeren, ze is hier ook wel degelijk in geïnteresseerd. Echter werd dit tot op heden nooit gesteund door de diverse instanties. Dit begint bij de gemeente, zij zullen het één en ander moeten faciliteren. Het rondvaartbedrijf zou de watertaxi wel willen exploiteren, zeker als daar in de opstartfase subsidies voor vrij komen. Echter moet er wel door de verschillende instanties meegewerkt worden om het plan rond te kunnen krijgen.

Meerstad

"De ontsluiting van Meerstad zou op het eerste oog een optie kunnen zijn met een boot, echter krijg je het waarschijnlijk nooit voor elkaar om harder te mogen varen dan zo'n 12 km/h op het Eemskanaal", aldus dhr. Uijen. Daarnaast komt Meerstad lager te liggen dan het Eemskanaal, dit betekent dat je met een watertaxi door een sluis zou moeten wat ook weer veel tijd kost. Dhr. Uijen heeft wel eens nagedacht over een snelle verbinding over het water van Delfzijl naar Groningen, dit wordt echter tegengehouden door allerlei instanties (bijvoorbeeld een vissersbond) die niet willen dat er zo hard gevaren wordt.

Enthousiasme en bereidheid over het idee

Dhr. Uijen staat absoluut open voor partijen die willen spreken over het idee van de watertaxi. Echter moet daar vanuit de gemeente dan ook iemand aan mee willen doen, iemand die daadwerkelijk kan beslissen over zaken als vergunningen voor aanlegplaatsen. Ook moeten de verschillende partijen op het water die allen 'vissen in de zelfde vijver' (woonboothouders, bruine vloot, jachthavenhouders en dergelijke) er met elkaar uitkomen, daarom moet er ook iemand zijn die daar een politieke beslissing over kan nemen. *"Anders kan het bij leuke plannen blijven, maar loopt het uiteindelijk weer vast op zulke zaken".*

Het rondvaartbedrijf mag haar activiteiten op het water uitbreiden, dus zij zijn de aangewezen partij om iets met een eventuele watertaxi te doen. Ook wordt de noodzaak voor vervoer op het gebied van woonwerkverkeer steeds groter, aangezien er steeds meer woonwijken aan het water komen (voornamelijk de oostkant van de stad). Het is qua mankracht goed mogelijk voor Kool om haar activiteiten uit te breiden, alle schippers bij het rondvaartbedrijf hebben een achtergrond in de professionele scheepsvaart.

Duurzaamheid

Ook het duurzame verhaal spreekt dhr. Uijen erg aan, het rondvaartbedrijf is enthousiast om daar iets mee te doen. Waterstof lijkt qua verzekeringen nogal lastig te zijn, aangezien je met een explosieve stof vaart. Zo vaart de 'groene' rondvaartboot in Amsterdam nog steeds niet, hoewel dit gepland stond voor 2007. Met de huidige brandstofkosten beseft het rondvaartbedrijf echter ook dat er iets moet gebeuren. Varen met minimaal tien mensen is voor de rondvaart door de Diepenring momenteel kostendekkend, de brandstofprijzen stijgen echter in hoog tempo. Elektrische aandrijving met ondersteuning van zonnecellen is misschien het meest logisch en best haalbaar. Aardgas heeft ook iets negatiefs, aangezien het ook explosief

is. Het rondvaartbedrijf mag bijvoorbeeld niet een fles koolzuur aan boord hebben. Uitgangspunt voor een boot zal echter een maximale hoogte van 1,60 meter zijn, anders kan de Diepenring niet bevaren worden in verband met de vaste Steentilbrug. In Groningen zijn overigens geen noemenswaardige technische moeilijkheden op het water, zoals bijvoorbeeld een hele sterke stroming in het water. Een eventuele watertaxi hoeft daarom geen enorm sterke motor te hebben, zoals bijvoorbeeld de watertaxi in Rotterdam wel nodig heeft.

4.2.12 Exploitant Oosterhaven

Tijdens het interview met Iris Nutma van Groninger Welvaart kwamen er een aantal mogelijke exploitanten van het idee van een watertaxi ter sprake. Hier was Chris Beuker, exploitant van de Oosterhaven, er één van. Deze haven doet het vandaag de dag erg goed onder de pleziervaart. Dit is voor de middenstand (horeca, winkels, schouwburg etc.) in Groningen ook niet bepaald ongunstig, in totaal laten de gebruikers van de Oosterhaven op jaarbasis zo'n € 2.200.000 achter in Groningen. Daarom was het met het oog op dit onderzoek erg interessant om dhr. Beuker eens te interviewen over dergelijke zaken. De belangrijkste conclusies van dit gesprek kunt u hier lezen.

Leuk idee met mogelijkheden

Dhr. Beuker vindt het idee van de watertaxi erg leuk. Hij is van mening dat er zo veel mogelijk gekeken moet worden hoe Groningen interessant gemaakt kan worden voor bezoekers. Hoe meer bezoekers, hoe meer geld er achter zal blijven in de Groningse middenstand. Dhr. Beuker vindt het dan ook erg jammer dat de kabelbaan er niet is gekomen. De watertaxi is daar een soort van alternatief voor, hoewel die twee moeilijk met elkaar te vergelijken zijn. Echter moet er natuurlijk altijd gekeken worden naar wat het opbrengt. De vraag is bijvoorbeeld of er ook een stukje overheidsgeld naar toe zal gaan als het een goede vervoersoptie wordt. Dit zou het erg interessant maken, aangezien er veel geld in het openbaar vervoer omgaat, aldus dhr. Beuker. Voor de toerist is de Diepenring erg mooi en alles wat hier in de buurt van het water zit zal er ongetwijfeld heel enthousiast over zijn, zo ook de mensen die gebruik maken van de Oosterhaven bijvoorbeeld.

Ook voor het woon-werkverkeer ziet dhr. Beuker wel kansen, er komen steeds meer wijken aan het water. Vervoer over water is dan een prachtig alternatief, aangezien je geen last hebt van stoplichten en files. Van de Oosterhaven naar het Centraal Station is met een bootje bijvoorbeeld in drie minuten te doen, met de fiets in een kleine tien minuten en met de auto doe je er soms wel twintig minuten over. De boot zal of een klassieke- of juist een hypermoderne uitstraling moeten hebben. Iets moderns is het meest waarschijnlijk en logisch, zeker in combinatie met het duurzaamheidsverhaal. Het is van groot belang dat een eventuele watertaxi voldoet aan de steeds strenger wordende eisen op dit gebied en het liefst zelfs voorloopt op deze eisen.

Op-/uitstapplaatsen

Er zijn een aantal plekken in en rondom de Diepenring goed te bereiken (ook wat uitstappen betreft): naast de Oosterhavenbrug, bij de Oosterhaven zelf, vlakbij het Centraal Station (eventueel in samenwerking met rondvaartbedrijf Kool), bij de Kunstacademie, bij de hoge der A, bij de parkeergarage naar de Ossenmarkt, bij de Schouwburg en eventueel bij Pand 48 en de andere restaurantjes/terrasjes daar. Een watertaxi kan hoteliers en restauranthouders in de buurt van het water zeker wat opleveren. De Diepenring mag momenteel ook nog twee kanten op bevaren worden. Een aantal uitstapplaatsen aan de noordkant van de stad zijn aan te raden, aangezien daar eigenlijk de mooiste straten van Groningen liggen volgens dhr. Beuker. Deze worden nu door de bezoeker in Groningen nog te weinig gezien, omdat mensen bijvoorbeeld op het Centraal Station aankomen en tot en met de Vismarkt/Grote Markt gaan en daar weer omkeren.

Exploitatie

Het rondvaartbedrijf is de ideale partij om het idee van de watertaxi te exploiteren. Dhr. Beuker zou het ook leuk vinden om het zelf te proberen. Hij staat er echter ook voor open om er samen met meerdere mensen (rondvaartbedrijf, gemeente, GCC, Groninger Welvaart etc.) eens over na te denken en misschien wel iets te ondernemen om het van de grond te krijgen. Er moet eens creatief over nagedacht worden, want dan blijkt er opeens heel veel mogelijk. De gemeente zal echter wel het voortouw moeten nemen, bijvoorbeeld in het creëren van opstapplaatsen. Er worden nu ook bushokjes geplaatst, dus waarom in de toekomst geen aanduidingpunten bij op- / uitstapplaatsen voor een watertaxi. Om verschillende zaken te kunnen bekostigen, moet er echt eens gekeken worden of het mogelijk is om een deel van het openbaar vervoer budget daar voor aan te wenden.

Opruimen Diepenring

Dhr. Beuker is het eens met Bertjan Hakvoort dat de Diepenring eens 'opgeruimd' moet worden. Echter moet hier wel uitgekeken worden. Over de Noorderhaven bijvoorbeeld zijn de meningen verdeeld, echter is dit wel de laatste vrije haven van Nederland en hoort het echt bij de stad, aangezien het onderdeel uitmaakt van het nautische verleden van Groningen. Er zal voornamelijk selectief gekeken moeten worden naar de woonboten, aldus dhr. Beuker.

4.2.13 Koninklijk Horeca Nederland

Tijdens vele gesprekken voor dit onderzoek is al naar voren gekomen dat een eventuele watertaxi in Groningen echt wat kan toevoegen aan de stad en dat verschillende partijen in de stad hier ook beter van kunnen worden. Een onderdeel van deze partijen zijn de horecagelegenheden in Groningen. Hierover is gesproken met Koninklijk Horeca Nederland, afdeling Groningen in de persoon van Hans Singelenberg, afdeling Noord Nederland en Maarten Burger, afdeling Groningen stad & ommeland.

Goed idee

Dhr. Singelenberg en dhr. Burger juichen het idee van een watertaxi toe. Zij zijn voorstander van een dergelijke activiteit, omdat dit daadwerkelijk wat toe kan voegen aan een bezoek aan de stad Groningen. Zij zijn er ook van overtuigd dat hun achterban (hotels, restaurants en cafés) graag meewerken aan dergelijke activiteiten in de vorm van bijvoorbeeld arrangementen. De meeste hotels in Groningen hebben nu ook al een samenwerking in de vorm van arrangementen met Rondvaartbedrijf Kool, de watertaxi zal alleen maar zorgen voor meer mogelijkheden op dit gebied. Zowel dhr. Burger als dhr. Singelenberg staan dan ook open om eens met partijen om tafel te zitten die het idee van een watertaxi willen uitwerken. Volgens dhr. Burger zijn er ongetwijfeld leuke uitstappunten te vinden die ook enigszins in de buurt zitten van horecagelegenheden aan de Diepenring, waar dan mee samengewerkt kan worden. Een aantal potentiële hotels, restaurants / cafés in Groningen vanuit dit oogpunt zijn:

- Hotel de Ville
- Hotel Corps de Garde
- Eden City Hotel
- Bastion Hotel
- Hotel Klipper Zwadde
- NH Hotel
- Tijdloos Restaurant
- Eetcafé Schuitendiep
- 'T Pannenkoekenschip
- Het Zwarte Schaap
- & Zo
- Da Vinci
- De Bonte Koe
- Pand 48
- Café de Toeter

"Met deze horecagelegenheden zijn hele leuke arrangementen te bedenken. Bijvoorbeeld mensen die op het Centraal Station aankomen en naar het Hotel de Ville willen, kunnen dan in plaats van een gewone taxi over de weg met een watertaxi naar het hotel worden vervoerd, dit zou een unieke ervaring kunnen zijn. Deze taxi moeten dan echter wel goed begaanbaar zijn en ruimte hebben voor wat bagage", aldus dhr.

Singelenberg. Over dit soort zaken willen dhr. Singelenberg en dhr. Burger graag eens om tafel zitten met geïnteresseerde partijen.

Opvallend initiatief

Het valt dhr. Burger echter wel op dat dit onderzoek vanuit de Dienst ROEZ komt, aangezien hij een aantal jaar geleden eens het idee had om met een soort 'loungeboot' door de grachten in Groningen te gaan. *"Het is goed dat de Dienst ROEZ hier nu een onderzoek naar instelt, dit geeft wel aan dat de gemeente zelf toch ook over dergelijke ideeën nadenkt. Er liggen zo veel mogelijkheden op het water dat hier ook wat mee moet gebeuren"*, aldus dhr. Burger.

Bottleneck

Zowel dhr. Burger als dhr. Singelenberg vinden de lage bruggen op de Diepenring een bottleneck in Groningen. *"Het mooiste zou zijn als deze verhoogd zouden worden, alleen dit brengt waarschijnlijk behoorlijke kosten met zich mee"*, aldus dhr. Burger. Voor een watertaxi zijn deze bruggen funest, als elke zoveel minuten de brug open moet. En daarnaast heb je 's avonds met de spertijden te maken. Voor de horeca zijn met betrekking tot een eventuele watertaxi spertijden 's avonds een streep door de rekening, aangezien deze dan na een bepaalde tijd niet meer te bereiken zijn. Verhoging van de bruggen zou ook veel meer bezoekers naar de stad trekken. Dit zou namelijk veel meer waterrecreanten, die met hun boot de Diepenring nu nog vermijden, naar het centrum van Groningen trekken.

4.2.14 Team 4 Architecten

Ongeveer vier jaar geleden hebben Emile Koopmans en Bert van Slochteren een idee ontwikkeld voor een waterbus in Groningen. Zij hebben dit toentertijd gepresenteerd aan wethouder Ruimtelijke Ordening, Frank de Vries. Met deze ideeën is echter nooit wat gebeurt. Toen ze voor dit onderzoek werden benaderd, waren ze daarom meteen enthousiast om eens over het idee van gedachte te wisselen.

Waterbus

Eigenlijk denken dhr. Van Slochteren en dhr. Koopmans niet zozeer aan een watertaxi, maar meer aan groter vervoer in de vorm van een waterbus. Beide heren denken dat er over het water wel degelijk tijdswinsten geboekt kunnen worden. *"Het uitgangspunt hiervoor zou een P+R in de buurt van Driebond moeten zijn. Vanaf dit punt kan met een rondvaartboot gevaren worden tot aan de Poelebrug of het Centraal Station. Daarnaast kan er nog gestopt worden bij de P+R Sontweg om daar nog mensen op te pikken. Tot de Poelebrug heb je mooi vaarwater en bruggen die hoog genoeg zijn voor een rondvaartboot. Daarnaast ben je vanaf de Poelebrug zo in de stad en bij het UMCG bijvoorbeeld. Als er eerst eens op dit traject gevaren gaat worden, dan heb je een mooi begin"*, aldus dhr. Koopmans. Mensen vanuit Meerstad kunnen ook gebruik maken van deze dienst omdat ze hun auto kwijt zouden kunnen bij P+R Driebond, vanaf dat punt wordt het namelijk verkeerstechnisch moeilijk.

Lage kosten voor mogelijke exploitant

De kracht van het traject Driebond – Sontweg – Poelebrug / Centraal Station is dat er voor lage kosten een nijpende verkeersproblematiek kan worden opgelost met een zeer snelle verbinding over het water. Er kunnen bijvoorbeeld een paar rondvaartboten gehuurd worden van een rederij in Amsterdam of er kan worden samengewerkt met Rondvaartbedrijf Kool. Het voordeel van een rondvaartboot is dat er 150 personen in gaan. Het zou wellicht logisch zijn als Rondvaartbedrijf Kool de activiteiten van zo'n lijndienst op zich zou nemen, echter zou ook de huidige openbaar vervoerder in de provincie (Arriva) dit op zich kunnen nemen. Van de Drechtsteden naar Rotterdam voert Connexion bijvoorbeeld ook diensten uit over het

water. *"Een dergelijke lijndienst Driebond – Sontweg – Poelebrug / Centraal Station zou in de spits elk kwartier en daartussen elk half uur moeten varen"*, aldus dhr. Koopmans.

Ook voor de toerist

Toeristisch gezien zien dhr. Van Slochteren en dhr. Koopmans het idee van een watertaxi minder zitten. Wanneer een rondje om de Diepenring als uitgangspunt wordt genomen, hier moeten drie bruggen voor open en dat is volgens hen geen optie. Er kunnen echter wel toeristen worden meegenomen vanaf de P+R plekken op het eerder genoemde traject, want vervoer over water is natuurlijk wel een attractie. Zo parkeren er vele Duitsers op P+R Sontweg voor wie vervoer over water richting de stad wat toe zou kunnen voegen aan hun bezoek aan Groningen. Met het idee van een waterbus kunnen dus meerdere partijen bediend worden, waarschijnlijk in de spitsuren voornamelijk woon-werkverkeer en in de overige uren voornamelijk toeristen of bijvoorbeeld bezoekers van het UMCG. In Kopenhagen is het idee erg goed uitgewerkt. Hier zijn het bussen over het water, die zowel worden gebruikt door woon-werkverkeer als toeristen.

Bruggen

"Bruggen zijn in sommige gevallen details. Wanneer er bijvoorbeeld gekeken wordt naar het traject Haren – Groningen: het Emmaviaduct gaat er binnenkort een jaar uit, dit gaat een enorm verkeersprobleem opleveren, wat de P+R bus 22 vanaf Haren de nodige vertraging op zal leveren. Een dergelijke situatie maakt vervoer over water ineens weer een stuk interessanter, zelfs al zitten er bruggen. Vaste bruggen kunnen overigens zonder al te hoge kosten worden opgehoogd, beweegbare bruggen daarentegen zijn een stuk lastiger en kostbaarder verhaal", aldus dhr. Koopmans. Als je echter kijkt naar de investeringen die gepland staan voor bijvoorbeeld een tram, dan kan het idee van een waterbus voor een fractie van deze kosten geprobeerd worden. Dhr. Van Slochteren denkt dat er een markt is voor vervoer tussen Haren en Groningen over het water als het in ongeveer twintig minuten kan in de spits.

Toekomst

Wanneer er begonnen wordt met het eerdergenoemde traject Driebond – Sontweg – Poelebrug / Centraal Station, kan eerst aangekeken worden hoe het idee aanslaat. Mocht dit een succes blijken, kan het idee eventueel uitgebouwd worden naar de verschillende uithoeken in de stad en dan worden zaken als brughoogtes en dergelijke pas relevant. *"Het plan moet niet meteen te groot zijn, begin is klein met een goed haalbaar traject"*, aldus beide heren. Een belangrijk punt in de toekomst is ook het feit dat Groningen de Grote Markt busvrij wil hebben. Dan wordt het huidige P+R busvervoer naar de Grote Markt een stuk minder interessant. Zowel dhr. Koopmans en dhr. Van Slochteren zouden graag met verschillende geïnteresseerde partijen om tafel zitten om van gedachte te wisselen.

4.2.15 Marine Service Noord

Als bedrijf dat zich onder andere bezig houdt met de aandrijving van schepen is Marine Service Noord een interessante partij voor een eventuele watertaxi. Zeker aangezien Marine Service Noord bezig is met de bouw van een zogenaamde 'fuel cell boat' (waterstofboot). Op deze boot zal in hoofdstuk 6 dieper in worden gegaan. In het gesprek met medewerkers Niek Koops en Saphira Schooneveld was dit ook een belangrijk gespreksonderwerp.

Goed idee

"Het idee van de watertaxi is goed. Vanuit het oogpunt van het beschikbare water in Groningen en de duurzaamheid is het een overweging om enige transport over het water te laten plaatsvinden", aldus dhr. Koops. Er zijn prima duurzame oplossingen op het water en het ontlast de wegen. Belangrijk is de diepte

van de grachten in Groningen, dit zou voor een ontwikkeling van een boot belangrijk kunnen zijn. Wanneer de Diepenring ondiep blijkt te zijn, dan kan dat problemen gaan geven voor de ontwikkeling van een boot. *"Je hebt tussen bodem en brug minimaal 2,50 meter nodig. Met bruggen van ongeveer één meter hoogte is het onmogelijk om met een type rondvaartboot door de Diepenring te varen, zonder dat er bruggen open moeten".*

Lange termijn

Het voorbeeld van de waterstofboot is een lange termijn plan. De aanschaf van de fuel cell boot kost € 2.200.000. Dat is veel geld, een vergelijkbare boot die op gasoline vaart kost zo'n € 1.600.000. Qua exploitatiekosten (kosten per kilometer) ontlopen de twee opties elkaar echter niet veel. Het grote voordeel van de waterstofboot komt wanneer mensen moeten gaan betalen voor hun CO₂ uitstoot. Binnen een paar jaar gaat dit waarschijnlijk gebeuren, dan wordt een buskaartje bijvoorbeeld duurder aangezien vervoerders dit door zullen berekenen aan de consument. Een waterstofboot stoot geen CO₂ uit, deze zal niet met dergelijke kostprijverhogende maatregelen te maken krijgen. Daarnaast stijgen de kosten van ruwe olie momenteel in hoog tempo. Waterstof kan alleen maar goedkoper worden en ruwe olie varianten alleen maar duurder.

Amsterdam

De fuel cell boot in Amsterdam is ontwikkeld door een consortium met daarin vijf partijen. De boot gaat in de spitsuren varen voor de werknemers van Shell (vanaf het CS over het IJ naar Shell) en tussen de spitsuren door fungeert de boot als rondvaartboot voor rederij Lovers (hoofdinvesteerder). In het consortium zit ook een gasbedrijf (Linde), zij hebben een waterstoftankstation aangelegd. Nuon levert de stroom voor het bewerkingsproces van de waterstof uit één van haar windparken, ook gebeurd duurzaam.

De boot

"Er kunnen honderd mensen in de fuel cell boot en de maximale vaarsnelheid ligt op 18 km/h. De boot voldoet aan alle regels en zal eind dit jaar gaan varen", aldus dhr. Koops. De boot zal op één tank waterstof een dag kunnen varen en de tankstations worden met vrachtwagens bevoorrad, net als een normaal tankstation. Al met al zou de waterstofboot prachtig passen in het totaalplan naar het streven duurzaamste stad te worden. Bussen zouden ook op waterstof kunnen rijden. Voordeel van waterstof ten opzichte van bijvoorbeeld zonne-energie is dat het goed is op te slaan, zonder energieverlies. Dit maakt gebruik op commercieel niveau mogelijk. Ook sloepjes zijn uit te rusten met een waterstofaandrijving. Marine Service Noord zou graag eens met de Gemeente Groningen om tafel zitten om over het idee van een waterstof aangedreven watertaxi / waterbus te praten.

Toekomst

Waterstof is nog een relatief nieuwe energievorm, er moet nog veel gebeuren wil het een serieuze plaats innemen in de duurzame opties voor mensen. Zo is er nog geen waterstofinfrastructuur. Als er echter geen vertrouwen zou zijn in de uiteindelijke komst van een dergelijke infrastructuur, zou er nu niet al zo veel geld in een dergelijk project als de fuel cell boot worden gestoken. Er zijn momenteel al zo'n tien partijen die op een 'lijstje' staan van geïnteresseerden voor een dergelijke rondvaartboot. De bouwtijd zal echter geen problemen leveren, aangezien het na de eerste boot snel kan gaan. Regelgeving en dergelijke kost ook veel tijd. De genomen stappen kunnen in de loop van de jaren doorontwikkelt worden, andere stappen kunnen er echter niet genomen worden. *"Het is dus niet de verwachting dat de boot binnen een paar jaar volledig is verouderd. De toekomst zal uitwijzen dat regelgeving stimuleert",* aldus dhr. Koops. Wanneer mensen moeten gaan betalen voor hun vervuiling, zullen ze de alternatieven wel zien en aangrijpen.

4.3 Conclusie

Het blijkt dat nagenoeg iedere externe partij een bepaald beeld heeft over een eventuele watertaxi. De één ziet echter tal van mogelijkheden en de ander vraagt zich af of er überhaupt wel een markt voor zal zijn. In de tabel op de volgende pagina's is een overzichtelijke weergave te zien hoe de verschillende partijen in hoofdlijnen tegenover het idee staan. Zo wordt er gekeken naar wat zij de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen vinden voor een eventuele watertaxi in Groningen. Er zijn in de gesprekken ook overeenkomstige ideeën / meningen naar voren gekomen, een opsomming van de meest belangrijke:

- Een eventuele watertaxi moet gebruik maken van de P+R's;
- Een eventuele watertaxi zal in een frequente lijndienstvorm moeten worden uitgevoerd;
- Een maximale hoogte van ongeveer 1,60 meter (rondvaartboothoogte) is voor een eventuele watertaxi een vereiste, gezien de bruggen op de Diepenring;
- Het idee zal voornamelijk gericht moeten zijn op de toerist, maar biedt ook kansen voor woon-werkverkeer;
- Een eventuele watertaxi zal moeten passen binnen het duurzame beleid;
- Voor de toerist zouden kleine sloepjes leuk zijn en voor de forens een type rondvaartboot;
- Rondvaartbedrijf Kool is de aangewezen partij voor de exploitatie .

Tevens is er in dit hoofdstuk voor het eerst gesproken over vervoer met een waterbus, in het vervolg van het rapport zal daarom gesproken worden over een watertaxi / waterbus.

	Sterkten	Zwakten	Kansen	Bedreigingen
Ministerie van Economische Zaken	<ul style="list-style-type: none"> Reizen over het water is comfortabeler dan bijvoorbeeld met een bus 	<ul style="list-style-type: none"> Alleen gericht op toerisme zorgt voor een dunne spoeling 	<ul style="list-style-type: none"> Deals maken met partijen aan het water (bijv. Meerstad) Samenwerking met Rondvaartbedrijf Kool Duurzame boot maakt kans op innovatiesubsidie van het ministerie 	
Meerschap Paterswolde			<ul style="list-style-type: none"> Vervoer mensen vanaf P+R Haren over het Noord Willemskanaal Hotel New Hampshire aan het Hoornse Meer wil bereikbaar zijn over het water Nieuwe woonwijk aan het water: Terborg (oostkant Hoornse Meer) 	
Provincie Groningen		<ul style="list-style-type: none"> Watertaxi is in Groningen geen volwaardig alternatief voor andere vervoers-systemen 	<ul style="list-style-type: none"> Een watertaxi voor toerisme biedt perspectief, zeker wanneer er bij attracties uitgestapt kan worden 	
Groninger Welvaart	<ul style="list-style-type: none"> Groningen heeft een prachtige waterinfrastructuur Tot twaalf personen is een klein vaarbewijs voldoende voor vervoer over water 	<ul style="list-style-type: none"> Afstanden in Groningen zijn niet groot genoeg om tijdswinst over het water te behalen Een volledige ronde door de Diepenring kost veel tijd en er zijn niet overal opstapplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> Aansprekende manier van vervoer met modern bootje of historisch sloepje Ontwikkelingen aan oostkant van de stad (Meerstad, Tasmantoren, Kop van Oost, Euroborg etc.) Inrichting der A met historische schepen Watertaxi kan samenwerken met Groninger Welvaart Iris Nutma is bereid om samen met anderen mee te denken over het idee Mogelijke exploitant: Groningsveer 	<ul style="list-style-type: none"> Financiële haalbaarheid door te hoge verwachtingen
Hotel New Hampshire	<ul style="list-style-type: none"> Idee van de watertaxi levert een toegevoegde waarde aan de stad Groningen 	<ul style="list-style-type: none"> Afhankelijkheid van het weer 	<ul style="list-style-type: none"> Hotel New Hampshire wil gasten de mogelijkheid bieden om over het water vervoert te worden richting- en vanaf de binnenstad Een watertaxi voor toerisme biedt perspectief, zeker wanneer er bij attracties uitgestapt kan worden Mogelijke exploitant zou een taxibedrijf kunnen zijn, zij schakelen dit zo over hun oproepsysteem Hotel New Hampshire wil het idee qua kennis en financiën eventueel ondersteunen 	
Groningen City Club	<ul style="list-style-type: none"> Groningen heeft prachtige wateren, waarop veel mogelijkheden liggen 	<ul style="list-style-type: none"> Water is niet opgenomen in structuurvisie van de gemeente Groningen Oude woonboten in Diepenring verstoren waterbeeld 	<ul style="list-style-type: none"> Watertaxi kan aanzwengelaar van allerlei activiteiten op- en rondom het water zijn Watertaxi kan een deel van het bereikbaarheidsprobleem van Groningen wegnemen Groningen City Club wil meedenken over het idee en kan eventueel wat financiële steun verlenen 	<ul style="list-style-type: none"> Starre visie gemeente Groningen Watertaxi vanuit te enge zin bekijken
Marketing Groningen en VVV	<ul style="list-style-type: none"> Idee van de watertaxi levert een toegevoegde waarde aan de stad Groningen 	<ul style="list-style-type: none"> Behalen van enorme tijdswinsten is in Groningen niet mogelijk 	<ul style="list-style-type: none"> Er kan op kleine schaal gestart worden, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het idee van de kabelbaan Noorderplantsoen kan door watertaxi aantrekkelijker worden gemaakt voor toerist Marketing Groningen en VVV promoten dergelijke ideeën als deze graag 	

Kamer van Koophandel	<ul style="list-style-type: none"> Het idee voor de watertaxi is aansprekend 	<ul style="list-style-type: none"> Seizoensgebonden als toeristische attractie 	<ul style="list-style-type: none"> Zuidoostkant van de stad is het best bereikbaar, dus daar liggen kansen voor een 'opstap' P+R Kamer van Koophandel kan met het uitspreken van hun steun in het idee eventuele investeerders of exploitanten over de streep trekken 	<ul style="list-style-type: none"> Het woord taxi heeft een negatieve lading
Hanze Energie Kennis centrum	<ul style="list-style-type: none"> Het idee voor een watertaxi biedt enorm veel perspectief 		<ul style="list-style-type: none"> Hanzehogeschool en Jacob Giezen staan open voor de bouw van een prototype duurzame watertaxi in samenwerking met de gemeente Ontwikkeling watertaxi kan een leerwerkproject zijn en de exploitatie / onderhoud een sociaal werkgelegenheidsproject 	<ul style="list-style-type: none"> Groningen zal moeten durven investeren in duurzaamheid
OV Bureau		<ul style="list-style-type: none"> Watertaxi kan niet zelfde flexibiliteit bieden als de bus 	<ul style="list-style-type: none"> Meerstad krijgt te maken met een ontsluitingsproblematiek, waarvoor de watertaxi / waterbus een oplossing zou kunnen zijn. Ook in Meerstad zelf. P+R's worden steeds populairder en vervoer hiervandaan over de weg wordt steeds lastiger Mogelijke exploitant zou ook een vervoerder (bijv. Arriva) kunnen zijn 	
Rondvaart bedrijf Kool	<ul style="list-style-type: none"> Het is een fantasieus idee 	<ul style="list-style-type: none"> Gedoogbeleid gemeente Groningen op het water (bijv. overvolle boten) 	<ul style="list-style-type: none"> Rondvaartbedrijf Kool staat open voor partijen die over het idee van gedachten willen wisselen Rondvaartbedrijf Kool wil graag iets met duurzaamheid doen 	<ul style="list-style-type: none"> Instanties die nieuwe ideeën tegenhouden
Exploitant Oosterhaven	<ul style="list-style-type: none"> De Diepenring van Groningen is prachtig, vooral de noordkant 	<ul style="list-style-type: none"> Oude woonboten in Diepenring verstoren het mooie waterbeeld 	<ul style="list-style-type: none"> Vervoer over water is een mooi alternatief voor woon-werkverkeer, wellicht in combinatie met overheidsgeld voor een vorm van openbaar vervoer Er komen steeds meer woonwijken aan het water Op de Diepenring mag er in beide richtingen gevaren worden Dhr. Beuker staat open voor verlening van zijn kennis aan het idee 	
Koninklijk Horeca Nederland	<ul style="list-style-type: none"> Idee van de watertaxi voegt wat toe aan stad 	<ul style="list-style-type: none"> Lage bruggen op de Diepenring 	<ul style="list-style-type: none"> Koninklijk Horeca Nederland staat open voor een gesprek met eventuele initiatiefnemers van een watertaxi Koninklijk Horeca Nederland is er van overtuigd dat haar achterban het idee steunt 	<ul style="list-style-type: none"> Spertijden van de bruggen op de Diepenring
Team 4 Architecten	<ul style="list-style-type: none"> Water is geschikt voor behalen tijdswinst 	<ul style="list-style-type: none"> Lage bruggen op de Diepenring 	<ul style="list-style-type: none"> Traject Sontweg – Poelebrug / Museumbrug is goed bevaarbaar en biedt vele mogelijkheden voor grootschalig personenvervoer Bovengenoemde trajecten kunnen zonder al te grote investeringen worden bevaren In de toekomst kunnen de trajecten worden uitgebouwd (bijv. met een lijn naar Meerstad) In de toekomst Grote Markt busvrij 	<ul style="list-style-type: none"> Te grootschalig beginnen met het idee van een watertaxi / waterbus
Marine Service Noord	<ul style="list-style-type: none"> Het idee kan de wegen ontlasten 	<ul style="list-style-type: none"> Lage bruggen op de Diepenring 	<ul style="list-style-type: none"> Er zijn volop mogelijkheden met waterstof op het gebied van vervoer Waterstof zal steeds goedkoper worden, in tegenstelling tot olie Fuel cell boat past prachtig in het duurzame beleid van de gemeente 	<ul style="list-style-type: none"> Er is nog geen waterstof-infrastructuur

Tabel 3: Overzicht belangrijkste conclusies externe interviews

5 Analyse toeristische cijfers

Zoals in vorige hoofdstukken is gebleken, wordt het idee van een watertaxi vaak in verband gebracht met de toerist. De toerist is in Groningen erg belangrijk aangezien deze voor vele inkomsten zorgt. Qua toerisme gaat het de laatste jaren goed in Groningen. Dit is niet heel verwonderlijk aangezien Groningen de toerist veel te bieden heeft. Zo heeft Groningen een aantal musea, de Martinitoren, restaurants en hotels, vele uitgaansgelegenheden, een grote diversiteit aan winkels, monumentale panden en een gracht met oude boten en bruggen.

Voor het eventueel ontwikkelen en uitvoeren van een watertaxi in Groningen is het van belang de toerist en zijn bijbehorende kenmerken te analyseren. In dit hoofdstuk zal beschreven worden welke kenmerken bij de toerist en zijn bezoek horen, waarna in de conclusie gekeken wordt of een watertaxi pas binnen het toeristisch profiel. Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van de toeristische rapporten *Concept Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor Groningen 2007*. (Grontmij Nederland bv, 2008) en *ContinuVakantieOnderzoek 2005. Themarapport Toeristisch bezoek aan steden*. (CVO / CVTO, 2006).

5.1 Soort toerist

Allereerst is het noodzakelijk een duidelijke definitie te geven van het begrip toerisme in Groningen. In dit rapport wordt de definitie gebruikt volgens de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor:

"Een toeristisch-recreatieve bezoeker aan de stad Groningen komt van buiten de gemeente Groningen en heeft een toeristisch-recreatief bezoekmotief."

De toeristisch-recreatieve bezoeker, kortweg toerist, is onder te verdelen in twee groepen:

- 1 *De dagrecreant* – een persoon die van buiten de stad Groningen naar Groningen toe komt met een toeristisch-recreatief bezoekmotief en dezelfde dag nog terugkeert naar zijn adres van herkomst.
- 2 *De verblijfstoerist* – een persoon die van buiten de gemeente Groningen een bezoek maakt aan de gemeente Groningen met een toeristisch-recreatief bezoekmotief en hier tevens één (of meerdere) overnachting(en) maakt.

In de volgende paragrafen zullen zowel de dagrecreant als de verblijfstoerist in Groningen worden geanalyseerd.

5.2 Dagrecreant

Zoals hierboven beschreven, keert de dagbezoeker dezelfde dag nog terug naar zijn adres. Dit betekent dat hij over het algemeen minder lang in Groningen vertoeft dan de verblijfstoerist. Dit is ook terug te zien in de reden van bezoek en de activiteiten die de dagrecreant tijdens een bezoek onderneemt. In de subparagrafen zal allereerst gekeken worden naar algemene cijfers voor een stedenbezoek in Nederland, waarna specifiek zal worden gekeken naar de stad Groningen. Persoonlijke kenmerken van de dagrecreant, kenmerken van het bezoek, activiteiten en bestedingen tijdens het bezoek en ten slotte ook nog naar de waardering van het bezoek in Groningen zullen aan de orde worden gesteld.

5.2.1 Algemene cijfers

Volgens het ContinuVakantieOnderzoek waren in 2005 de vier steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht de meest bezochte steden van Nederland. Zo'n zestig procent van de bezoeken aan een stad wordt doorgebracht met het zogenaamde funshoppen. In bijna de helft van de bezoeken aan een stad is deze tijdsbesteding zelfs de belangrijkste reden voor een bezoek. Vooral in de middelgrote steden, zoals Groningen, is dit de voornaamste reden van een stadbezoek. Over het jaar 2005 zijn er in totaal 5.090.000

stadsbezoeken aan Groningen gemaakt door in totaal 1.526.000 mensen. Dit betekent dat de frequentie waarmee bezoekers Groningen bezoeken vrij hoog is, een bezoeker bezoekt Groningen gemiddeld 3,3 keer per jaar. Hiermee zit Groningen net onder de top wat betreft bezoekersaantallen en de gemiddelde bezoekfrequentie.

5.2.2 Persoonlijke kenmerken dagrecreant

In deze subparagraaf zal gekeken worden naar de persoonlijke kenmerken van een bezoeker in Groningen volgens de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor.

Herkomst

De meeste dagrecreanten van de stad Groningen zijn woonachtig in het Noorden. Drie van de tien komt uit de provincie Groningen, zestien procent uit Friesland en veertien procent is woonachtig in Drenthe. Vergeleken met 2005 zijn er minder bezoekers uit de provincie Drenthe naar de stad Groningen zijn gekomen en juist meer vanuit Friesland of Groningen. Vier van de tien dagrecreanten komt van buiten het Noorden, in 2005 was dat 37 procent. Evenals in 2005 komen weinig dagrecreanten uit de provincie Flevoland, Limburg en Zeeland.

Leeftijd

Zo'n 55 procent van de dagrecreanten is tussen de 36 en 65 jaar. Deze dagrecreanten zijn verdeeld over drie leeftijdscategorieën, waarbij in elke leeftijdscategorie ongeveer het zelfde aantal personen zit. De gemiddelde leeftijd van de dagrecreanten is 42 jaar. Er komen relatief veel jongeren (19-25 jaar) en weinig ouderen (65+) naar de stad, dit is opvallend in vergelijking met de verdeling van de Nederlandse bevolking die steeds meer ouderen kent.

Opleiding

De dagrecreanten die naar Groningen komen zijn gemiddeld hoog opgeleid. Vier van de tien respondenten heeft een HBO of Universitaire opleiding afgerond. Daarnaast heeft bijna drie van de tien dagrecreanten een MBO diploma. Slechts twee procent van de bezoekers hebben als hoogste opleiding het lager onderwijs afgerond.

Inkomen

Drie van de tien dagrecreanten heeft bij het onderzoek naar de Toeristisch-recreatieve onderzoeksmonitor geen antwoord willen geven op de vraag in welke inkomensklasse zij met hun huishouden vallen. Uit de antwoorden van de overige respondenten blijkt dat de meerderheid van de dagrecreanten een inkomen heeft tussen de € 30.000 en € 50.000 bruto per jaar, dit is het bruto jaarinkomen van het gehele huishouden. Een kwart van de dagrecreanten verdient meer dan € 50.000 bruto per jaar.

Groepssamenstelling

De meerderheid van de dagrecreanten komt naar Groningen met zijn of haar partner, zonder kinderen. Ook komen veel dagrecreanten samen met vrienden / kennissen naar de stad. In de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor over 2005 was er op het gebied van groepssamenstelling dezelfde top drie als in die over 2007. Ook toen kwamen de dagrecreanten met partner - zonder kinderen, met vrienden / kennissen of alleen.

Groepsgrootte

De gemiddelde groepsgrootte van de dagrecreanten is 2,8 personen. In de voorgaande jaren (2002, 2003 en 2005) was de gemiddelde groepsgrootte nog drie personen. Uit de antwoorden van de respondenten

blijkt dat er voornamelijk kleine groepen naar Groningen komen; bijna zes van de tien dagrecreanten komt met twee personen naar de stad en 92 procent komt met vier personen of minder. Deze cijfers sluiten aan op de cijfers over de groepssamenstelling.

5.2.3 Kenmerken van bezoek

Een belangrijk onderdeel van de analyse van een dagrecreant aan een stad zijn de kenmerken van zo'n bezoek. Zo kan er gekeken worden naar het bezoekmotief, de bezoekfrequentie, de bezoekduur en de aanleiding van het bezoek. Deze kenmerken voor een bezoek aan de stad Groningen zullen hieronder worden beschreven.

Bezoekmotief

Volgens de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor komen de meeste – ruim zes van de tien – dagrecreanten naar de stad Groningen om te winkelen. Dit komt overeen met de cijfers uit het ContinuVakantieOnderzoek 2005. In 2005 was dit percentage in de stad Groningen overigens nog groter, namelijk 72. De interesse van de dagrecreant in architectuur / historische binnenstad is toegenomen. In 2005 kwam veertien procent om die reden naar de stad Groningen, in 2007 is dit gestegen naar 21 procent. De percentages tellen niet op tot honderd procent, omdat de respondenten meerdere antwoorden konden geven op de vraag wat het bezoekmotief was.

De zes procent dagrecreanten die aangegeven hebben voor hun werk naar Groningen te komen, combineren dit met een recreatief bezoek. Er zijn relatief weinig dagrecreanten die specifiek naar Groningen komen voor een bepaald evenement / festival / theater / concert, een studierend familielid of een ander museum dan het Groninger Museum.

Bezoekfrequentie

Ruim veertig procent van de bezoekers komt meerder keren per jaar naar de stad Groningen. Dit aandeel is iets gestegen ten opzichte van 2005 (36 procent). In 2007 waren er meer dagrecreanten die Groningen voor de eerste keer bezochten, ruim een kwart van de respondenten. In 2005 kwam zestien procent voor het eerst naar Groningen. De cijfers bewijzen dat er nauwelijks dagrecreanten zijn die een slechte ervaring hebben in Groningen, van de dagrecreanten die Groningen voor het eerst bezocht hebben, geeft 56 procent aan nogmaals naar de stad te komen en twijfelt 43 procent. Slechts één procent geeft aan niet nogmaals een bezoek aan Groningen te willen maken.

Bezoekduur

Slechts één procent van de dagrecreanten zijn binnen een uur uitgekeken in de stad. De meerderheid (42 procent) blijft echter tussen de vier en zes uur in de stad, daarnaast verblijft een andere grote groep (34 procent) twee tot vier uur in de stad. De Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor laat zien dat de verblijfsduur in de stad in 2007 langer is dan in 2005.

Aanleiding bezoek

Een grote groep respondenten (47 procent) is wegens eerdere ervaringen wederom naar Groningen gekomen. Daarnaast komen veel dagrecreanten (28 procent) naar de stad naar aanleiding van tips van familie / vrienden / collega's. Een opvallende constatering is dat steeds meer bezoekers het internet als aanleiding van hun bezoek noemen. In 2003 kwam zeven procent dankzij het internet naar Groningen, in 2005 tien procent en in 2007 is dit gestegen naar veertien procent. Het aantal bezoekers dat op het idee komt Groningen te bezoeken via een krant, reisgids, tijdschrift, de televisie, een affiche en / of radio is nog

steeds relatief klein. De percentages tellen niet op tot honderd procent, omdat de respondenten meerdere antwoorden konden geven.

5.2.4 Activiteiten tijdens bezoek

Ruime eenderde (35 procent) van de dagrecreanten heeft aangegeven een stadswandeling te hebben gemaakt. Dit was ook in 2005 de meest ondernomen activiteit. Daarnaast staat ook de Martinatoren hoog in de lijst van activiteiten, dertien procent heeft hieraan een bezoek gebracht. Één op de tien respondenten heeft aangegeven een bezoek aan het Groninger Museum te maken en zeven procent maakt een rondvaart door de gracht.

5.2.5 Bestedingen tijdens bezoek

Per dagrecreant wordt er gemiddeld € 43,09 besteedt, deze uitgaven worden per dag gedaan, aangezien de dagrecreant niet overnacht in de stad maar weer terug keert naar zijn / haar thuis- of verblijfsadres. Het grootste deel van dit bedrag wordt uitgegeven in winkels, namelijk € 28,83. Daarnaast wordt er gemiddeld € 10,58 uitgegeven aan restaurants en cafés. De overige € 3,69 wordt uitgegeven aan vervoer, dagattracties en overige uitgaven.

In vergelijking met de voorgaande jaren kan er geconcludeerd worden dat de gemiddelde uitgaven in 2005 een uitschieter waren, toen werd er namelijk gemiddeld € 53,64 uitgegeven. Dit geld werd voornamelijk in de winkels achter gelaten: € 39,53. Het blijkt dat in 2007 de gemiddelde uitgaven lager waren en dichter bij het niveau lagen van de uitgaven in 2003, toen werd er namelijk gemiddeld € 38,21 uitgegeven.

5.2.6 Waardering

Zoals al eerder vermeld, blijkt uit de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor dat winkelen onder de dagrecreant de populairste activiteit is in de stad Groningen. Het winkelaanbod wordt dan ook erg goed gewaardeerd, met een gemiddelde van een 8,2. Daarnaast zijn er nog een drietal aspecten die een rapportcijfer hoger dan een acht krijgen en dat zijn de sfeer / ambiance, de horeca en de bereikbaarheid. De dagrecreanten zijn het minst tevreden over de parkeergelegenheid en de verkeersveiligheid, deze aspecten krijgen respectievelijk een 6,9 en een 7,0. Er is een positieve trend zichtbaar in de algehele waardering van de stad Groningen. In 2003 werd een 7,8 als eindoordeel gegeven, in 2005 was dit cijfer een 7,9 en over 2007 is dit cijfer doorgestegen naar een 8,1.

5.3 Verblijfstoerisme

Zoals vermeld, wordt onder verblijfstoerisme het tevens maken van een overnachting in de desbetreffende stad verstaan. In deze paragraaf zal aan de hand van de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor 2007 inzicht worden gegeven in het verblijfstoerisme in de stad Groningen. Hiervoor zal onder anderen gekeken worden naar de persoonlijke kenmerken van de verblijfstoerist, het soort overnachting, de kenmerken van het bezoek, de activiteiten tijdens het bezoek, de bestedingen en de uiteindelijke waardering door de verblijfstoerist.

5.3.1 Persoonlijke kenmerken verblijfstoerist

In deze subparagraaf zal gekeken worden naar de persoonlijke kenmerken van een verblijfstoerist volgens de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor.

Herkomst

Van de verblijfstoeristen is de meerderheid woonachtig in Nederland, negentien procent van de verblijfstoeristen komt uit het buitenland. Het grootste deel van de buitenlandse verblijfstoeristen is

afkomstig uit Duitsland, namelijk elf procent van het totaal aantal verblijfstoeristen (binnen- en buitenland). Er is een duidelijke stijging te zien in de buitenlandse verblijfstoeristen, in 2005 bestond deze groep nog uit twaalf procent van het totaal. Wanneer gekeken wordt naar de binnenlandse verblijfstoerist valt op dat de grootste percentages uit Zuid- en Noord-Holland komen, respectievelijk zestien en twaalf procent. Uit Utrecht en Gelderland komen beiden zo'n tien procent van het totaal aantal verblijfstoeristen en de minste komen uit de die Noordelijke provincies, Flevoland en Zeeland.

Leeftijd

Ruim een kwart van de verblijfstoeristen is tussen de 26 en 35 jaar oud en zo'n twee op de tien verblijfstoeristen is tussen 19 en 25 jaar oud. De groep van 46 tot en met 55 jaar oud beslaat twintig procent van het totaal aantal verblijfstoeristen. Met name de groepen tot 25 jaar en vanaf 66 jaar zijn ondervertegenwoordigd. Bij de dagrecreanten was deze trend onder de 65 plussers ook al te zien, dit is opmerkelijk verschijnsel gezien de vergrijzing van de Nederlandse bevolking.

Opleiding

De verblijfstoeristen in Groningen zijn, net als de dagrecreanten, gemiddeld hoog opgeleid. Bijna zes van de tien verblijfstoeristen heeft een HBO-opleiding afgerond en / of een Universitaire opleiding. Deze cijfers komen overeen met de genoten opleidingen onder de verblijfstoeristen in 2005.

Inkomen

Van de verblijfstoeristen heeft ruim een kwart geen antwoord gegeven op de vraag hoeveel het bruto inkomen van het gehele huishouden is. Van de verblijfstoeristen die wel antwoord hebben gegeven blijkt dat bijna drie op de tien verblijfstoeristen tussen de € 30.000 en € 50.000 bruto per jaar aan inkomen van het gehele huishouden hebben. Ten opzichte van 2005 is dit iets hoger.

Groepsamenstelling en groepsgrootte

Ook in de groepsamenstelling en groepsgrootte zijn er overeenkomsten met de dagrecreant te vinden. Zo komt veertig procent van de verblijfstoeristen met zijn / haar partner en zonder kinderen naar de stad Groningen. Daarnaast komt een kwart van de respondenten met vrienden / kennissen. Dit waren in 2005 ook de meest genoemde samenstellingen. Slechts in vijf procent van de gevallen komen er kinderen mee.

De gemiddelde groepsgrootte is 3,2 personen, hier zitten echter ook groepen van vijftig personen bij. Meer dan de helft van het totaal aantal respondenten komt met twee personen naar de stad. Negen van de tien verblijfstoeristen komt met vier personen of minder.

5.3.2 Soort overnachting

In deze subparagraaf zal er worden gekeken naar de overnachting. Aan de hand van de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor 2007 zal er achtereenvolgens gekeken worden naar het soort verblijfsaccommodatie, de verblijfsduur per accommodatie in de stad Groningen en de waardering die de verblijfstoeristen aan de accommodaties geven.

Soort verblijfsaccommodatie

Van de verblijfstoeristen in de stad Groningen overnacht de helft in een hotel of pension. Daarnaast overnacht ruim éénderde bij familie of vrienden. De rest van de overnachtingen van de verblijfstoeristen zijn verdeeld over campings, jachthavens / aanlegplaats elders en vakantiehuisjes / bungalows (slechts één procent). Het verschil tussen de stad Groningen en de rest van de provincie is duidelijk aanwezig bij de

cijfers over een verblijf in een hotel of vakantiehuisje (in de stad veel hotelovernachtingen, in de provincie veel overnachtingen in vakantiehuisjes).

Verblijfsduur per accommodatie

In 2003 verbleef de verblijfstoerist nog gemiddeld 3,6 dagen in de stad Groningen, in 2005 is dat gedaald naar 2,8 dagen en in 2007 is dit wederom (licht) gedaald naar 2,6 dagen. Er kan dus geconstateerd worden dat de verblijfsduur steeds korter wordt. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat de zogenaamde stedentrips steeds populairder worden, hierbij gaat het vaak om een weekendbezoek aan een stad, waarin twee overnachtingen worden gemaakt. Een andere reden zou kunnen zijn dat het aantal zakelijke bezoeken aan de stad steeds groter worden, hierbij wordt vaak maar één overnachting gemaakt.

Waardering verblijfsaccommodatie

De verblijfstoeristen die in de stad Groningen hebben overnacht geven gemiddeld een 7,9 als rapportcijfer voor de verblijfsaccommodatie. De verblijfstoeristen waarderen de jachthaven het best met een 8,5. Ook worden de verblijfstoeristen, aan het rapportcijfer (8,3) te zien, erg in de watten gelegd bij familie en / of vrienden.

5.3.3 Kenmerken van het bezoek

In deze subparagraaf worden een aantal kenmerken van het bezoek van de verblijfstoerist aan de stad Groningen bekeken. Zo worden het bezoekmotief, de bezoekfrequentie en de aanleiding van het bezoek belicht aan de hand van de cijfers van de Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor 2007.

Bezoekmotief

Het voornaamste bezoekmotief om de stad Groningen is ook voor de verblijfstoerist om te winkelen; ruim eenderde komt hiervoor naar Groningen. Daarnaast vormen ook de architectuur en de historische binnenstad belangrijke trekpleisters voor de verblijfstoeristen, gezien de 25 procent van de respondenten die dit als bezoekmotief opgeeft. Ook komt er bijna een kwart naar de stad Groningen vanwege familie of vrienden. We zien net als bij de dagrecreant dat er weinig verblijfstoeristen een bezoek aan de Stad Groningen maken vanwege evenementen / festivals of theaters / concerten. Dit wil overigens niet zeggen dat er bijvoorbeeld geen theaters of concerten worden bezocht, het zegt alleen dat ze niet om die reden naar de stad Groningen zijn gekomen.

Bezoekfrequentie

Ongeveer de helft van de verblijfstoeristen komt een paar keer per jaar of minder naar de stad Groningen, tien procent komt maandelijks. Er zijn ook een flink aantal verblijfstoeristen die de stad voor de eerste keer bezochten, bijna veertig procent. De helft van de verblijfstoeristen geeft aan sowieso nog een bezoek aan de stad te brengen, de andere twijfelt, op een enkeling na die zegt sowieso niet terug te komen.

Aanleiding bezoek

In de top drie van de informatiebronnen die ertoe hebben geleid dat de respondenten een bezoek aan de stad Groningen hebben gemaakt zien we dezelfde bronnen terug komen als bij de dagrecreant. Zo zijn vier van de tien verblijfstoeristen door een tip van familie / vrienden / collega's op het idee gekomen. Daarnaast hebben bijna vier van de tien verblijfstoeristen een bezoek gemaakt vanwege een eerder goed bevallen ervaring. Het internet als informatiebron die de aanleiding voor een bezoek vormde complementeert de top drie.

5.3.4 Activiteiten tijdens het bezoek

De populairste activiteit tijdens een bezoek aan Groningen is voor verblijfstoeristen het maken van een stadswandeling, dit doet bijna de helft van de respondenten. Daarnaast zijn een bezoek aan de Martinitoren (23 procent) en / of het Groninger Museum (21 procent) populair. Één van de tien verblijfstoeristen heeft een bezoek gebracht aan de Prinsentuin.

5.3.5 Bestedingen tijdens bezoek

De gemiddelde dagbesteding van een verblijfstoerist ligt met € 73,84 een stuk hoger dan de besteding van de dagrecreant (€ 43,09). Dit verschil komt tot stand in de uitgaven die de verblijfstoerist maakt voor een overnachting en aan restaurants / cafés. Aan deze twee zaken geven de verblijfstoeristen elk gemiddeld rond de € 20,00 uit. Het meeste geld geeft de verblijfstoerist uit in de winkels, met een bedrag van € 25,41. Er kan geconstateerd worden dat de gemiddelde uitgaven van de verblijfstoerist zijn gestegen de afgelopen jaren. In 2003 werd er gemiddeld € 57,89 uitgegeven en in 2005 was dit bedrag € 68,83.

5.3.6 Waardering van het bezoek

De verblijfstoeristen in de stad Groningen zijn zeer te spreken over de sfeer / ambiance die er in de stad hangt, dit aspect krijgt als gemiddelde beoordeling een 8,2. Ook het winkel- en horeca-aanbod wordt goed gewaardeerd met respectievelijk een 8,1 en een 8,0. Ook bij de verblijfstoerist wordt de parkeergelegenheid niet al te hoog gewaardeerd met een 6,4 als gemiddelde. Dit aspect krijgt de laagste beoordeling van de verblijfstoerist die zeggen dat ze meer, betere en gratis parkeerplaatsen missen. Het algehele oordeel over de stad Groningen is erg positief met een gemiddeld cijfer van 8,0.

5.4 Conclusie

Concluderend kan er gesteld worden dat Groningen een positief toeristisch profiel heeft voor een eventuele watertaxi. Groningen heeft de toerist veel te bieden en dit is terug te zien aan de bezoekersaantallen. Zo is Groningen in 2005 5.090.000 bezocht door in totaal 1.526.000 mensen. Dit betekent dat de frequentie waarmee bezoekers Groningen bezoeken vrij hoog is, een bezoeker bezoekt Groningen gemiddeld 3,3 keer per jaar.

Deze bezoekers zijn op te delen in dagrecreanten en verblijfstoeristen. Qua persoonlijke kenmerken ontlopen deze twee groepen elkaar niet zo, zo zijn beide groepen bijvoorbeeld redelijk hoog opgeleid en is de groepssamenstelling in beide gevallen vaak hetzelfde. Wat betreft bezoekmotief verschillen de groepen wel, zo komt een ruime meerderheid (zestig procent) van de dagrecreanten naar Groningen om te winkelen. Daarnaast maakt zeven procent een rondvaart, hierin zitten potentiële klanten voor de watertaxi. Bij de verblijfstoeristen is het percentage dat komt om te winkelen zo'n 35 procent. Verblijfstoeristen geven meer uit (uiteraard ook aan eten, drinken en overnachting) en doen wat meer bijzondere dingen. Deze groep zou wat dat betreft ook interessant zijn voor de watertaxi, aangezien zij niet even snel een paar uurtjes naar Groningen komen maar de tijd nemen voor de stad. Zeker wanneer een eventuele watertaxi bepaalde dingen combineert, bijvoorbeeld een stadswandeling en met een bootje langs de verschillende musea.

Wat betreft de waarderingen van zowel de dagrecreant als de verblijfstoerist doet Groningen het erg goed. Het algehele oordeel ligt rond de 8,0. Zaken als ambiance / sfeer scoren erg goed in Groningen, wat betekent dat de toerist zich in Groningen op zijn gemak voelt en eventueel terugkomt. Het onderdeel parkeergelegenheid wordt door de toerist het slechts beoordeeld met cijfers rond de 6,5. Waarschijnlijk komt dit doordat nog veel toeristen zo dicht mogelijk in de stad willen parkeren. Voor een eventuele watertaxi liggen hier mogelijkheden, een watertaxi kan het gebruik van de P+R's stimuleren door uniek vervoer over het water aan te bieden tussen de P+R's en de stad.

6 Routes en op- / uitstapplaatsen

In dit hoofdstuk zal gekeken worden de mogelijke routes en de op- / uitstapplaatsen voor een eventuele watertaxi. Zoals eerder aan de orde gekomen, beschikt Groningen over wateren zowel dicht bij het stadscentrum als in de wat ruimere omgeving. Echter gebeurt er vandaag de dag niet zo heel veel op het water.

In de interne en externe interviews zijn mogelijke routes en op- / uitstapplaatsen regelmatig ter sprake gekomen. Echter blijkt dat de technische (on)mogelijkheden op het water vaak niet bekend zijn. In dit hoofdstuk zullen deze punten aan de orde komen; een aantal routes zal worden weergegeven en mogelijke op- / uitstapplaatsen zullen worden aangegeven. Ook zal aandacht worden besteed aan de doelgroep en de mogelijke knelpunten van de desbetreffende route. Alvorens deze onderwerpen aan de orde komen, zal in de eerste paragraaf aandacht worden besteed aan de vervoersproblematiek in Groningen.

6.1 Vervoersproblematiek Groningen

In Groningen wordt veel gesproken over de steeds groter wordende vervoersproblematiek in de stad en de directe omgeving. Dit zorgt ervoor dat er wordt nagedacht over het oplossen van dit probleem. In deze paragraaf wordt duidelijk gemaakt wat de grootste vervoersproblemen zijn in Groningen en wordt er kort gekeken naar de mogelijke oplossingen. Hierbij is gebruik gemaakt van het rapporten *Een drukte van belang. Nieuw openbaar vervoer: maatwerk voor regio en stad.* (Gemeente Groningen, 2006) en *Haalbaarheidsonderzoek kabelbaan Groningen.* (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006).

6.1.1 Drukke van belang

In Groningen wonen ruim 180.000 mensen, dit aantal is de laatste jaren continu gestegen. In de gehele stad zijn ongeveer 125.000 arbeidsplaatsen. Per dag komen er zo'n 160.000 mensen naar Groningen, waarvan 100.000 als bezoeker van onder andere de winkels en instellingen en 60.000 als forens. Van deze mensen komt 74 procent met de auto, zestien procent per openbaar vervoer en tien procent met de (brom)fiets.

Door de steeds sterkere concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen groeit het aantal bezoekers met procenten per jaar, hierdoor komt de bereikbaarheid steeds meer onder druk te staan. Zo zorgt het dichtslippen van de zuidelijke ringweg nu voor problemen. Groningen is in de afgelopen jaren twee keer uitgeroepen tot beste binnenstad van Nederland. De gebruikers komen hier op af met enkele duizenden bussen per dag. Dat waarvoor de bezoekers komen, dreigt onder de belangstelling te gaan lijden. De grote hoeveelheid bussen tast de verblijfskwaliteit aan en remt zo de ontwikkeling van de binnenstad. De binnenstad en het Centraal Station kunnen deze hoeveelheid bussen nauwelijks verwerken, op gezette tijden is het aantal bussen zo groot dat de beschikbare halteruimte tekortschiet.

6.1.2 Compacte stadbeleid

De komende jaren zal Groningen als cultureel middelpunt nog aan betekenis winnen door het Groninger Forum aan de oostzijde van de Grote Markt. Daarnaast vernieuwt het UMCG al tientallen jaren op de eigen locatie direct naast de binnenstad. Aan de noordzijde wordt nog eens de stedelijke werkgelegenheidslocatie Bodenterrein toegevoegd. Samen met het UMCG gaat het in deze gebieden om 8000 werknemers en een groot aantal dagelijkse bezoekers. Ook de zuidzijde van de binnenstad heeft zich door de intensivering van de Verbindingskanaalzone de afgelopen twintig jaar ontwikkeld. In het komende decennium volgt hierop de intensieve en multifunctionele invulling van het Stationsgebied-Zuid aan het grootste OV knooppunt van Noord-Nederland. Ook door de vestigingsplaatsen van grootschalige detailhandel en amusement komt de

compacte stadsopbouw tot uiting. Zo zitten de IKEA en een grootschalige bioscoop op het Europapark relatief dicht tegen de binnenstad aan. Hierdoor kunnen bezoekers van deze voorzieningen hun bestemming gemakkelijk combineren met een bezoek aan de binnenstad. Naast de vele voordelen heeft het compacte stadsbeleid ook zijn nadeel: de veelvormige functies op een relatief klein oppervlak kunnen vanuit de stad en de regio niet optimaal ontsloten worden per auto of bus. Er moeten dus alternatieve vormen van (liefst hoogwaardig) openbaar vervoer komen om de gewenste bestemmingen in de compacte stad te kunnen bereiken.

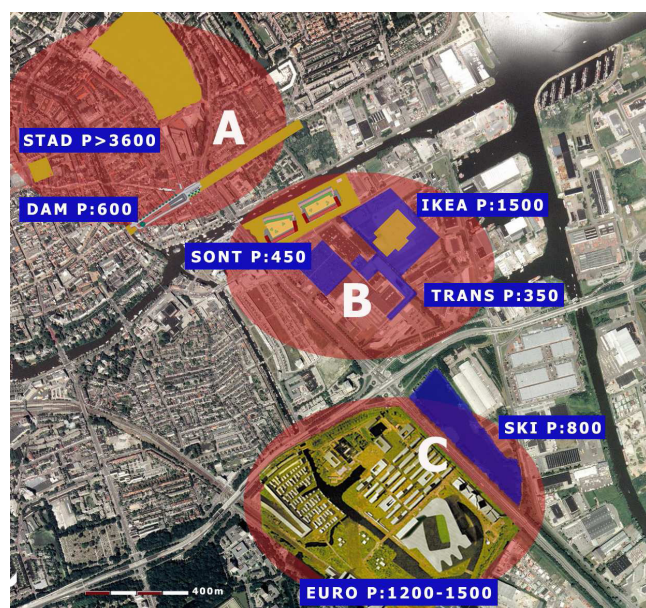
Het stratenpatroon en de beschikbare parkeervoorzieningen kunnen een minimale groei van het autoverkeer al niet meer opvangen. Rigoureuze verkeersdoorbraken zijn niet gewenst, omdat die de stad in haar waarde aantasten. De mogelijkheden voor uitbreiding van parkeren in de binnenstad zijn beperkt en bovendien erg duur. Ook wanneer de aanrij routes naar de stad een grotere capaciteit krijgen zal dit voor veel autoverkeer geen echte oplossing bieden. Als de eindbestemming in de compacte binnenstad ligt, is de auto veelal ongeschikt als vervoer van deur tot deur, overigens ook vanuit milieuoogpunt. De stadscentra bieden letterlijk geen lucht aan groei van het autoverkeer. De Europese en de Nederlandse regelgeving op het gebied van uitstoot wordt steeds strenger. Op dit moment zitten al diverse trajecten in de stad tegen de grenswaarden aan. Concluderend kan gesteld worden dat er gekeken moet worden naar oplossingen op vervoersgebied voor de vele bezoekers en forensen.

6.1.3 Oplossingen

Er zijn voor deze verkeersproblematiek door de afgelopen jaren heen een aantal mogelijke oplossingen de revue gepasseerd. Zo is het idee van een kabelbaan over de belangrijkste werkgelegenheid- / bezoekerscentra een veelbesproken optie geweest. Echter bleek dit plan niet haalbaar. Daarnaast wordt er momenteel nagedacht over een aantal tramverbindingen in de stad Groningen. Dit biedt veel mogelijkheden in Groningen. Grootste nadeel van de twee genoemde opties (voornamelijk van de tram) zijn de enorm hoge kosten die het zich meebrengt. Een tramverbinding tussen het Centraal Station en het Zernike kost € 150.000.000, dit vormt slechts een deel van het totaalplan. Er is echter een derde optie: een watertaxi (of waterbus). Deze optie is tegen een fractie van de kosten van bijvoorbeeld een tram uit te voeren. In de hierop volgende paragrafen worden mogelijke routes en op- / uitstappunten voor een watertaxi weergegeven.

6.1.4 Parkeergelegenheid

Een belangrijk punt om rekening mee te houden bij de ontwikkeling van oplossingen voor het vervoersprobleem, is uiteraard de parkeergelegenheid. Dit geldt zowel voor de parkeergelegenheid in de stad als in de qua P+R terreinen ontwikkelde gebieden. Op de kaart rechts is de parkeergelegenheid van het centrum (A), het Sontplein (B) en het nieuw ontwikkelde Europapark en Skivijver (C) te zien. Parkeren in de stad wordt echter steeds lastiger, het aantal parkeerplaatsen daar zal in toekomst steeds meer afnemen. Daarom zal de vraag naar nieuwe vervoersmiddelen vanaf de P+R's verder toenemen.



Figuur 2: Parkeerzones Groningen

De tabel hieronder geeft de tellingen aan van het vervoer van en naar de P+R's, waarbij te zien valt dat P+R Sontweg erg populair is.

Locatie	2004	2005	2006	2006	2007
Sontweg	649.600	677.500	675.600	766.500	808.300
Peizerweg	60.600	54.100	49.600	39.100	45.300
Zaanstraat	184.400	195.600	211.500	198.500	207.200
Kardinge	213.200	221.500	223.800	239.900	253.400
Totaal	1.107.800	1.148.800	1.160.400	1.243.900	1.314.200

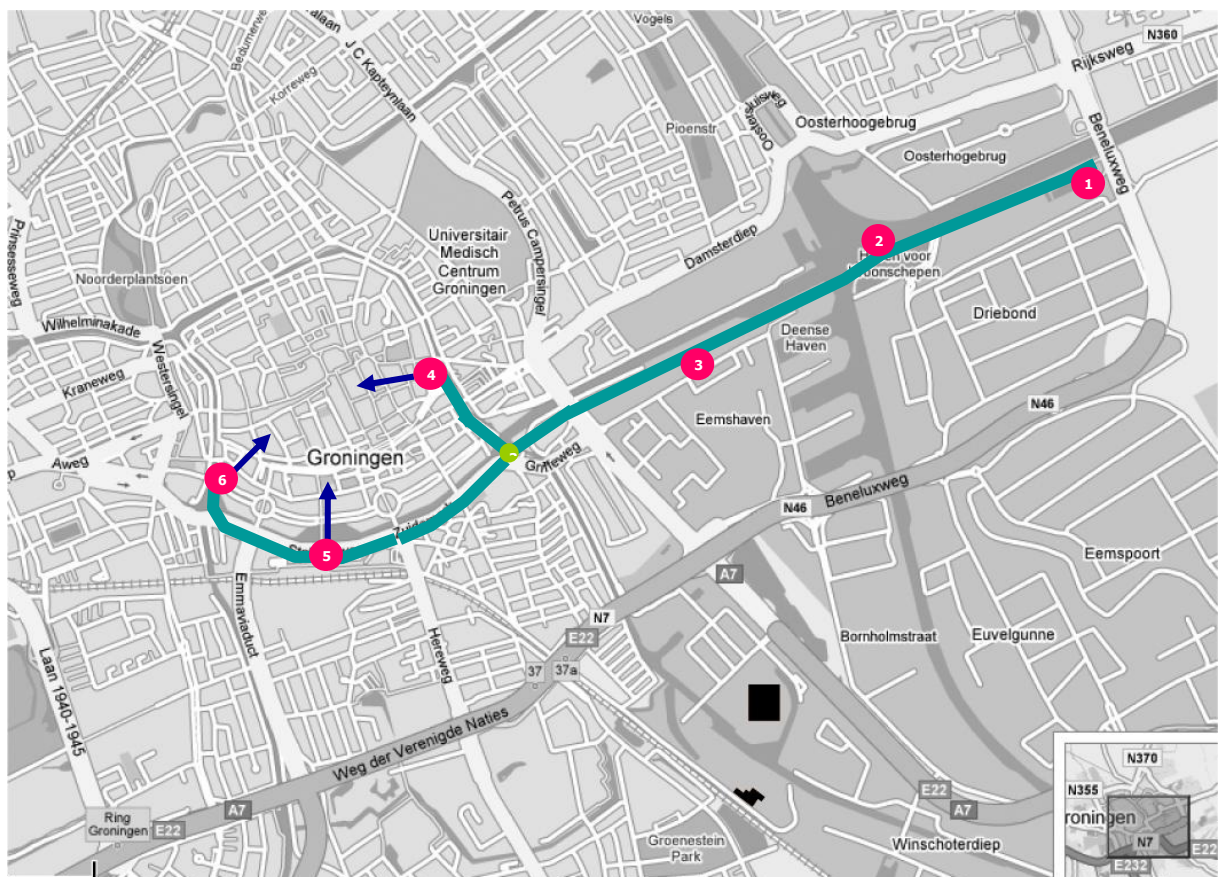
Tabel 4: Telling gebruik P+R's Groningen (bron: Arriva)

6.2 Beginroute

In deze paragraaf zal één van de mogelijke routes voor een watertaxi / waterbus worden belicht. Aangezien op dit traject vervoer op grotere schaal mogelijk zou zijn, wordt dit watertaxi / waterbus genoemd. De beginroute zal een route zijn waarmee relatief eenvoudig te beginnen is. Achtereenvolgens zullen de volgende zaken belicht worden: grafische weergave van de route, keuze voor route en op- / uitstappunten, doelgroep voor route, knelpunten van gekozen route, frequentie van varen, en de globale kosten voor gekozen route.

6.2.1 Grafische weergave

De volgende grafische weergave is gemaakt van de beginsituatie. De dikke blauwe lijn geeft de te varen route aan en de roze stippen geven de op- / uitstapplaatsen aan.



Figuur 3: Kaart beginroute

6.2.2 Keuze route en op-/uitstapplaatsen

Het is een logische keuze de weergegeven route als beginroute te nemen. De route is namelijk relatief eenvoudig om mee te beginnen aangezien er geen grote ingrepen hoeven te worden gedaan in de huidige infrastructuur. Daarnaast zorgt deze route voor weinig knelpunten. De route is op te delen in twee verschillende trajecten: een traject [Driebond – Tasmantoren – Sontweg – Poelebrug] en een traject [Driebond – Tasmantoren – Sontweg – Centraal Station – Museumbrug]. Deze twee trajecten splitsen op de kaart in het groene puntje. De keuze voor de op - / uitstappunten is hier ook op ingericht. Hieronder worden de opstapunten toegelicht:

- 1 **P+R Driebond:** Aan de oostkant van het industrieterrein Driebond staat een groot nieuw P+R terrein gepland. Dit terrein zal rond 2010 af zijn en zal waarschijnlijk plaats bieden aan zo'n duizend auto's (dit is nog niet officieel bekend). Gezien de ingrepen aan de ringweg in deze omgeving (niet zichtbaar op de kaart) is het de verwachting dat deze P+R massaal gebruikt gaat worden. Daarnaast komt deze P+R dicht aan het water te liggen. Dit is dan ook een logisch beginpunt / eindpunt voor deze route. Echter kan hiermee nog niet van vandaag op morgen begonnen worden, aangezien deze P+R er nog niet ligt.
- 2 **Tasmantoren:** Gezien de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw is de oostkant van de stad interessant. Zo wordt de komende jaren ook de Tasmantoren ontwikkeld. Deze hoge woontoren aan het water zal plaats bieden aan 220 appartementen / penthouses. De bewoners van deze toren en naastgelegen woonwijken zouden gebruik kunnen maken van de diensten van een watertaxi / waterbus.
- 3 **P+R Sontweg:** De P+R aan de Sontweg is één van de meest gebruikte P+R's in Groningen. De P+R wordt zowel door het woon-werkverkeer als de toerist (veel Duitse toeristen) veel gebruikt, dit is ook terug te zien in de tellingen van de P+R's (zie vorige pagina). Er is hier dan ook meer dan voldoende parkeerruimte. Deze P+R ligt dicht aan het water en dicht bij de IKEA (zie foto volgende pagina). De IKEA heeft ruim twee miljoen bezoekers per jaar en het is het streven van de gemeente Groningen om zo'n dertig procent uiteindelijk ook in de binnenstad te krijgen. Bekend is dat het gebied rond het Sontplein verder ontwikkeld wordt als commerciële zone. Daarnaast wordt vlakbij dit P+R terrein aan het water de 'Kop van Oost' ontwikkeld. Dit nieuwe woningencomplex zal bestaan uit 170 appartementen en 25 kadewoningen. De bewoners van dit woningencomplex kunnen met een op- / uitstapplaats in de buurt gebruikmaken van de diensten van een watertaxi / waterbus. De P+R Sontweg zou als begin- / eindpunt van de beginroute kunnen dienen zolang P+R Driebond nog niet klaar is.
- 4 **Poelebrug:** De Poelebrug zal fungeren als eindpunt / beginpunt van het hierboven eerstgenoemde traject. De Poelebrug is vanuit de zuidoostkant van de stad de laatste brug in de Diepenring waar een boot van rondvaartboothoogte (1,60 meter) onderdoor kan. Tot en met deze brug kan er gevaren worden zonder dat er een brug open hoeft te gaan. De Poelebrug ligt op een paar minuten loopafstand van de Grote Markt en het UMCG. Er zou eventueel gekozen kunnen worden voor een stukje verder varen tot aan de Sint Jansbrug (één brug verder), echter is dit punt qua loopafstand minimaal dichterbij de Grote Markt en dus eigenlijk niet de vaarafstand waard. Daarnaast is dit ook technisch gezien lastiger, hierover kunt u meer lezen in de subparagraaf over de knelpunten.
- 5 **Centraal Station / Groninger Museum:** Op dit punt komen dagelijks duizenden bezoekers aan met bus en trein. Dit punt kan dan ook niet ontbreken in het traject. Mensen die bijvoorbeeld op het Centraal Station aankomen kunnen vanaf dit punt dan vervoerd worden naar één van de twee kanten van de Diepenring of naar de IKEA bijvoorbeeld. Daarnaast is het Groninger Museum één van de populairste toeristisch attracties in Groningen. Bezoekers die hun auto parkeren op P+R Sontweg (of Driebond) kunnen met de watertaxi / waterbus snel en uniek naar het museum

worden vervoerd. Daarnaast is dit ook voor woon-werkverkeer in de omgeving van het Centraal Station een interessante op- / uitstaptelek.

- 6** **Museumbrug:** De Museumbrug zal fungeren als eind- / beginpunt van het hierboven als tweede genoemde traject. Deze brug is de eerste brug aan de westkant van de Diepenring waar een eventuele watertaxi / waterbus met rondvaartboothoogte niet onder door kan. Deze op- / uitstaptelek is zeer interessant voor mensen die juist aan deze kant van de stad moeten zijn. Dit kunnen forensen zijn die voor hun werk in die omgeving moeten zijn, maar ook dagbezoekers die bijvoorbeeld de prachtige Hoge en Lage der A komen bekijken of naar de Media Markt / winkels aan de Vismarkt gaan. Ook vanaf dit punt is de stad lopend goed te bereiken.



Foto: uitzicht P+R Sontweg



Foto: Poelebrug

6.2.3 Doelgroep

Zoals al in de subparagraaf hierboven beschreven staat, is deze route geschikt voor meerdere doelgroepen. Allereerst het woon-werkverkeer. Momenteel parkeren nog veel forensen hun auto zo dicht mogelijk bij hun werkplek, dit wordt echter steeds minder goed mogelijk. Vandaar dat de verschillende P+R's aan de rand van de stad in de toekomst steeds belangrijker zullen worden. De bouw van een nieuwe P+R bij het bedrijventerrein Driebond is daar het bewijs van.

Ook de toerist / dagbezoeker kan gebruik maken van deze 'beginroute', aangezien veel toeristen gebruik maken van de P+R's. Vervoer over water zal voor de toerist die Groningen een keer bezoekt wat kunnen toevoegen aan het bezoek, wanneer dit qua marketing goed wordt aangepakt liggen hier grote mogelijkheden.

Het zal er op neer komen dat in de spitsuren voornamelijk veel woon-werkverkeer van de diensten gebruik kunnen maken en in de tussenliggende uren voornamelijk de dagbezoekers en andere toeristen. Mocht het blijken dat dit op deze route veel onrendabele uren oplevert, dan kan de boot op deze uren altijd nog ingezet worden als rondvaartboot voor Rondvaartbedrijf Kool.

6.2.4 Knelpunten

Één van de grote voordelen aan deze beginroute zijn de weinige knelpunten op de route. Aangezien de bruggen waar onder door gevaren wordt allen hoog genoeg zijn hoeft er geen brug open. De trajecten stoppen dan ook om en nabij de Poelebrug en de Museumbrug, omdat het vanaf deze punten brugtechnisch gezien moeilijk wordt. Voor de brughoogtes en brugnamen in Groningen kunt u de kaarten uit de ANWB wateratlas in bijlage 8 raadplegen.

Een knelpunt kan echter wel het draaien van de watertaxi / waterbus zijn bij deze bruggen in de Diepenring. Het is afhankelijk van de lengte van de boot of dit mogelijk is, bij een groot type rondvaartboot (voor 150 passagiers bijvoorbeeld) is dit namelijk niet mogelijk. Het dichtstbijzijnde punt waar een dergelijke rondvaartboot kan draaien is bij het Bin tankstation tussen de Ebbingbrug en de Maagdenbrug. Vanaf de Poelebrug zou het een optie kunnen zijn om achteruit de Diepenring uit te varen, dit is niet makkelijk, maar zeker niet onmogelijk. De praktijk zal dit echter moeten uitwijzen. Mocht het zo zijn dat dit knelpunt teveel problemen oplevert, kan ervoor gekozen worden te stoppen voor de Steentilbrug, de eerste brug op de Diepenring vanaf de zuidoostkant van de stad. Ook vanaf dit punt is het centrum nog goed te belopen.

Een tweede knelpunt is dat er niet onder elke weersomstandigheid gevaren kan worden, dit is echter alleen bij hoge uitzondering – zeer strenge vorst of zeer hoge windsnelheden – van toepassing.

6.2.5 Vaarsnelheden en tijdwinst / -verlies

De vaarsnelheden op de genoemde trajecten verschillen. Zo mag er op het Eemskanaal richting de stad tot aan de Oosterhavenbrug 12 km/h worden gevaren. Vanaf deze brug wordt de maximumvaarsnelheid echter 6 km/h. De Citybus (lijn 22) doet over het stuk P+R Sontweg naar de Grote Markt volgens dienstregeling twaalf minuten, in de spits is dit echter lastiger aangezien het dan erg druk is op het traject. Een eventuele waterbus / watertaxi zal er negen minuten over doen om bij de Poelebrug te komen, waarvandaan het nog twee à drie minuten lopen is naar de Grote Markt. De twee mogelijkheden ontlopen elkaar qua tijd dus nauwelijks, echter moet wel in ogenschouw worden genomen dat vervoer over de weg (in dit geval de bus) veel gevoeliger is voor verkeerscongestie. Dit geldt zeker wanneer men naar de toekomst kijkt, waarin wordt verwacht dat de binnenstad van Groningen over de weg steeds moeilijker bereikbaar zal worden. Daarnaast bestaat er een kans dat er op stukken in Groningen (bijvoorbeeld het Verbindingskanaal of het eerste stuk na de Oosterhavenbrug) een ontheffing op de maximum snelheid wordt afgegeven en er dus harder gevaren mag worden. Hier staat tegenover dat het aanleggen van een boot meer tijd kost dan het stoppen van een bus.

6.2.6 Frequentie

Wil een watertaxi / waterbus op het eerder geschetste traject kans van slagen hebben, zal er met een vrij hoge frequentie gevaren moeten worden. Om terug te komen op het hierboven gegeven voorbeeld: de Citybus doet de P+R Sontweg in de spits elke tien minuten aan en rijdt van 06.20 uur tot 19.00 uur. Deze buslijn is ingericht op zowel woon-werkverkeer als de toerist. Een watertaxi / waterbus zal dus ook vroeg moeten beginnen en laat moeten eindigen. Daarnaast is een frequentie in de spits van vijftien minuten het maximum en tussen de spitsstijden bijvoorbeeld een half uur, zodat ook andere bezoekers van Groningen van de dienst gebruik kunnen maken.

6.2.7 Globale kosten

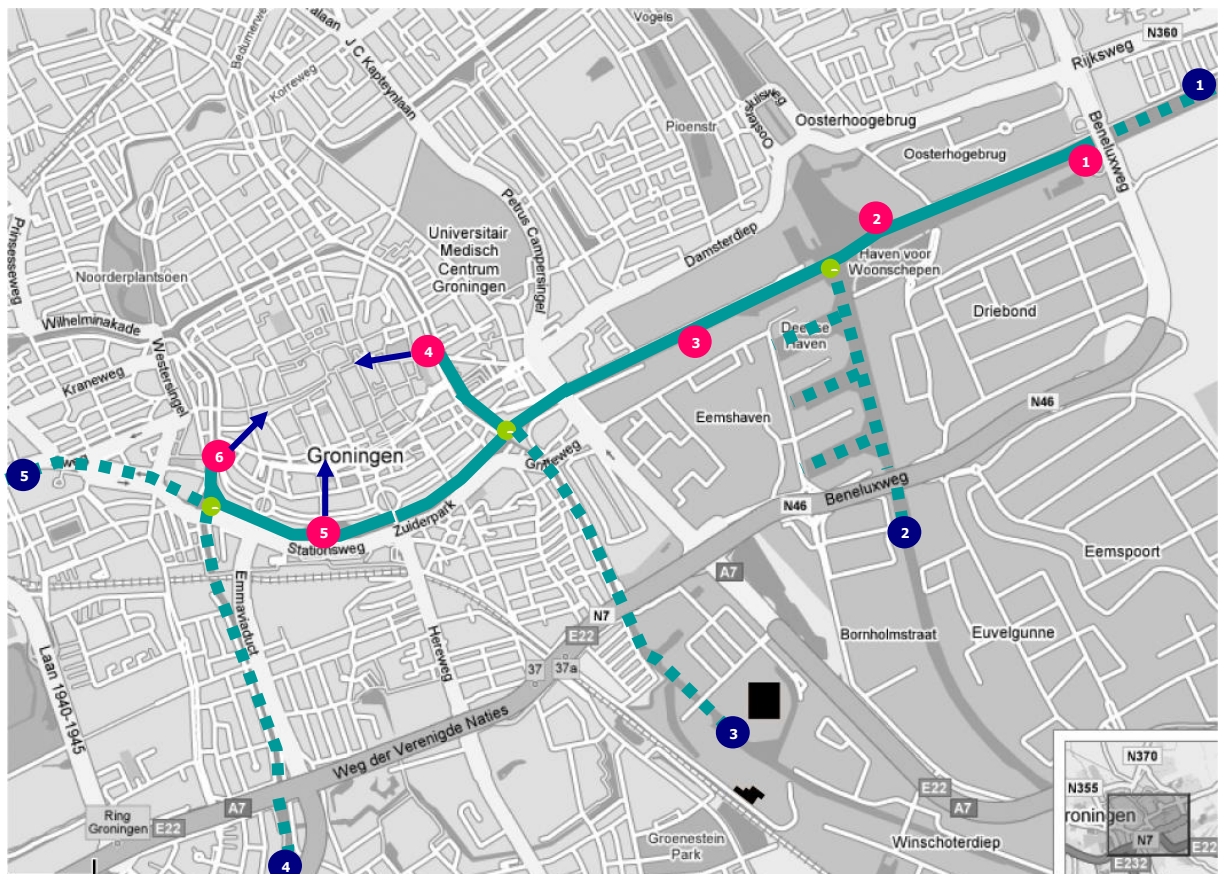
De beginroute zal geen hoge investeringen met zich meebrengen. Er moeten een vijftal aanlegplaatsen worden gemaakt (bij het Centraal Station kan eventueel gebruik worden gemaakt van de aanlegplaats van het rondvaartbedrijf), dit zal ongeveer € 20.000 per aanlegplaats kosten – afhankelijk van soort en grootte. Daarnaast zullen er boten gehuurd of aangeschaft moeten worden, dit is volledig afhankelijk van het type, grootte en aandrijving, nader toegelicht in hoofdstuk 7. Er kan ook gedacht worden aan een samenwerking met Rondvaartbedrijf Kool. Er zullen bijvoorbeeld ook schippers moeten komen die de juiste papieren hebben voor dergelijk vervoer over water. De betaling van deze en andere werknemers zal ook een kostenpost vormen, maar kan gecompenseerd worden doordat er bijvoorbeeld minder buschauffeurs nodig zijn op dit traject.

6.3 Uitbouw mogelijkheden beginroute

Na gekeken te hebben naar een goed haalbare beginroute, is het interessant te kijken naar opties om activiteiten uit te bouwen mocht het tot een succesvolle watertaxi / waterbus komen. In deze paragraaf zullen vijf opties worden belicht op de volgende punten: grafische weergave, keuze optionele routes, doelgroep voor de routes en eventuele knelpunten op de routes.

6.3.1 Grafische weergave

De volgende grafische weergave geeft met blauwe stippellijn de optionele routes aan. Aangezien deze kaart niet ver genoeg 'uitzoomd' om hele trajecten te zien, stoppen de stippellijnen bij punt 1, 4 en 5 niet op het eventuele eindpunt.



Figuur 4: Kaart uitbouw mogelijkheden beginroute

6.3.2 Keuze optionele routes

In deze paragraaf zal aangegeven worden waarom voor de vijf optionele routes is gekozen. Er zal echter wel in ogenschouw moeten worden genomen dat deze routes minder vanzelfsprekend en moeilijker haalbaar zijn dan de beginroute.

- 1 **Meerstad:** Één van de belangrijkste bouwprojecten in Groningen de komende jaren is Meerstad. In de komende jaren zullen daar 10.000 woningen worden gebouwd, dit betekent dat er zo'n 25.000 mensen komen te wonen. Deze mensen zullen in de toekomst een vervoersverbinding met Groningen moeten krijgen, hier ligt dus een groot vervoersvraagstuk. Vervoer over het water is hier een voor de hand liggende mogelijkheid, aangezien er met het Eemskanaal een goed begaanbaar water ligt voor bijvoorbeeld een watertaxi / waterbus. De route van- en richting meerstad is dan ook een logische uitbreiding op de beginroute. Zolang vervoer over het water tussen Meerstad en

P+R Driebond nog niet mogelijk is, kunnen de bewoners van Meerstad het eerste stuk richting de stad eventueel met de auto doen en vanaf P+R Driebond met een watertaxi / waterbus de stad in gaan. Een watertaxi / waterbus voor vervoer in Meerstad zelf is ook nog een optie, aangezien de verschillende woonwijken in Meerstad als een soort eilandjes in het grote meer komen te liggen.

- 2 **P+R Skivijver:** In de gedempte Skivijver is een nieuw P+R terrein ontwikkeld. Dit terrein biedt plaats aan 800 auto's. Vanaf deze P+R vindt momenteel vervoer plaats met dezelfde Citybus (lijn 22) die langs P+R Sontweg komt. Dit systeem werkt nu goed, echter zal dit in de toekomst, zoals eerder in dit hoofdstuk vermeld, alleen maar lastiger worden. Daarom is het interessant om de vervoersmogelijkheid over het water te bekijken. Grootste probleem is dat het parkeerterrein zo'n 400 meter van het water (Winschoterdiep) ligt, tussen het water en het parkeerterrein in liggen voornamelijk wat bedrijventerreinen. Wellicht is een waterdoorgang vanaf het Winschoterdiep naar het P+R terrein een optie in de toekomst. Daarnaast kan op deze route eventueel ook nog de Woonscheephaven gebruik maken van de diensten van een watertaxi / waterbus.
- 3 **P+R Europapark:** Het Europapark is één van de gebieden in Groningen die enorm in ontwikkeling is. Het Europapark biedt naast het voetbalstadion (waar elke twee weken 20.000 mensen komen kijken), amusement in de vorm van een bioscoop, casino, sportschool en winkels. Daarnaast beschikt het gebied sinds enige tijd over een eigen NS station en zijn er kantoren en veel parkeergelegenheid beschikbaar, met ruimte voor 1200 tot 1500 auto's. Daarnaast zijn er woongebieden in opkomst op het Europapark en zal deze zomer het stadstrand in gebruik worden genomen. Al met al speelt ook hier steeds meer de vraag hoe al deze mensen het best de stad in kunnen worden vervoerd en vice versa, het water kan hierin een rol spelen. Echter zijn er op het watertraject tussen het Europapark en de stad vele knelpunten over het water. Hierover meer in de subparagraaf knelpunten.
- 4 **P+R Haren:** Het P+R terrein in Haren wordt momenteel ondersteund met een Citybus richting Groningen. Ook in dit steeds drukker wordende gebied is het de vraag hoe lang er nog effectief vervoerd kan worden over de weg. Zeker in de aankomende periode wanneer het gebied rondom het Emmaviaduct onder constructie zal zijn. Dit wordt een hele lastige verkeerssituatie, wat de Citybus nog wel eens de nodige problemen op zou kunnen leveren. Hier wordt vervoer over het water, in dit geval het Noord Willemskanaal, dan interessant. Daarnaast heeft het New Hampshire hotel aan het Hoornse Meer aangegeven graag een vervoersmogelijkheid over het water te willen voor haar gasten. Echter moet op dit stuk rekening worden gehouden met lage bruggen.
- 5 **Hoogkerk / 'Suikerunie gebied':** Ook de westkant van de stad wordt mogelijk ontwikkeld en dan voornamelijk het gebied tussen de Suikerunie en Hoogkerk. Mochten hier in de toekomst veel woningen komen, wordt dit gebied voor vervoer over het water met een watertaxi / waterbus misschien wel interessant. Er kan op het Hoendiep namelijk goed gevaren worden met een boot van maximaal 1,60 meter hoog. Tot de Westerhaven zijn er geen bruggen die een belemmering vormen. Hoogkerk is over het water nu ook al een optie, al werkt het huidige busvervoer vanaf deze plaats goed. Ook kan er gedacht worden aan het P+R terrein aan de Peizerweg, deze ligt echter niet direct aan het water.

6.3.3 Doelgroep optionele routes

Voor deze optionele routes zijn wederom verschillende doelgroepen aan te duiden. Zo kan er vanaf Meerstad door de bewoners gebruik worden gemaakt van de diensten van een watertaxi / waterbus. Dit kan enerzijds woon-werkverkeer zijn, anderzijds ook de toerist. Voor het vervoer vanaf de P+R's Skivijver, Europapark en Haren zijn de gebruikers van deze P+R's de voornaamste doelgroep. Dit zijn zowel forensen als toeristen / dagbezoekers. De doelgroep voor vervoer over water tussen het in de toekomst te

ontwikkelen 'Suikerunie gebied' (en Hoogkerk) en de stad zal voornamelijk de bewoners van deze gebieden zijn. Wellicht komt de gebruiker van de P+R Peizerweg daar nog bij.

6.3.4 Knelpunten optionele routes

De nadelen van de genoemde optionele routes zijn de knelpunten op de trajecten. Er zal in deze subparagraaf inzicht worden gegeven in de knelpunten per optionele route:

- Meerstad: Alhoewel Meerstad, zoals eerder gezegd, met het Eemskanaal een prachtige waterverbinding met de stad heeft blijken er toch wat knelpunten te zijn. Allereerst komt Meerstad lager te liggen (qua zeeniveau) dan het water van het Eemskanaal, dit betekent dat er voor een verbinding met het water van Meerstad en het Eemskanaal gebruik gemaakt moet worden van een sluis. Dit zal veel tijd kosten, echter is er ook een situatie denkbaar waarbij er een watertaxi / waterbus in Meerstad zelf vaart die de mensen bij de kade tussen Meerstad en het Eemskanaal afzet en waarvandaan verder vervoer over het water door een andere watertaxi / waterbus wordt uitgevoerd. Het tweede knelpunt is de Ruischerbrug, deze brug is slechts 1,50 meter hoog en dus te hoog voor een rondvaartboot met een hoogte van 1,60 meter. Deze brug is echter op te hogen. Het derde knelpunt of beter gezegd nadeel is de vaarsnelheid op het Eemskanaal. De maximum toegestane vaarsnelheid is 12 km/h en, zoals al eerder in dit rapport staat vermeld, is de kans klein dat er een ontheffing verleend wordt voor harder varen.
- P+R Skivijver: Het grote knelpunt van vervoer over het water tussen P+R Skivijver en de stad is de afstand tussen het parkeerterrein en het Winschoterdiep, dit is ongeveer 400 meter. Lopend is deze afstand te overzien, echter is dit qua effectiviteit en snelheid niet optimaal. Wellicht is een waterdoorgang die de 400 meter overbrugt in de toekomst een reële optie. Ook zou het op dit traject mooi zijn als de maximale vaarsnelheid voor een watertaxi / waterbus tot aan de Oosterhavenbrug verhoogt zou worden, hierdoor zouden echt tijdswinsten geboekt kunnen worden. In de huidige situatie zou vervoer over het water vanaf het Winschoterdiep bij P+R Skivijver tot aan de Poelebrug (afstand 2,5 kilometer) ruim een kwartier duren. Om met de huidige Citybus van P+R Skivijver tot op de Grote Markt te komen duurt volgens dienstregeling zeventien minuten, dus deze twee vervoersmogelijkheden ontlopen elkaar in een mogelijke situatie nagenoeg niks wat betreft reistijd. Gezien de steeds moeilijker en drukker wordende verkeerssituatie op de weg zou in de toekomst vervoer over het water op dit traject sneller kunnen zijn.
- P+R Europapark: Alhoewel er over het water via het Oude Winschoterdiep op het eerste gezicht een snelle verbinding mogelijk moet zijn tussen het Europapark en de binnenstad, blijkt dit in werkelijkheid nogal tegen te vallen. Er zitten namelijk een aantal (zeer) lage bruggen. Zo zijn de afritten van de ringweg veel te laag om onder door te kunnen varen. Aangezien dit vaste objecten zijn, kunnen deze ook niet geopend worden, ze kunnen echter wel verhoogd worden. Het tweede probleem vormen de Bontebrug en Griffiebrug, dit zijn beweegbare bruggen. Voornamelijk de Griffiebrug is een probleem, aangezien daar veel verkeer overheen komt en de brug dus niet te pas en te onpas open kan.
- P+R Haren: Ook op deze optionele route vormen de bruggen het grootste obstakel. Achtereenvolgens vormen de Eelderbrug, de Spoorwegbrug, de van Hallbrug, de Parkbrug, de Muntinghbrug, de van Iddenkingebrug en de van Ketwich Verschuurbrug een probleem. Op dit traject moet de eventuele verkeersdruk dus wel heel hoog zijn, wil men kiezen voor vervoer over het water. Naast het probleem van de brughoogtes vormt ook hier weer de maximale vaarsnelheid een knelpunt. Wil men met deze route over het water kunnen concurreren met de Citybus vanaf Haren tot aan de Grote Markt, dan moet de reizigers in een kleine twintig minuten vanaf de P+R op de Grote Markt staan. Dit is met een vaarsnelheid van 12 km/h (deels zelfs 6 km/h) over een afstand van 5,4 kilometer onmogelijk (ongeacht de bruggen).
- Hoogkerk / Suikerunie gebied: Op het traject tussen Hoogkerk en de Westerhaven zitten geen knelpunten. Tot aan de Eendrachtsbrug kan er zonder problemen gevaren worden. Door de sluis tussen

de Westerhaven en de Zuiverhaven (Westerhavensluis) kan dit traject echter moeilijk verbonden worden met de beginroute. Het zou in de toekomst een optie kunnen zijn om daarom van het traject Hoogkerk – Westerhaven (met daartussen het Suikerunie gebied en eventueel P+R Peizerweg) een eigen lijn te maken die heen en weer gaat.

6.3.5 Globale Kosten

Het is erg moeilijk om voor dergelijke optionele routes inzicht te geven in de globale kosten. Echter is wel te zien welke routes qua kosten de meest haalbare kaart zullen zijn: de routes naar Meerstad en Hoogkerk. In het geval van Meerstad hoeft er maar één brug aangepast te worden, de kosten hiervoor zullen neerkomen op zo'n € 500.000 tot € 1.000.000. Er kan echter ook gekozen worden om deze brug met enige regelmaat open te laten gaan. Voor de route tussen Hoogkerk en de Westerhaven zijn er geen grote knelpunten, dus de kosten zullen hiervoor wat dat betreft beperkt zijn. Echter moet er voor dit traject eventueel een aparte boot worden aangeschaft / gehuurd, aangezien de Westerhavensluis zorgt voor een slechte verbinding met de beginroute. Voor de verbinding met P+R Skivijver zou de grootste investering het graven van een waterweg van het Winschoterdiep naar het parkeerterrein zijn. Het is moeilijk om een schatting te geven van deze kosten, aangezien dat afhangt van een heleboel factoren die eerst uitgebreid in kaart moeten worden gebracht.

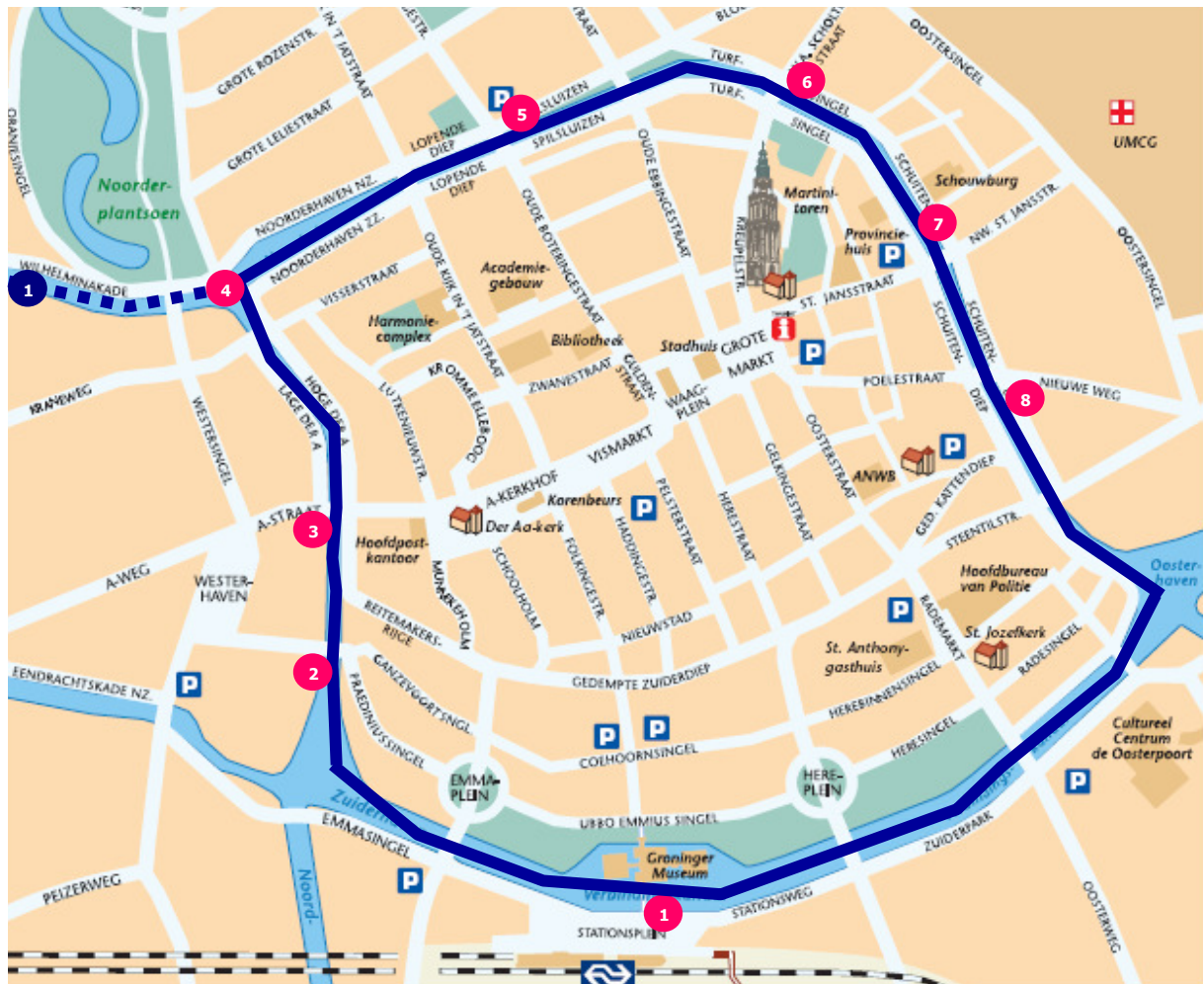
6.4 Toeristische route

In veel voor dit onderzoek gevoerde gesprekken, met zowel interne- als externe partijen, kwam naar voren dat de watertaxi een toeristisch tintje zou moeten krijgen. Aangezien er voor de forens geen te behalen voordelen in het idee zitten, moet de focus op de toerist worden gericht. In de voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk is wel gebleken dat dit misschien wel een iets te snel getrokken conclusie is. Feit blijft wel dat het idee van een watertaxi uitstekend past in het toeristische profiel van Groningen met veel dag- en weekendbezoekers. Vervoer over water zou iets kunnen toevoegen aan een bezoek aan de stad. Er zijn leuke opties denkbaar voor arrangementen of stadswandelingen. Het is in de voorgaande hoofdstukken ook gebleken dat hier vele partijen positief tegenover staan: reden genoeg om te kijken naar een toeristische route met op- / uitstapplaatsen rondom het centrum.

In deze paragraaf zal allereerst een grafische weergave worden gegeven van een toeristische route, waarna de keuze voor deze route en op- / uitstapplaatsen uitgelegd wordt. Ook zullen de knelpunten van de route en de globale kosten aangegeven worden.

6.4.4 Grafische weergave

Op de volgende pagina is de toeristische route grafisch weergegeven. Deze is op zich weinig verrassend, aangezien het een rondje door de Diepenring is; dezelfde ronde als de rondvaartboot vaart. Er is echter één essentieel verschil tussen de toeristische route van de watertaxi en de rondvaartboot: een watertaxi biedt gebruikers de mogelijkheid om uit te stappen.



Figuur 5: Kaart toeristische route

6.4.5 Keuze route en op- / uitstapplaatsen

Zoals op de kaart valt te zien, is er gekozen voor een route door de Diepenring. Er is hiervoor gekozen, omdat dit voor de toerist verreweg de meest interessante route is. Groningen heeft een grachtengordel (de Diepenring) met historische hoogtepunten langs het water. Er is gekozen voor een negental mogelijke op- / uitstapplaatsen. Hieronder zal beargumenteerd worden waarom er voor deze plekken is gekozen:

- 1 **Centraal Station / Groninger Museum:** Op het Centraal Station arriveren en vertrekken veel bezoekers aan de stad Groningen. Zij lopen vervolgens vaak via de Ubbo Emmius straat en de Folkingerstraat het centrum in. Deze mensen zouden hier op dit punt ook op een watertaxi kunnen stappen om bijvoorbeeld aan de andere kant van de stad afgezet te kunnen worden, om zo ook de cultuurhistorische straten aan de noordkant van de stad te zien. Daarnaast zou er vanaf het Centraal Station gedacht kunnen worden aan het oppikken van hotelgasten voor bepaalde hotels aan het water. Ook kunnen op dit punt toeristen vanaf de P+R's via de beginroute met een watertaxi / waterbus afgezet worden om vervolgens over te stappen op de toeristische watertaxi.
- 2 **Museumbrug:** Dit punt zit ook verwerkt in de mogelijke beginroute die eerder dit hoofdstuk besproken is. De Museumbrug is een mooi uitstappunt voor mensen die naar de stad komen voor bijvoorbeeld de Media Markt. Ook kunnen vanaf hier de gebouwen aan de Lage der A nader bekeken worden. Dit op- / uitstappunt is niet essentieel voor de toeristische route, maar wanneer hier toch een gelegenheid komt tot op- en uitstappen naar aanleiding van de beginroute, kan hier gebruik van worden gemaakt.

- 3 **A Brug:** De A Brug zou een belangrijk op- / uitstappunt kunnen zijn gezien de zeer centrale ligging. De winkels aan de Vismarkt liggen op kleine afstand. Daarnaast zitten in de Brugstraat het Noordelijk Scheepvaartmuseum en het Niemeyer Tabaksmuseum, deze musea kunnen voor toeristen interessant zijn. Langs de Hoge en Lage der A kan vanaf de A Brug ook over de kade gelopen worden, tevens een punt waar stadswandelingen zouden kunnen beginnen.
- 4 **Noorderplantsoen:** In de externe interviews is een aantal keer naar voren gekomen dat het Noorderplantsoen door de toerist weinig wordt gebruikt. Door een uitstappunt te maken op de hoek van het Noorderplantsoen kan dit voor toeristen interessanter worden gemaakt. Daarnaast kan dit op- / uitstappunt dienen als verbinding naar de optionele route richting het Reitdiep.
- 5 **Ossenmarkt:** Voor een eventuele watertaxi zal dit één van de meest interessante op- / uitstappunten zijn, aangezien de toerist hier kan uitstappen aan de noordkant van Groningen. Vanaf dit punt kunnen toeristen door de monumentale Oude Kijk in 't Jatstraat of via de Oude Boteringstraat richting de Grote Markt lopen. Tevens zou dit punt kunnen dienen als beginpunt voor een stadswandeling. Daarnaast zouden de hotels (bijvoorbeeld Hotel Corps de Garde) en restaurants aan deze kant van de stad vanaf dit punt bezocht kunnen worden.
- 6 **Turfsingel:** Ook deze hoek van de stad kent een lange historie. Zo is een bezoek aan de Prinsentuin voor menig toerist ongetwijfeld de moeite waard. Ook vanuit deze kant van de stad kan men via een mooie weg de Grote Markt bereiken.
- 7 **Stadsschouwburg:** Een watertaxi die een stop maakt bij de stadsschouwburg kan voor toeristen interessant zijn aangezien dit gebouw officieel herkend is als Rijksmonument. Daarnaast zit men vanaf dit punt vlakbij de Grote Markt en de Martinitoren. Echter is het de vraag of het nodig is om zowel een uitstappunt aan de Turfsingel als bij de Stadsschouwburg te hebben, het is logisch om te kiezen voor één van deze twee punten. Vanaf deze punten behoort een stadswandeling ook tot de opties.
- 8 **Poelebrug:** Voor dit eventuele op- / uitstappunt geldt hetzelfde als voor de Museumbrug; dit punt is niet essentieel in de route. Echter, als naar aanleiding van de beginroute wordt besloten om hier een aanlegpunt te maken, kan de toeristische watertaxi daar gebruik van maken. Een toeristisch idee dat naar voren is gekomen in een interview met de Groningen City Club is om voor de cafés / restaurants aan het Schuitendiep een soort 'Utrecht-achtig' idee te maken, met bijvoorbeeld een vlonder aan het water. Dit zou voor een eventuele watertaxi het op- / uitstappunt bij de Poelebrug interessant maken. Hier ligt ook het Pannenkoekenschip, waarmee een arrangement denkbaar is. Ook zou dit punt als overstappunt op de beginroute kunnen gelden, om na een dagje Groningen weer richting de auto op één van de P+R's te gaan.
- 1 **Optionele route richting Reitdiep:** Vanaf het op- / uitstappunt bij het Noorderplantsoen zou er eventueel overgestapt kunnen worden op een optionele route richting Paddepoel, Zernike en het Reitdiep. Het Reitdiep is een water dat voor de toerist interessant kan zijn, het rondvaartbedrijf voert ook rondvaarten over dit water uit. Tevens kan deze lijn interessant zijn voor woon-werkverkeer.

6.4.6 Knelpunten

Nadelen van de geschetste toeristische route door de Diepenring zijn de bruggen. Voor een dergelijke ronde door de gracht moeten er voor een boot van maximaal 1,60 meter drie bruggen geopend worden, achtereenvolgens de Museumbrug, de Maagdenbrug en de Sint Jansbrug. Dit kan zorgen voor veel vertraging voor zowel een eventuele watertaxi als voor de stad, die vaker te maken zal krijgen met bruggen die open staan. De bruggen in de stad verhogen, is zeer ingrijpend en kostbaar.

Het is echter wel mogelijk om onder deze bruggen door te varen met bijvoorbeeld een open sloepje. De eerder genoemde lage bruggen zullen dan wel 'bukbruggen' worden, maar dat is goed mogelijk. Zo vaart het eerdergenoemde Groningsveer met toeristen door de Diepenring zonder dat er een brug open hoeft te gaan. Ook op de optionele route richting het Reitdiep zijn er een aantal lage bruggen, zo zullen de Herman Colleniusbrug, de spoorbrug en de Pleiadenbrug geopend moeten worden voor een boot van rondvaartboothoogte.

Wanneer er gekozen wordt voor een open sloepje, krijgt men wel te maken met een ander nadeel, namelijk de seizoensgebondenheid. Op het water zitten is voornamelijk leuk met mooi weer, helemaal wanneer men in een open bootje zit. Er moet dus een keuze worden gemaakt om bijvoorbeeld alleen van april tot en met oktober te varen.

Verder zitten er op Diepenring en het Reitdiep weinig knelpunten op het water, het enige mogelijke knelpunt is de maximale vaarsnelheid van 12 km/h op het Reitdiep die ervoor zorgt dat er (ongeacht de bruggen) geen enorme tijdswinst over het water kan worden geboekt. Dit ten opzichte van de buslijnen (en straks waarschijnlijk de tram) tussen bijvoorbeeld het Zernike en het Centraal Station. De waterdiepte in de Diepenring vormt geen probleem voor mogelijke boten, aangezien na de recente opschoning het water zo'n 2,50 meter diep is.

6.4.7 Globale kosten

Het is zeer lastig te beantwoorden wat de kosten van een verhoging van de genoemde bruggen zou gaan kosten. Dit loopt richting de miljoen euro, omdat het beweegbare bruggen betreft. Aangezien het verhogen van de bruggen bij een andere type boot geen vereiste is, is het de vraag of dit het geld waard is. Verder moeten er voor een dergelijk toeristisch idee boten aangeschaft worden, dit is volledig afhankelijk van het type, grootte en de vorm van aandrijving. Zoals eerder aangegeven, wordt hier in hoofdstuk 7 op ingegaan.

6.5 Conclusie

Er kan gesteld worden dat er in Groningen absoluut mogelijkheden zijn wat betreft mogelijke vaarroutes en op- / uitstapplaatsen. In tegenstelling tot wat in de interviews vaak is geconcludeerd, is het ook mogelijk om woon-werkverkeer met een watertaxi / waterbus te bedienen.

Dit blijkt uit de beginroute in dit hoofdstuk. Deze route (vanaf P+R Sontweg) is relatief makkelijk op te zetten en met tactisch gekozen op- / uitstapplaatsen, geschikt voor zowel woon-werkverkeer als voor de toeristen / dagbezoekers in Groningen. Tijdswinst ten opzichte van de huidige vervoersmiddelen zal misschien niet meteen behaald worden, maar met het zicht op de steeds moeilijker bereikbare binnenstad zou dit in de toekomst wel kunnen gebeuren. Het grootste nadeel van de beginroute is de smalle Diepenring in de buurt van de Poelebrug; het is onmogelijk om hier een grote rondvaartboot te draaien. Er zal dus achteruit de Diepenring uitgevaren moeten worden, dit is vrij lastig. Echter is dit iets wat de eventuele praktijk uit zal moeten wijzen. Mocht het technisch onmogelijk blijken, kan er altijd nog gekozen worden voor een op- / uitstapplaats bij de Steentilbrug.

Met de uitbouwmogelijkheden van de beginroute kan er nog beter ingespeeld worden op de toekomst, aangezien dan ook de ontsluiting van bijvoorbeeld Meerstad een rol gaat spelen. Echter blijken er op de optionele routes nog veel knelpunten te zitten, waarvan het bij sommige de vraag is of het de tijd, moeite en kosten waard is om deze op te lossen.

Tot slot is er een toeristische route denkbaar met mogelijke op - / uitstapplaatsen. Er zijn tal van mogelijkheden denkbaar met verschillende partijen in- en rondom de binnenstad (bijvoorbeeld musea en horeca). Echter spelen de brughoogtes wel een rol in de mogelijke vormgeving van een watertaxi, hierover meer in hoofdstuk 7.

7 Vormgeving en aandrijving

Na het bespreken van de mogelijke routes en op- / uitstapplaatsen, is het interessant te kijken naar de mogelijke vormgeving en aandrijving van een watertaxi. Zeker aangezien Groningen in 2025 de duurzaamste stad van Nederland wil zijn en de watertaxi mogelijk als eyecatcher voor haar duurzame beleid wil laten dienen, is het goed te kijken naar mogelijke aandrijvingen.

De eerste paragraaf van dit hoofdstuk zal gaan over het duurzame beleid van Groningen. Daaropvolgend zal er gekeken worden naar duurzame mobiliteit en de verschillende mogelijke energievormen hiervoor. De vormgeving van een watertaxi zal nauw samenhangen met de keuze voor een bepaalde doelgroep en route, de mogelijkheden op dit gebied zullen in de derde paragraaf in dit hoofdstuk worden belicht.

7.1 Groningen duurzaamste stad 2025

In Nederland zijn veel steden bezig met duurzaamheid. Zoals eerder aangegeven, heeft ook Groningen op duurzaamheidsgebied ambities: Groningen wil in 2025 de duurzaamste stad van Nederland zijn. Deze ambitie is dan ook opgenomen in het Collegeprogramma 2006 - 2010, waarin het volgende staat beschreven:

"Groningen is een compacte stad die een centrumfunctie vervult, bruist van stedelijke functies en omgeven is door rust en ruimte. Behoud en versterking van die kwaliteiten zijn bepalend voor ons beleid. Daarom verbeteren we de bereikbaarheid en gaan we door met het project Intense Stad. We kiezen nadrukkelijk voor een selectieve groei: de kracht van Groningen als compacte stad vraagt om duurzaamheid. Daarom zetten we actief in op de verbetering van lucht- en waterkwaliteit en maken we van energiebesparing een belangrijk speerpunt. We willen van Groningen de duurzaamste stad van Nederland maken."

Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken, zijn er drie rapporten die als handvat voor het beleid gezien kunnen worden:

- Beleidskader Duurzaamste stad;
- Jaarprogramma Duurzaamste stad 2008;
- Routekaart Energieneutraal* 2025.

Beleidskader Duurzaamste stad

In het Beleidskader staat het beleid dat moet leiden tot een duurzame stad voor de komende jaren in grote lijnen uitgewerkt. Zo staat er beschreven hoe de stedelijke ontwikkeling en de leefomgevingkwaliteit in Groningen duurzaam kan worden ontwikkeld en hoe de CO₂ uitstoot drastisch kan worden ingeperkt met duurzame effecten voor de lokale economie.

Jaarprogramma Duurzaamste stad 2008

Het Jaarprogramma Duurzaamste stad heeft vier speerpunten die het beleid in 2008 moeten vormen:

- 1 Energie besparen in de bestaande sociale woningbouw;
- 2 Duurzame bouw, energie besparen en gezond binnenmilieu in nieuwe en bestaande scholen;
- 3 Kennisontwikkeling, innovatie en duurzame economie;
- 4 Participatie en gedragsverandering.

Om deze speerpunten te kunnen behalen, heeft het college in het Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008 ruim 200 projecten en acties gepresenteerd die bijdragen aan het duurzamer maken van Groningen. Hierin staat het aanhaken bij- en ondersteunen van reeds bestaande goede duurzame initiatieven en trajecten in de stad door verschillende partijen centraal. Voorbeelden hiervan zijn ondernemers, ziekenhuizen,

Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool Groningen, UMCG, woningcorporaties, jongeren en buurtbewoners.

De gemeente neemt zelf ook nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid door eigen projecten te starten met duurzame effecten. Dit zullen de inwoners van de stad de komende jaren ook gaan merken. Zo zal de straatverlichting gaan dimmen, zullen scholen energie gaan besparen, nieuw- en verbouw van huurwoningen zal duurzaam worden, huurwoningen zullen energiezuiniger worden, ondernemers zullen worden gestimuleerd maatschappelijk verantwoord te produceren, het zal groener worden in de stad, de stad krijgt een Energieloket en er komt een Energiemeter op de Grote Markt. Dit alles is slechts een greep uit de vele acties en projecten. Het uiteindelijke doel van al deze initiatieven is een schone en leefbare stad voor de huidige en toekomstige generaties, die tevens energieneutraal is in 2025.

Routekaart Energieneutraal* 2025

In de opgestelde routekaart wordt ook naar de duurzame mobiliteit gekeken, dit is met het oog op de eventuele ontwikkeling van een watertaxi een belangrijk onderdeel. Er wordt in dit rapport een opsomming gemaakt van de speerpunten in het onlangs vastgestelde Verkeersplan Duurzame Mobiliteit:

- 1 Kwaliteitsslag in het regionaal openbaar vervoer waaronder invoering van de tram;
- 2 Verduurzaming stedelijk openbaar vervoer;
- 3 Inzetten op ketenmobiliteit (P+R);
- 4 Terughoudend zijn met capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad maar;
- 5 Wel inzetten op doorstroming op de ringweg;
- 6 Stimuleren van schone brandstoffen;
- 7 Investeren in de vervoerwijze fiets (en skates/skeelers);
- 8 Een hoge ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur en verblijfsgebieden;
- 9 Bewonerscampagne.

Voorname de punten 2, 3, 4 en 6 sluiten aan op het idee van een duurzame watertaxi / waterbus.

7.2 Vergelijking energievormen

Na het belichten van het beleid van de Gemeente Groningen, is het interessant om te kijken naar de mogelijkheden die er zijn op het gebied van duurzame mobiliteit. Er zal hier specifiek worden gekeken naar mogelijke energievormen om voertuigen (duurzaam) aan te drijven. Allereerst zal er gekeken worden naar hoe de verschillende energievormen tot stand komen en wat de voor- en nadelen van deze vormen zijn. In deze paragraaf is gebruik gemaakt van het rapport *Huidige autobrandstoffen vs. Alternatieve autobrandstoffen. Project Future Fuel*. (Anneke Braaksma, Maarten van Halteren, Arjan Joling, Daniël Wissman, 2007)

7.2.1 Basismateriaal en bewerkingsproces

In de tabel op de volgende pagina zijn van de verschillende brandstoffen en alternatieve energievormen de basismaterialen en het bewerkingsproces terug te vinden. Zo kan bijvoorbeeld worden gezien dat gasoline, diesel en benzine allen uit het zelfde basismateriaal bestaan en globaal het zelfde bewerkingsproces ondergaan. Biogas, bio-ethanol, biodiesel en PPO (Puur Plantaardige Olie) worden allen van natuurlijke producten gemaakt en ondergaan een intensief bewerkingsproces. Daarnaast lijken waterstof en groene elektriciteit qua basismateriaal het duurzaamst te zijn met water(kracht), zon en wind.

	Basismateriaal	Productieproces
Gasoline	Aardolie	Raffinage
Diesel	Aardolie	Raffinage
Benzine	Aardolie	Raffinage
Aardgas	Aardgas	N.v.t.
Biogas	Biogas, Stortgas en SNG	Vergisting en vergassing
Bio-ethanol	Suikerbieten, graan, op termijn andere materialen (lignocellulose)	Hydrolyse en fermentatie
Biodiesel	Afgewerkte vetten, afval en dierlijke vetten	Verestering
PPO	Oliehoudende gewassen (koolzaad, soja)	Koude persing / extractie
Waterstof	Water	Elektrolyse
Groene elektriciteit	Wind, zon en waterkracht	Turbines en WKK (Warmte Kracht Koppeling)
Grijze elektriciteit	Aardgas en steenkool	WKK

7.2.2 Voor- en nadelen energievormen

In de volgende tabel kunt u zien hoe de verschillende energievormen zich tot elkaar verhouden. Er is in de tabel onderscheidt gemaakt tussen drie categorieën: het milieu, de energieketen en financieel. Onder het milieu vallen de uitstoot van de broeikasgassen CO₂ en CH₄ én de uitstoot van de fijnstof NO_x. Onder de energieketen vallen de benodigde energie voor het productieproces (bron – pomp) en de energiewaarde die de uiteindelijk energievorm heeft (pomp – wiel). Onder het financiële gedeelte zien we de uiteindelijk prijs voor de energievorm en de investeringen die nodig zijn om de energievorm aan te kunnen bieden.

	MILIEU			ENERGIEKETEN		FINANCIËEL	
	CO ₂	CH ₄	NO _x	Bron – pomp	Pomp – wiel	Pomp prijs	Investering
Gasoline	--	--	--	o	o	+	++
Diesel	-	--	--	+	+	+	++
Benzine	--	--	-	o	o	o	++
Aardgas	o	++	++	++	o	++	o
Biogas	++	++	++	o / +	o	o	o
Bio-ethanol	+	o	o	-	-	--	+
Biodiesel	+	++	--	-	+	--	+
PPO	+	++	--	-	+	-	+
Waterstof	++	++	++	--	++	--	--
Groene elektriciteit	++	++	++	++	--	o	o
Grijze elektriciteit	o	o	o	--	--	o	o

-- Zeer slecht - Slecht o Gemiddeld + Goed ++ Zeer goed

Tabel 6: Overzicht voor- en nadelen energievormen

Uit de tabel zijn de volgende conclusies te trekken:

- Gasoline, diesel en benzine zijn bijzonder slecht voor het milieu. Wanneer er echter gekeken wordt naar de energiewaarde (aantal kilometer dat op de brandstof bijvoorbeeld gereden of gevaren kan worden), de productiekosten, te maken investering en de prijs aan de pomp scoren deze fossiele brandstoffen beter.

- Aardgas en biogas zijn mindere slecht voor het milieu in vergelijking met de fossiele brandstoffen. Echter is het productieproces voor deze energievormen intensiever en is de uiteindelijk energiewaarde van deze brandstoffen lager. Aardgas heeft wel een zeer voordelige pomprijs.
- Bio-ethanol is voor het milieu niet heel slecht, echter wordt deze energievorm ook gekenmerkt door de hoge prijs en de lage energiewaarde.
- Biodiesel en PPO scoren ongeveer dezelfde waarden. Over het algemeen sparen deze energievormen het milieu, echter stoten ze wel veel fijnstof uit. Beide vormen hebben een vrij hoge energiewaarde en een hoge prijs aan de pomp.
- Waterstof en groene elektriciteit scoren beiden zeer goed op het 'onderdeel' milieu. Waterstof is echter duur aan de pomp en vraagt hoge investeringen. Groene elektriciteit is een stuk voordeliger, maar heeft weer een veel lagere energiewaarde dan waterstof.
- Grijs elektriciteit scoort bijna overal gemiddeld. Het heeft alleen een lage energiewaarde en een intensief productieproces, waarbij gebruik wordt gemaakt van aardgas of steenkool.

7.3 Mogelijkheden voor watertaxi

Nadat we gekeken hebben naar de voor- en nadelen van de verschillende energievormen, is het de vraag welke energievormen interessant zijn voor een eventuele watertaxi / waterbus. In deze paragraaf wordt daarom gekeken naar de verschillende globale opties die er zijn. Er zijn bij de keuze voor een watertaxi drie reële opties:

- 1 Er kan gekozen worden voor een relatief gemakkelijke en goedkope oplossing, dit zijn vaak wel de opties waar het milieu het zwaarst onder te leiden heeft. Hier zou het dan gaan om bijvoorbeeld een rondvaartboot zoals het Rondvaartbedrijf Kool die nu heeft liggen. Deze boten hebben een verbrandingsmotor die vraagt om een fossiele brandstof.
- 2 Er kan gekozen worden voor een soort 'tussenoplossing'. Hierbij wordt bijvoorbeeld een huidige rondvaartboot van Kool lichtelijk aangepast zodat de motor kan draaien op bijvoorbeeld bio-ethanol of PPO. Dit is minder slecht voor het milieu, maar vergt wel hogere investeringen.
- 3 Er kan gekozen worden voor een zeer 'groene' oplossing. Hiervoor komen waterstof, groene elektriciteit en bio gas in aanmerking. Deze energievormen zijn verreweg het minst vervuilend alleen vergen wel meer investeringen dan bijvoorbeeld een fossiele brandstof. Zo moeten er in het geval van een eventuele watertaxi / waterbus voor beide energievormen speciale installaties in de boten en op de wal (om te 'tanken') worden gemaakt. Echter zal deze keuze wel bijdragen aan het duurzame imago van Groningen, hiermee kan dan ook een gedragsverandering gecreëerd worden onder de mensen. Het creëren van een gedragsverandering is één van de speerpunten in het duurzame jaarprogramma van de gemeente Groningen.

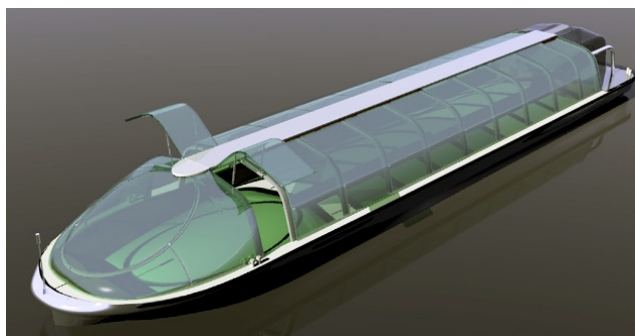
7.4 Conclusie: Duurzame voorbeelden

Kijkend naar het duurzame beleid en de mogelijkheden, is het interessant om concluderend voor beide mogelijke routes (beginroute en toeristische route) een voorbeeld te geven van een watertaxi / waterbus die erg duurzaam is en daarmee goed past binnen het beleid van de Gemeente Groningen. Met deze opties kan de gemeente een duidelijk statement maken en laten zien dat ze het duurzame beleid serieus neemt. Naast de aandrijving is bij deze voorbeelden ook gekeken naar de vormgeving. De vormgeving van de voorbeelden sluit aan op de mogelijkheden en doelgroep van de routes.

Waterbus beginroute

Een alternatief voor de beginroute (Driebond – Poelebrug / Museumbrug) is een waterstof aangedreven rondvaartboot. In het interview met Marine Service Noord is hierover gesproken. Op het gebied van duurzaamheid is deze boot 'the state of art'. Er zijn echter twee grote nadelen: de eerste is de prijs (€ 2.200.000) en de tweede is het feit dat er nog geen waterstofinfrastructuur in Groningen aanwezig is.

Deze infrastructuur is echter aan te leggen en er zullen ongetwijfeld partijen zijn die hierin geïnteresseerd zijn. In Amsterdam gaat de eerste 'Fuel Cell Boat' varen, hier zal de boot een dubbelfunctie krijgen zoals eerder genoemd. De boot biedt plaats aan honderd mensen (www.fuelcellboat.nl).



Figuur 6: Fuel Cell Boat (bron: www.bootjesgek.nl)

Watertaxi toeristische route

Voor de toeristische route is een sloepje de beste optie, aangezien daarmee onder alle bruggen in de Diepenring door gevaren kan worden. Dit sloepje is elektrisch aangedreven en kan met gemak zes volwassenen vervoeren. Het voordeel van dit sloepje is dat hij erg stil is en een relatief lage aanschafprijs heeft (€ 15.000). Het sloepje kan ruim acht uur varen op een volle accu. Elektrisch varen is enorm in opkomst en is net als waterstof niet schadelijk voor het milieu en past daarmee goed in het duurzame beleid van de Gemeente Groningen. In Leeuwarden worden deze bootjes ook gebruikt, ze zijn te huur bij de VVV. (www.elektrosloep.nl) .



Figuur 7: ElektroSloep 530 (bron: www.elektrosloep.nl)

8 Financiële analyse

De in hoofdstuk 7 aangegeven mogelijke duurzame watertaxi's worden in dit hoofdstuk financieel geanalyseerd. Er zal allereerst gekeken worden naar een globaal exploitatievoorbeeld van de groene waterstofboot en daarna naar een exploitatievoorbeeld van een elektrisch aangedreven watertaxi. Deze exploitatievoorbeelden zijn tot stand gekomen in samenwerking met respectievelijk Marine Service Noord en Canal Hopper Delft.

Er is gekozen voor de uitlichting van deze twee mogelijkheden, aangezien deze passen binnen het duurzame beleid van de Gemeente Groningen en deze boten respectievelijk de beginroute en de toeristische route, genoemd in hoofdstuk 6, kunnen varen. Gezien de voorgaande onderdelen van dit onderzoek, die voornamelijk de situatie in kaart hebben gebracht, is het lastig een precieze berekening te geven van de verwachte kosten en opbrengsten. Deze onderdelen zullen in dit hoofdstuk daarom globaal worden bekeken en beschreven. Er wordt overigens geen rekening gehouden met de kosten van het maken en onderhouden van aanlegplaatsen aangezien deze – gekeken naar de best practices in hoofdstuk 3 – niet betaald worden door de exploitant.

8.1 Groene waterstofboot

In samenwerking met de ontwerper en bouwer van de fuel cell boat, Marine Service Noord, is er een globaal exploitatiemodel opgesteld. In dit model is er uitgegaan van een aantal randvoorwaarden:

- Aanschafwaarde fuel cell boat: € 2.200.000
- Aantal vaardagen per jaar: 365
- Aantal vaaruur per dag: 14 (verdeeld over twee shifts van zeven uur)
- Vertrekpunt / eindpunt: P+R Sontweg
- Eindpunt / vertrekpunt: Poelebrug / Museumbrug
- Beoogde route: beginroute (zie hoofdstuk 6)
- Jaarlijks aantal gebruikers P+R Sontweg: 800.000
- Jaarlijks aantal gebruikers fuel cell boat: 370.000
- Prijs per rit: € 2,40 (inclusief parkeren auto op P+R)

Deze randvoorwaarden zorgen voor het volgende exploitatievoorbeeld op jaarbasis:

1. <i>Totale omzet waterstofboot</i>		<i>€ 888.000,00</i>
2. Loonkosten		
Lonen	€ 144.000,00	
Sociale lasten	€ 36.000,00	
		€ 180.000,00
3. Afschrijvingen	€ 440.000,00	
		€ 440.000,00
4. Overige bedrijfskosten		
Onderhoudskosten	€ 15.000,00	
Brandstofkosten	€ 91.250,00	
Verzekeringen	€ 20.000,00	
		€ 126.250,00
5. <i>Totale kosten</i>		<i>€ 746.250,00</i>
6. <i>Bedrijfsresultaat</i>		<i>€ 141.750,00</i>
7. <i>Rentelasten</i>		<i>€ 132.000,00</i>

8. <i>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</i>	€ 9.750,00
9. <u>Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening</u>	€ 1.852,50
10. <i>Resultaat na belastingen</i>	€ 7.897,50

Hieronder een toelichting op een aantal van de genoemde posten:

- 1 Voor de totale omzet is er uitgegaan van 370.000 gebruikers op jaarbasis (ruim 46 procent van de 800.000 gebruikers van P+R Sontweg). Deze gebruikers betalen een ritprijs van € 2,40.
- 2 De loonkosten zijn onder te verdelen in de lonen en sociale lasten. Er is loon berekend voor vier personen, waarvan twee schippers en twee matrozen (één schipper en één matroos per shift). De schippers verdienen € 45.000 en de matrozen € 27.000 op jaarbasis. De sociale lasten vormen 4 procent van het salaris.
- 3 Er wordt per jaar € 440.000 afgeschreven voor de aanschaf van de boot (à € 2.200.000), dit gebeurt gedurende vijf jaar.
- 4 De overige kosten komen voort uit de onderhoudskosten, brandstofkosten en verzekeringen. Deze bedragen zijn berekend aan de hand van de randvoorwaarden (aantal vaardagen, vaaruren et cetera).
- 7 De rentelasten worden berekend op basis van de aanschafprijs van een fuel cell boat. Er wordt in dit exploitatievoorbeeld namelijk aangenomen dat er voor de aanschaf van de boot een lening is afgesloten (voor het gehele bedrag). Over de aanschafprijs van € 2.200.000 is een rente van 6 procent berekend.
- 9 Over het resultaat uit gewone bedrijfsvoering (€ 9.750) is een belastingspercentage van 19 procent berekend.

Toelichting

Dit exploitatievoorbeeld richt zich voornamelijk op het varen en schets daarmee een globaal beeld. Zo wordt er bijvoorbeeld alleen gekeken naar de benodigde schippers en matrozen en niet naar het eventuele personeel op de wal. Ook zijn er in het model geen kosten berekend voor de aanleg van bijvoorbeeld een waterstoftankstation. Dit soort zaken worden hierin niet meegenomen, omdat het onmogelijk is om daar op dit moment uitspraken over te kunnen doen. Het concept van een rondvaartboot op waterstof is volledig nieuw in Europa, waardoor er geen vergelijkingsmateriaal is wat betreft veel kostenposten.

Niet alleen aan de kostenkant is dit een globaal model, maar ook aan de inkomstenkant. Het grote probleem van de hierboven geschetste situatie is het hoge aantal passagiers (370.000) die benodigd zijn om een redelijk resultaat (in dit geval € 7.897,50) te kunnen draaien. Het is zeer onwaarschijnlijk dat bijna de helft van de gebruikers van P+R Sontweg gebruik zullen maken van dit nieuwe vervoersmiddel. Dit hoge benodigde passagiersaantal heeft voornamelijk te maken met de hoge aanschafwaarde van de fuel cell boat, die in dit model volledig wordt betaald door één partij (de exploiterende partij) en met geleend geld. Dit zorgt voor hoge rentelasten en afschrijvingen. Een situatie waarin de boot aangeschaft wordt met behulp van subsidies en andere financiële steun is in deze interessanter en qua passagiersaantallen beter haalbaar. Het is echter zeer lastig in te schatten hoe hoog eventuele subsidies en andere financiële steun is. In de externe interviews zijn er wel partijen geweest die eventueel financiële steun zouden willen verlenen. De hoogte van deze steun is afhankelijk van het uiteindelijke ondernemingsplan voor een eventuele waterbus.

Ideale situatie

Na de uitvoerige analyses in de voorgaande hoofdstukken kan er gesteld worden dat Rondvaartbedrijf Kool de aangewezen partij voor de exploitatie van een dergelijke activiteit is. In de ideale situatie worden de kosten voor de aanschaf van een dergelijke boot verdeeld tussen het rondvaartbedrijf, de gemeente

(subsidie voor duurzame mobiliteit bijvoorbeeld) en eventueel andere partijen die baat hebben bij dergelijk uniek vervoer over het water (bijvoorbeeld Groninger City Club).

Stel dat Rondvaartbedrijf Kool € 1.000.000 aan de groene waterstofboot zou mee betalen en de gemeente en overige partijen tezamen € 1.200.000, dan zou de situatie voor de exploitant (in dit geval het rondvaartbedrijf) interessanter zijn. Wanneer het rondvaartbedrijf de exploitatie van de vervoersdienst op zich zou nemen, dan zou een omzet van € 555.000 voldoende zijn om 'breakeven' (geen winst, geen verlies) te draaien (door lagere brandstofkosten, afschrijvingen en rentelasten). Dit is te zien in onderstaande berekening.

De omzet in deze berekening komt tot stand op basis van 231.250 passagiers per jaar. Dit aantal is een stuk lager dan de situatie waarin het rondvaartbedrijf het gehele bedrag voor haar rekening moet nemen. Tevens is dit ook een 'veilige' voorspelling, aangezien voor het rondvaartbedrijf de loonkosten (werken met 'eigen' mensen) en rentelasten (niet het gehele bedrag lenen) lager zouden kunnen uitvallen. Het is echter nog steeds zeer twijfelachtig of een nieuw vervoerssysteem meteen zoveel gebruikers naar zicht toe kan trekken. In dit licht kan er het best gekozen worden om een dergelijke vervoersdienst over het water eerst eens te 'proberen' met een rondvaartboot van Rondvaartbedrijf Kool. Dan kan bekeken worden hoe dergelijk vervoer over het water aanslaat en kan er eventueel alsnog gekozen worden voor een duurzame variant als de fuel cell boat.

1. <i>Totale omzet waterstofboot</i>		<i>€ 555.000</i>
2. Loonkosten		
Lonen	€ 144.000	
Sociale lasten	€ 36.000	
		€ 180.000
3. Afschrijvingen	€ 200.000	
		€ 200.000
4. Overige bedrijfskosten		
Onderhoudskosten	€ 15.000	
Brandstofkosten	€ 80.000	
Verzekeringen	€ 20.000	
		€ 115.000
5. <i>Totale kosten</i>		<i>€ 495.000</i>
6. <i>Bedrijfsresultaat</i>		<i>€ 60.000</i>
7. <i>Rentelasten</i>		<i>€ 60.000</i>
8. <i>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening</i>		<i>€ 0</i>

8.2 Elektrische watertaxi

In samenwerking met Canal Hopper Delft is er een globaal exploitatiemodel opgesteld, waarin gebruik wordt gemaakt van de ervaringen van Canal Hopper Delft op het gebied van toeristisch vervoer met een elektrische watertaxi. In dit model is er uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- Aanschafwaarde elektrische watertaxi's: € 60.000 (4 bootjes x € 15.000)
- Aanschafwaarde kantoorinrichting: € 7.000
- Aantal vaardagen per jaar: 210 (april – oktober)
- Aantal vaaruur per dag: 8 (gedurende het hoogseizoen eventueel 10)
- Vertrekpunt / eindpunt: Centraal Station
- Beoogde route: toeristische route (zie hoofdstuk 6)

- Jaarlijks aantal gebruikers: 30.000
- Prijs per rit: € 2,50
- Elektrische watertaxi is een sociaal werkgelegenheidsproject

Deze randvoorwaarden zorgen voor het volgende exploitatievoorbeeld op jaarbasis:

1. <i>Totale omzet elektrische watertaxi</i>			€ 75.000,00
2. Loonkosten			
Lonen	€ 35.000,00		
Sociale lasten	€ 1.400,00		
		€ 36.400,00	
3. Afschrijvingen	€ 13.400,00		
		€ 13.400,00	
4. Overige bedrijfskosten			
Onderhoudskosten	€ 2.100,00		
Elektriciteitskosten	€ 756,00		
Verzekeringen	€ 1.400,00		
Opslagkosten	€ 2.500,00		
Huisvesting	€ 2.800,00		
Kantoorkosten	€ 420,00		
Verkoopkosten	€ 2.100,00		
Algemene personeelskosten	€ 3.000,00		
		€ 15.076,00	
5. <i>Totale kosten</i>			€ 64.876,00
6. <i>Bedrijfsresultaat</i>			€ 10.124,00
7. <i>Rentelasten</i>			€ 4.020,00
8. <i>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</i>			€ 6.104,00
9. <i>Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening</i>			€ 1.159,76
10. <i>Resultaat na belastingen</i>			€ 4.944,24

Hieronder een toelichting op een aantal van de genoemde posten:

- 1 Voor de totale omzet is er uitgegaan van 30.000 gebruikers op jaarbasis (2 procent van de ruim 1.500.000 toeristische bezoekers van Groningen, zie hoofdstuk 5). Deze gebruikers hebben een ritprijs van € 2,50 betaald.
- 2 De loonkosten zijn onder te verdelen in de lonen en sociale lasten. Er is loon berekend voor twee personen, aangezien de rest van de werknemers onder sociale werkgelegenheid vallen of vrijwillig zijn. Deze loonpost komt neer op € 35.000. Dit zijn de loonkosten voor zeven maanden (periode waarin watertaxi's in bedrijf zijn), wat betekent een maandsalaris van € 2.500. De sociale lasten vorm 4 procent van het salaris.
- 3 Er wordt per jaar € 13.400 afgeschreven voor de aanschaf van de bootjes en de kantoorinrichting (totaal € 67.000), dit gebeurt gedurende vijf jaar.
- 4 De overige kosten komen voort uit:
 - Onderhoudskosten: 7 maanden, € 300 per maand (onderhoud aan bootjes)
 - Elektriciteitskosten: 7 maanden, aantal benodigde KWh per maand: 1080 (elke dag 4 bootjes die 9 uur per dag opladen). Kosten per maand € 108,00 ⁽¹⁾
 - Verzekeringen: 7 maanden, € 200 per maand (verzekering voor 4 bootjes)

- Opslagkosten: 5 maanden (periode waarin bootjes niet varen), € 500 per maand
 - Huisvesting: 7 maanden, € 400 per maand (kantoortje in gebouw ergens aan het water)
 - Kantoorkosten: 7 maanden, € 60 per maand (kantoorartikelen, schoonmaakspullen etc.)
 - Verkoopkosten: 7 maanden, € 300 per maand (kosten voor promotie: folders, posters, tickets etc.)
 - Algemene personeelskosten: niet maandelijks, € 3000 per jaar (kosten voor bedrijfskleding bijvoorbeeld)
- 7 De rentelasten worden berekend op basis van de aanschafprijs van de watertaxi's en de kantoorinrichting. Er wordt in dit exploitatievoorbeeld namelijk aangenomen dat er voor de aanschaf van de bootjes en grote kantoorinvesteringen (computer bijvoorbeeld) een lening is afgesloten (voor het gehele bedrag). Over de totale aanschafprijs (bootjes en kantoor) van € 67.000 is een rente van 6 procent berekend.
- 9 Over het resultaat uit gewone bedrijfsvoering (€ 6.104) is een belastingspercentage van 19 procent berekend.
- (1) Uitgaande van Nuon NatuurStroom. Deze wordt 100 procent duurzaam opgewekt met behulp van windenergie, zonne-energie en waterkracht. Deze technieken zijn duurder dan bij gewone stroom, daarom zijn de tarieven voor NatuurStroom iets hoger. Zo betaalt men bij een gemiddeld verbruik van 14.000 kWh per jaar een meerprijs van € 8,05 (exclusief btw) per maand. De prijs is variabel en wordt twee keer per jaar aangepast aan de marktontwikkelingen. Het vastrecht per aansluiting is € 1,67 per maand (www.nuon.nl/zakelijk).

Toelichting

Het exploitatievoorbeeld van een duurzame elektrisch aangedreven watertaxi is, voornamelijk aan de kostenkant, gedetailleerder dan het voorbeeld van de groene waterstofboot. Dit heeft te maken met het feit dat er in Delft met een soortgelijk idee wordt gewerkt als mogelijk is in Groningen. Hierdoor is er bijvoorbeeld inzicht te krijgen in de verkoopkosten, aangezien Canal Hopper Delft reeds met dergelijke zaken te maken heeft.

Echter is ook dit model voor veranderingen vatbaar. Zo wordt er in dit model ook uitgegaan van een aantal investeringen met geleend geld (de boten en kantoorinrichting), deze investeringen kunnen (deels) worden opgevangen door subsidies (voor bijvoorbeeld sociale werkgelegenheid) en andere organisaties die financiële steun verlenen (bijvoorbeeld Groninger City Club). Dit is in Delft ook gebeurd. Dit zou de situatie veranderen en het uiteindelijke resultaat positiever kunnen maken. Aan de andere kant is het ook mogelijk dat er in de zoektocht naar bijvoorbeeld vrijwilligers geen capabele mensen kunnen worden gevonden en er meer vaste mensen moeten worden aangenomen, dit zal de salariskosten doen stijgen en het resultaat negatiever maken. Het is echter zeer lastig hier concrete uitspraken over te doen, dit zal de praktijk moeten uitwijzen.

Het is duidelijk dat dit voorbeeld, gezien de lagere benodigde investeringen, financieel beter haalbaar is dan het voorbeeld van de fuel cell boat. Het passagiersaantal is hoogstwaarschijnlijk goed haalbaar, aangezien er 'maar' twee procent van het totaal aantal toeristische bezoekers per jaar in Groningen van de dienst gebruik hoeft te maken. Wanneer een dergelijke toeristische activiteit flink wordt gepromoot door Marketing Groningen – zij hebben aangegeven hiervoor open te staan – en er samen wordt gewerkt met partijen aan het water (musea, hotels, restaurants en dergelijke, zie hiervoor hoofdstuk 4), moet een aantal van minimaal 30.000 haalbaar zijn. Bovendien is het de vraag of winst maken de voornaamste doelstelling moet zijn wanneer het een sociaal werkgelegenheidsproject betreft, in Delft is dit ook niet het geval. Kostendekkend zijn is wel een vereiste.

8.3 Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat er duidelijk sprake is van twee verschillende gevallen. Het exploitatievoorbeeld van de waterbus wordt gekenmerkt door de hoge aanschafwaarde van de groene waterstofboot. Deze boot past goed binnen het duurzame beleid van de Gemeente Groningen en is een optie waarmee Groningen jaren vooruit kan. Het is echter de vraag of er een partij is die bereid en in staat is om zulke investeringen te maken. Dit zal mede afhangen van de inbreng van andere partijen, zoals bijvoorbeeld de gemeente in de vorm van subsidies.

De verwachte gebruikcijfers spelen ook een grote rol. Het is heel lastig om van de gebruikcijfers van de fuel cell boot een inschatting te maken, dit zorgt voor grote onzekerheid. Het benodigde aantal gebruikers van rond de 200.000 à 300.000 lijkt op het eerste gezicht onhaalbaar. In dit licht is het een goede optie, voor bijvoorbeeld Rondvaartbedrijf Kool, om het vervoer tussen P+R Sontweg en de binnenstad eerst eens met één van de reeds aanwezige rondvaartboten uit te voeren. Hiermee kan dan bekeken worden hoe dit vervoer aanslaat. Mocht dit vervoer door de gebruiker van de P+R positief worden ontvangen, kan er eventueel worden besloten te investeren in een duurzame variant, waarbij de waterstofboot een mooi alternatief is. Met het oog op de toekomst, waarin vervoer over de weg steeds moeilijker wordt, zou vervoer over water een goed alternatief kunnen zijn. Zeker gezien de mogelijkheden tot 'uitbouw' van de beginroute. Dit soort zaken kan in de toekomst de financiële haalbaarheid van een waterbus vergroten.

De investeringen voor een elektrische watertaxi zijn minder hoog. Dit heeft als voordeel dat er bij minder hoge passagiersaantallen sprake kan zijn van een haalbare situatie. Ook bestaat hier de mogelijkheid om een sociaal werkgelegenheidsproject te starten, waardoor de kosten aanzienlijk gedrukt kunnen worden.

Al met al is een toeristische watertaxi met geringe investeringen, zeker wanneer er financiële steun komt vanuit de gemeente bijvoorbeeld, een goed haalbare optie. Wanneer deze watertaxi ondersteuning krijgt van bijvoorbeeld Marketing Groningen dan moet het, gezien het sterke toeristische profiel in Groningen goed mogelijk zijn om minimaal 30.000 passagiers te vervoeren. Wellicht is het ook een mogelijkheid om in samenwerking met het Energie Kennis Centrum van de Hanzehogeschool een duurzame watertaxi te ontwikkelen. Het bouwen van de boot kan als leerwerkproject dienen voor studenten, waarmee tevens geld kan worden bespaard en subsidie kan worden ontvangen.

9 Strategische onderbouwing

Na het maken van verschillende analyses met betrekking tot het idee van een watertaxi / waterbus in Groningen, is het zinnig om de in kaart gebrachte situatie strategisch te onderbouwen. Dit wordt gedaan aan de hand van een aantal marketingmodellen, waardoor het zogenaamde marketingproces in kaart wordt gebracht. In dit hoofdstuk zal er binnen het marketingproces gekeken worden naar drie strategische marketinganalyses: de 'Business definition' van Derek Abell, een SWOT analyse (inclusief confrontatiematrix) en het vijf krachtenmodel van Michael Porter. In dit hoofdstuk is er gebruik gemaakt van literatuur van Smal & Tak (2005) en Alsem (2005).

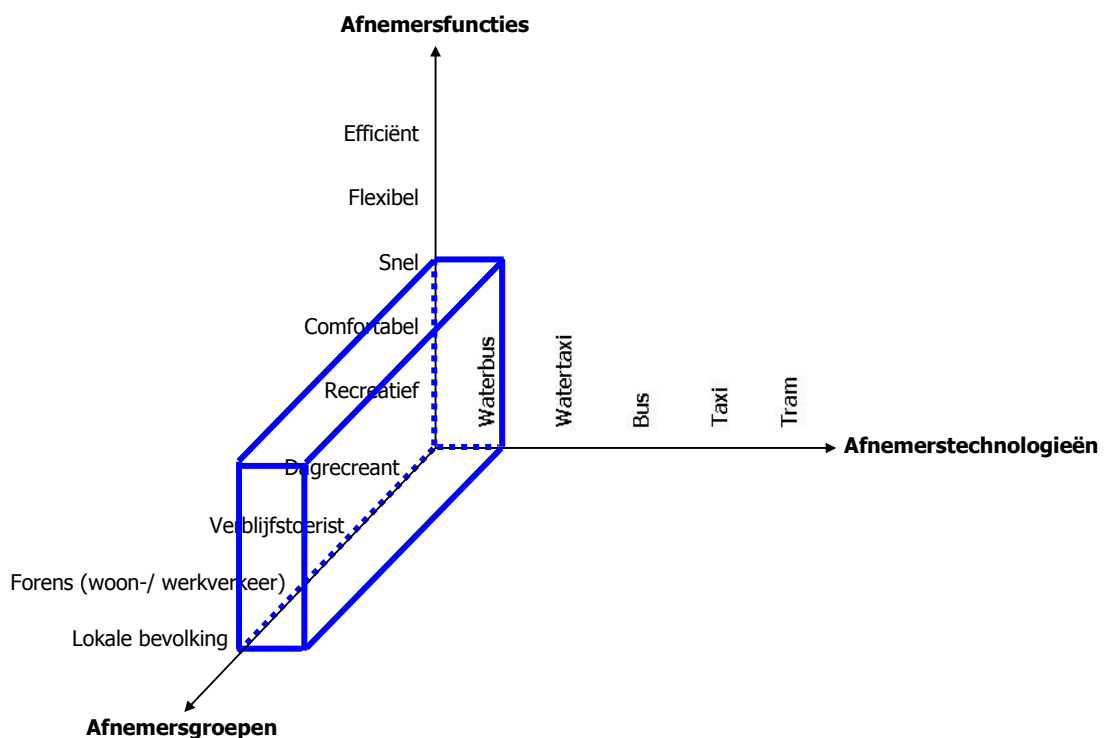
9.1 Business definition

Het marketingproces van de watertaxi / waterbus begint met het definiëren van de markt. Dit kan worden gedaan aan de hand van het Business definition model van Derek Abell. Abell geeft hierin de centrale rol aan de klant en niet aan de ondernemingsactiviteiten zelf. In het model worden drie onderdelen uitgelicht:

- *Afnemersfuncties*: 'Wat wil de afnemer?'
- *Afnemersgroepen*: 'Wie wordt bediend?'
- *Afnemerstechnologieën*: 'Hoe wordt in de afnemersbehoefte voorzien?'

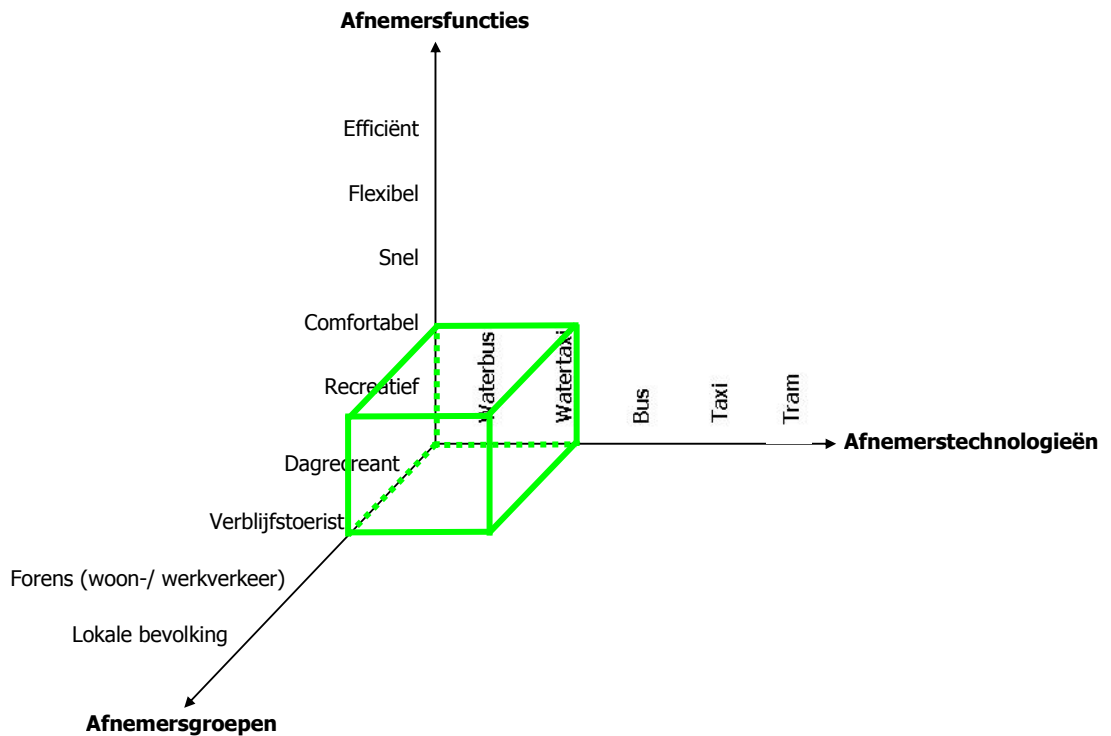
In deze paragraaf zal er onderscheidt worden gemaakt tussen de watertaxi en waterbus, aangezien dit twee verschillende activiteiten zijn, met elk hun eigen kenmerken (afnemersfuncties en afnemersgroepen).

Voor de waterbus ziet dit model er als volgt uit:



Figuur 8: Business definition model van waterbus

Voor de watertaxi ziet dit model er als volgt uit:



Figuur 9: Business definition model van watertaxi

In de modellen is te zien dat er vijf afnemersfuncties worden onderscheiden: efficiënt, flexibel, snel, comfortabel en recreatief. Deze kenmerken zijn antwoord op de vraag: 'Wat wil de afnemer?'

Daarnaast zijn er een viertal afnemersgroepen te onderscheiden in de modellen: lokale bevolking, forens, verblijfstoerist, dagrecreant. Deze afnemers zijn het antwoord op de vraag: 'Wie wordt bediend?'

Tot slot worden er een vijftal afnemerstechnologieën onderscheiden: taxi, bus, watertaxi, waterbus, tram. Deze technologieën geven antwoord op de vraag: 'Hoe wordt in de afnemersbehoefte voorzien?'

Uit de modellen komen kubussen naar voren. De kubus raakt elk van de drie assen op een bepaald punt. De punten die binnen de kubus vallen, vormen de kenmerken van de activiteit. Op de as die de afnemerstechnologie weergeeft staan de watertaxi en waterbus ook genoemd. In het eerste model is te zien dat de waterbus over de volgende afnemersfuncties beschikt: recreatief (toeristen vanaf P+R's), comfortabel en snel (tijdswinst boeken is mogelijk). Dit spreekt de volgende afnemersgroepen aan: dagrecreant, verblijfstoerist, forens en lokale bevolking. De watertaxi daarentegen beschikt over de afnemersfuncties comfortabel en recreatief. Deze afnemersfuncties passen bij de dagrecreant en de verblijfstoerist.

In de tabel op de volgende pagina zijn de afnemersfuncties en afnemersgroepen van de waterbus en -taxi overzichtelijk weergegeven.

	Waterbus (blauw)	Watertaxi (groen)
Afnemersfuncties	Recreatief Comfortabel Snel	Recreatief Comfortabel
Afnemersgroepen	Dagrecreant Verblijfstoerist Forens (woon-/ werkverkeer) Lokale bevolking	Dagrecreant Verblijfstoerist

Tabel 7: Overzicht afnemersfuncties en afnemersgroepen

9.2 SWOT analyse en confrontatiematrix

De SWOT analyse in deze paragraaf zal de in de voorgaande hoofdstukken in kaart gebrachte situatie in een model zetten. In de SWOT analyse zullen de belangrijkste sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen met betrekking tot een eventuele watertaxi / waterbus in Groningen naar voren komen. Na de omschrijving hiervan zal er een confrontatiematrix worden opgesteld. In deze matrix worden de elementen uit de SWOT analyse met elkaar geconfronteerd, hieruit ontstaan een aantal hoofdaandachtspunten.

9.2.1 SWOT analyse

De sterkten en zwakten vormen binnen de SWOT analyse het interne onderdeel; direct gerelateerd aan (de Gemeente) Groningen. De kansen en bedreigingen komen daarentegen voort uit de externe omgeving en zijn zaken waar (de Gemeente) Groningen niet direct invloed op heeft.

Sterkten

- S1 De waterinfrastructuur in Groningen. De kaart van Groningen wijst uit dat er voldoende 'blauw' aanwezig is in Groningen, zowel om het centrum als in de uithoeken. De waterinfrastructuur vormt de basis voor mogelijke routes zoals beschreven in hoofdstuk 6.
- S2 Het toeristische profiel van Groningen. In hoofdstuk 5 is duidelijk geworden dat Groningen beschikt over een sterk toeristisch profiel. Groningen is een populaire stad onder de dagrecreanten en verblijfstoeristen.
- S3 Enthousiasme binnen verschillende afdelingen van de Gemeente Groningen over het idee van een watertaxi in Groningen. Uit hoofdstuk 2, interne interviews blijkt dat de Gemeente Groningen over het algemeen positief tegenover het idee staat, echter wel voor voornamelijk toeristische doeleinden.
- S4 Een eventuele watertaxi kan door de gemeente Groningen ingezet worden als eyecatcher voor het duurzame beleid. Het is bekend dat Groningen in 2025 de duurzaamste stad van Nederland wil zijn, dit beleid moet gesymboliseerd worden met een aantal eyecatchers. In hoofdstuk 7 is hier dieper op ingegaan.

Zwakten

- Z1 De brughogtes en vaarsnelheden in Groningen. Uit hoofdstuk 6 blijkt dat de grootste technische problemen in Groningen betrekking zullen hebben op de brughogtes. Deze zijn op sommige mogelijke routes te laag. Ook de vaarsnelheden in en buiten Groningen zijn een zwakte, aangezien deze vervoer over de mogelijke routes vertragen.
- Z2 Het vergunningenbeleid van de Gemeente Groningen op het gebied van water. Na het ter sprake komen van het vergunningenbeleid in de interne interviews, is er voor dit onderzoek navraag

gedaan bij het bedrijvenloket van de Gemeente Groningen. Hieruit is gebleken dat er in Groningen geen vergunning wordt afgegeven voor bedrijfsactiviteiten op het water.

- Z3 Het element water is niet opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Groningen. Dit is gebleken uit een extern interview (Groninger City Club).
- Z4 Een eventuele watertaxi / waterbus is onbekend bij de potentiële klant.

Kansen

- K1 Er is een aantal interessante routes mogelijk, zeker gezien de ontwikkelingen aan het water in Groningen. Tijdens dit onderzoek is gebleken dat er in Groningen veel gebeurt aan het water, voornamelijk aan de zuidoostkant van de stad (bijvoorbeeld Tasmantoren en Kop van Oost).
- K2 De binnenstad wordt, voornamelijk over de weg, steeds moeilijker bereikbaar. In hoofdstuk 6 is duidelijk geworden dat de routes richting de stad steeds voller raken. Daarnaast wordt het parkeren van de auto in de stad steeds moeilijker en wil Groningen de Grote Markt in de toekomst busvrij hebben.
- K3 Enthousiasme bij de externe organisaties over het idee van een watertaxi in Groningen. Uit de externe interviews (hoofdstuk 4) blijkt dat verschillende externe organisaties positief tegenover het idee van een watertaxi staan. Een aantal van hen ziet zowel mogelijkheden voor de toerist als voor de forens.
- K4 Een eventuele watertaxi / waterbus kan gepromoot worden in campagnes van Marketing Groningen.

Bedreigingen

- B1 De huidige vervoerssystemen. In de business definition van Abell is gekeken naar de huidige vervoerssystemen bus en taxi. Deze systemen vormen een bedreiging voor de watertaxi, aangezien zij een concurrent zullen vormen op het gebied van personenvervoer.
- B2 De toekomstige vervoerssystemen. Aangezien Groningen steeds meer te maken krijgt met een overvolle binnenstad (zie K3), zal er in de toekomst gebruik worden gemaakt van alternatieve vervoerssystemen. De watertaxi zou daar één van kunnen zijn, echter zal de watertaxi ook concurrentie krijgen van andere alternatieven.
- B3 Tegenwerkingen van diverse instanties. In de interviews met externe partijen (voornamelijk met Rondvaarbedrijf Kool) is gebleken dat een aantal instanties veranderingen op het gebied van bijvoorbeeld vaarsnelheden niet ziet zitten.

Overzicht

Sterkten		Zwakten	
S1	Waterinfrastructuur	Z1	Brughoogtes en vaarsnelheden
S2	Toeristisch profiel	Z2	Vergunningenbeleid op watergebied
S3	Enthousiasme binnen gemeente Groningen	Z3	Water niet in structuurvisie
S4	Eyecatcher duurzaam beleid	Z4	Onbekendheid bij het publiek
Kansen		Bedreigingen	
K1	Mogelijke routes in combinatie met ontwikkelingen	B1	Huidige vervoerssystemen
K2	Bereikbaarheid binnenstad	B2	Toekomstige vervoerssystemen
K3	Enthousiasme externe personen	B3	Tegenwerkingen diverse instanties
K4	Promotie door Marketing Groningen		

Tabel 8: Overzicht SWOT analyse watertaxi / waterbus

9.2.2 Confrontatiematrix

In de onderstaande tabel kunt de 'confrontatie' van de verschillende sterkten en zwakten met de kansen en bedreigingen zien. Deze confrontaties leiden tot een aantal hoofdaandachtspunten, die in de volgende subparagraaf terug te vinden zijn.

		Extern							
		Kansen				Bedreigingen			
		K1	K2	K3	K4	B1	B2	B3	
Intern	Sterkten	S1	SK1	SK2				SB1	
		S2				SK3			
		S3			SK4			SB2	SB3
		S4						SB4	
	Zwakten	Z1	ZK1					ZB1	ZB2
		Z2		ZK2				ZB3	
		Z3		ZK3				ZB4	
		Z4				ZK4			

Tabel 9: Confrontatiematrix watertaxi / waterbus

9.2.3 Hoofdaandachtspunten

De hoofdaandachtspunten zijn het resultaat van de confrontatiematrix. Deze punten zijn met betrekking tot een eventuele watertaxi / waterbus van groot belang voor de Gemeente Groningen. Zo komen er bijvoorbeeld zaken naar voren die zullen moeten worden veranderd, omdat ze een bedreiging vormen. Daarentegen komen er ook zaken aan het licht die juist verder moeten worden uitgebouwd, aangezien ze kansen bieden.

Groeien

- SK1 De waterinfrastructuur zorgt ervoor dat er een aantal zeer interessante routes mogelijk is. De Gemeente Groningen zal voor een eventuele watertaxi dus gebruik maken van de waterinfrastructuur zoals die er ligt. Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen die aan het water gaande zijn.
- SK2 De waterinfrastructuur kan ook een rol spelen in de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem van Groningen. Zoals eerder vermeld is de binnenstad over de weg steeds minder goed te bereiken, vervoer over het water kan een optie zijn voor dit probleem.
- SK3 Groningen heeft een sterk toeristisch profiel, deze heeft het mede te danken aan de activiteiten van Marketing Groningen. Dit toeristische profiel kan door promotionele activiteiten voor een eventuele watertaxi / waterbus door Marketing Groningen verder worden uitgebouwd.
- SK4 Aangezien er zowel binnen de gemeente als bij de externe partijen positief over het idee van een watertaxi in Groningen wordt gedacht, kan gesteld worden dat er een breed draagvlak is voor een

eventuele watertaxi / waterbus. Het is interessant om deze verschillende partijen met elkaar in contact te laten komen.

Verdedigen

- SB1 Met het oog op concurrentie van alternatieve vervoersvormen in de toekomst, kan de waterinfrastructuur een rol spelen. De waterinfrastructuur bestaat reeds en kan zo gebruikt worden. De bedreiging van de komst van andere vervoerssystemen kan daarmee deels teniet worden gedaan, deze vergen namelijk allemaal enorm hoge investeringen en veel tijd.
- SB2 Het enthousiasme van de mensen binnen de Gemeente Groningen kan een rol spelen in de keuze voor de watertaxi / waterbus of een ander alternatief vervoersmiddel (concurrent voor een eventuele watertaxi / waterbus).
- SB3 Het enthousiasme van de mensen binnen de Gemeente Groningen kan er voor zorgen dat allerlei instanties plannen op het water niet zomaar kunnen dwarsbomen.
- SB4 In de keuze voor toekomstige vervoersmiddelen kan het duurzame beleid van de gemeente Groningen een belangrijke rol spelen. In hoofdstuk 7 is gebleken dat een watertaxi / waterbus goed uit te rusten is met een duurzame vorm van aandrijving, dit kan de keuze op de watertaxi / waterbus doen vallen.

Versterken

- ZK1 De brughoogtes en vaarsnelheden vormen voor een aantal mogelijke routes een probleem. Deze routes worden pas interessant wanneer bruggen en vaarsnelheden worden verhoogd.
- ZK2 Als Groningen de bereikbaarheid van haar binnenstad wil verbeteren met het oog op de toekomst, dan zal het openstaan voor alternatieve manieren van vervoer. Dit betekent dat ook het water 'opengesteld' moeten worden voor bedrijfsactiviteiten en de gemeente dus haar vergunningenbeleid zal moeten aanpassen.
- ZK3 Voor dit punt geldt hetzelfde als voor ZK2. Als Groningen de bereikbaarheid van haar binnenstad wil waarborgen en het liefst verbeteren, dan zal de gemeente alle mogelijke opties moeten bekijken, dus ook het water. Hiervoor moet de gemeente Groningen het element water op moeten nemen in haar structuurvisie.
- ZK4 Marketing Groningen kan voor een eventuele watertaxi / waterbus, voornamelijk in de opstartfase, van grote waarde zijn bij het vergroten van de bekendheid onder het publiek. Uit de externe interviews in hoofdstuk 4 van dit rapport blijkt ook dat Marketing Groningen graag promotionele activiteiten voor dergelijke ideeën op zich neemt.

Terugtrekken

- ZB1 De lage bruggen en vaarsnelheden op sommige stukken water in Groningen kunnen er voor zorgen dat er in de toekomst gekozen wordt voor andere vervoerssystemen dan de watertaxi / waterbus. Voor de komst van een watertaxi / waterbus is op sommige trajecten aanpassing op dit gebied dus essentieel.
- ZB2 Zoals eerder vermeld is er in de loop der jaren wel wat discussie geweest over de vaarsnelheden in Groningen tussen onder andere het rondvaartbedrijf en diverse andere instanties op het water. Mocht het tot een watertaxi / waterbus komen in Groningen, zullen er goede afspraken moeten worden gemaakt tussen de verschillende partijen.
- ZB3 Ook het huidige vergunningenbeleid van de gemeente Groningen kan er voor zorgen dat er voor andere vervoersmogelijkheden wordt gekozen dan de watertaxi / waterbus. Voor vervoer over water zal het vergunningenbeleid eerst aangepast moeten worden.

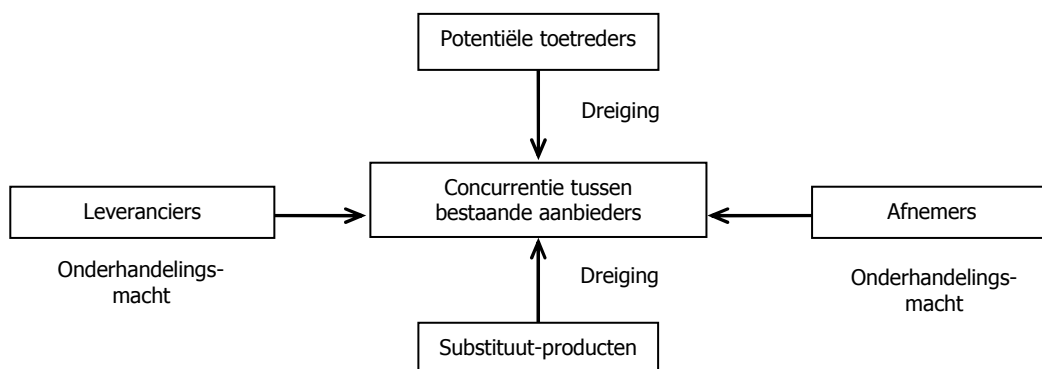
ZB4 Aangezien water niet is opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Groningen, ligt het niet voor de hand dat vervoer over het water een belangrijk toekomstig vervoerssysteem moet worden. Het zou logisch zijn dat de gemeente het element water eerst in haar structuurvisie opneemt.

9.3 Vijf krachtenmodel van Michael Porter

Het vijf krachtenmodel is ontwikkeld door Micheal Porter. Het model heeft als doel het winstpotentieel van een markt of bedrijfstak te bepalen. In elke bedrijfstak wordt, volgens Porter, dit potentieel beïnvloed door vijf factoren die hij krachten noemt. De gezamenlijke kracht van deze vijf krachten bepaalt het uiteindelijke winstpotentieel van de bedrijfstak. De krachten en daarmee de kans op winsten lopen per bedrijfstak sterk uiteen. In deze paragraaf worden al deze factoren uitgewerkt en toegepast op de situatie van een eventuele watertaxi / waterbus.

De vijf krachten zijn:

- 1 De macht van leveranciers;
- 2 De macht van afnemers;
- 3 De mate waarin substituten verkrijgbaar zijn;
- 4 De dreiging van nieuwe toetreders tot de markt;
- 5 De interne concurrentie van spelers op de markt.



Figuur 10: Het vijf krachtenmodel van Michael Porter

9.3.1 De macht van leveranciers

De macht van de leverancier kan opgedeeld worden in drie groepen: de leverancier van vergunningen en advies, de leverancier van financiële middelen en de leverancier van boten.

Leverancier van vergunningen en subsidies

De Gemeente Groningen heeft een grote invloed op het realiseren van een eventuele watertaxi / waterbus. Zij is namelijk degene die ontheffingen en vergunningen afgeeft. Zoals eerder al vermeld in dit rapport, worden er met het huidige beleid geen vergunningen afgegeven voor activiteiten op het water. Als dit beleid niet aangepast wordt dan zal er geen watertaxi / waterbus in Groningen kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente speelt ook een belangrijke rol op het gebied van subsidieverlening. In de hoofdstukken hiervoor is al duidelijk geworden dat een eventuele watertaxi / waterbus wel in aanmerking kan komen voor een aantal subsidies, bijvoorbeeld voor duurzaamheid of sociale werkgelegenheid. De komst van een watertaxi / waterbus zal hoogstwaarschijnlijk ook afhankelijk zijn van subsidies in de opstartfase, dit is echter afhankelijk van de partij die het idee oppakt. Het rondvaartbedrijf zal bijvoorbeeld minder afhankelijk zijn van subsidies, dan een nieuw te starten onderneming.

Leverancier van financiële middelen

Naast eventuele subsidies zullen er ook andere financiële middelen beschikbaar moeten zijn. Tijdens de externe interviews voor dit onderzoek is wel gebleken dat er een aantal partijen eventueel bereid zijn financiële steun te verlenen. Dit zal echter wel afhankelijk zijn van het uiteindelijke ondernemingsplan. Deze partijen zullen een redelijk machtige positie innemen, aangezien een eventuele watertaxi / waterbus afhankelijk kan zijn van deze financiële steun, voornamelijk in de opstartfase.

Leverancier van boten

De macht van de eventuele leverancier van de boot / boten waar mee gevaren gaat worden zal afhangen van de keuzes die gemaakt worden. Wordt er bijvoorbeeld gekozen voor een hele specifieke boot, zoals de waterstofboot in Amsterdam, dan heeft de leverancier erg veel macht. Deze boot is namelijk de eerste in Europa en qua techniek baanbrekend. Zo'n unieke boot zorgt voor de leverancier een machtige positie. Wordt er echter gekozen voor een standaard rondvaartboot of sloepje dan heeft de leverancier niet zo heel veel macht, aangezien deze veel concurrentie heeft.

9.3.2 De macht van afnemers

Afnemers (klanten) zijn van groot belang, want geen afnemers betekent geen watertaxi / waterbus. Dit betekent, zoals in alle sectoren van dienstverlening, dat afnemers een hoge mate van invloed hebben op een positieve exploitatie van de watertaxi / waterbus. Daarom zullen afnemers zo goed mogelijk moeten worden bediend. Bedienen wil hier zeggen dat een eventuele watertaxi / waterbus duidelijk zichtbaar, bereikbaar en betaalbaar moet zijn. De hoogte van het 'servicegehalte' zal per activiteit moeten verschillen. Zo zal de toeristische watertaxi een erg goede service moeten hebben, aangezien deze mensen te gast zijn in Groningen en hiernaar behandeld moeten worden. Een eventuele waterbus zal met minder service afkunnen, hier gaat het voornamelijk om het snel vervoeren van een grote hoeveelheid mensen (vergelijkend met een bus over de weg).

9.3.3 De mate waarin substituten verkrijgbaar zijn

Zowel voor een eventuele toeristische watertaxi als voor een waterbus voor grootschalig personenvervoer zijn er substituten. Zo zou de rondvaart door Groningen een substituut kunnen zijn voor de toeristische route door de Diepenring. Wanneer er breder wordt gekeken kunnen zelfs andere toeristische activiteiten in Groningen als substituut worden gezien voor de toeristische watertaxi. Echter is het de vraag hoeveel dreiging een eventuele watertaxi daarvan zal ondervinden, aangezien het concept vernieuwend en uniek is.

Een waterbus die gericht is op grootschalig personenvervoer heeft andere grootschalige vervoersmogelijkheden als substituten. De meest concrete is de bus over de weg. Dit vervoersmiddel zal voor een eventuele waterbus een bedreiging kunnen vormen, aangezien de bus redelijk snel en effectief mensen kan vervoeren. Gezien de verkeerssituatie in Groningen (hoofdstuk 6) kan de dreiging van de bus in de toekomst afnemen. Hiervoor kunnen echter wel nieuwe substituten in de plaats komen, zoals bijvoorbeeld een tram.

9.3.4 De dreiging van nieuwe toetreders tot de markt

Gezien het huidige vergunningenbeleid is de dreiging van nieuwe toetreders tot de markt van activiteiten op het water verwaarloosbaar. Wanneer de gemeente Groningen echter besluit om dit beleid aan te passen, dan kan er dreiging komen. Dit is echter zeer lastig in te schatten, aangezien dat tot op heden niet mogelijk is. Navraag bij het Bedrijvenloket van de Gemeente Groningen heeft echter uitgewezen dat er per jaar zo'n twee à drie aanvragen binnenkomen van mensen die iets op het water willen ondernemen. Het is de vraag of deze mensen bij een wijziging in het vergunningenbeleid alsnog iets op het water willen ondernemen. In

het interview met dhr. Uijen van Rondvaartbedrijf Kool werd duidelijk dat er in de veertig jaar dat zij in Groningen de rondvaarten uitvoeren nooit serieuze dreiging is geweest van een toetreders tot de markt die hun zou kunnen beconcurreren. Wanneer dit breder wordt getrokken en wordt gekeken naar de dreiging van nieuwe toetreders tot de personenvervoersmarkt of de toeristische markt, kan gezegd worden dat er wel degelijk dreiging is. Zo zijn er bijvoorbeeld concrete plannen voor een tram in Groningen als toekomstig vervoersmiddel en komen er in Groningen af en toe nieuwe toeristische attracties.

9.3.5 De interne concurrentie van spelers op de markt

De interne concurrentie op de markt waarin een eventuele watertaxi / waterbus zal opereren hangt af van de mate samenwerking. Wanneer er bijvoorbeeld wordt samengewerkt met het rondvaartbedrijf (die hiervoor open staat), zal de interne concurrentie meevallen. Het rondvaartbedrijf is namelijk verreweg de grootste speler op deze markt. Ook hier kan het breder getrokken worden door naar de vervoersmarkt of de toeristische markt te kijken. Op deze twee markten vindt namelijk wel hevige interne concurrentie plaats. Zo concurreert een bus bijvoorbeeld met een taxi en is er concurrentie tussen de verschillende toeristische attracties in Groningen (bijvoorbeeld de musea). Op toeristisch gebied kan er gebruik worden gemaakt van deze concurrentiestrijd, door samenwerkingen aan te gaan met de verschillende toeristische attracties.

10 Conclusies en aanbevelingen

Na het omvangrijke analyserende deel van dit rapport, is het belangrijk om tot duidelijke conclusies en heldere aanbevelingen te komen. In dit hoofdstuk zal allereerst antwoord worden gegeven op de deelvragen die zijn opgesteld bij aanvang van dit onderzoek, dit zal gebeuren aan de hand van de analyserende hoofdstukken. De antwoorden op deze vragen zullen leiden tot een antwoord op de centrale vraag van dit onderzoek. Tot slot zullen er een aanbevelingen worden gedaan die bij kunnen dragen aan een eventuele toepassing van een watertaxi / waterbus in Groningen.

10.1 Deelvragen

In deze paragraaf zullen de conclusies op de verschillende hoofdstukken (deelvragen) bekeken worden, deze bepalen de haalbaarheid van een watertaxi / waterbus in Groningen.

Interne interviews

Aan de hand van de interne interviews kan er geconcludeerd worden dat de verschillende afdelingen binnen de Gemeente Groningen over het algemeen positief tegenover het idee van een watertaxi staan. Daarnaast kan er gesteld worden dat de afdelingen een eventuele watertaxi voornamelijk voor toeristische doeleinden geschikt vinden, aangezien zij voorzien dat er over het water geen tijdswinst valt te behalen (essentieel voor de forens). De afdelingen binnen de gemeente voorzien tevens kansen voor een versterking van het duurzame beleid aan de hand van een watertaxi. Een duurzame watertaxi kan een eyecatcher voor het duurzame beleid vormen en daarmee het beleid symboliseren.

Best practices

Er kan geconcludeerd worden dat het concept van de watertaxi in een aantal steden al redelijk succesvol is toegepast. Voornamelijk in Rotterdam is het concept goed uitgewerkt; gericht op snelheid en flexibiliteit. De watertaxi is hier voornamelijk voor het woon-werkverkeer een belangrijk vervoersmiddel, aangezien er tijdswinst over het water kan worden geboekt. In Delft is dit niet het geval, hier is de watertaxi voornamelijk gericht op de toerist. Deze stad is qua waterwegen beter te vergelijken met Groningen. Het concept is daar tevens gericht op het bieden van sociale werkgelegenheid, op dit gebied liggen in Groningen ook mogelijkheden in samenwerking met de Dienst Sociale Zaken en Werk. In Leiden is er omtrent de samenwerking met andere partijen op het water veel verkeer gegaan in het concept van de watertaxi. Voor dergelijke praktijken zal Groningen uit moeten kijken bij het toepassen van een eventuele watertaxi.

Externe interviews

Aan de hand van de externe interviews kan geconcludeerd worden dat ook de externe organisaties positief tegenover het idee van een watertaxi staan. Veel van deze organisaties zien het idee voornamelijk als toeristische attractie. Er kan echter ook geconcludeerd worden dat er partijen (zoals Groninger City Club en Team 4 Architecten) zijn die het idee van een watertaxi breder zien en ook mogelijkheden zien voor woon-werkverkeer. Volgens deze organisaties liggen er kansen voor vervoer met een waterbus tussen de P+R's en de binnenstad. Tevens is uit de externe interviews gebleken dat er aantal partijen is die openstaat voor een gesprek over de mogelijke uitwerking van een watertaxi / waterbus in Groningen.

Analyse toeristische cijfers

Kijkend naar de toeristische cijfers, kan er geconcludeerd worden dat Groningen over een sterk toeristisch profiel beschikt. Uit de cijfers blijkt dat Groningen erg in trek is als stad voor dag- en weekendbezoekers, met zo'n 1.500.000 bezoekers per jaar. Groningen wordt door deze toeristen ook goed gewaardeerd met een gemiddelde beoordeling van rond de 8,0. Echter laat de parkeergelegenheid nog wel wat te wensen

over volgens de toerist. Parkeren in de binnenstad wordt steeds moeilijker en duurder. Hier liggen mogelijkheden voor een eventuele waterbus, aangezien deze vervoer tussen de P+R's en de binnenstad mogelijk kan maken.

Routes en op- / uitstapplaatsen

Er kan geconcludeerd worden dat Groningen beschikt over een aantal mooie en mogelijke waterroutes en op- / uitstapplaatsen, die zowel de toerist als de forens kunnen bedienen. Tussen deze twee doelgroepen kan een onderscheidt worden gemaakt, met voor de forens (en een deel van de toeristen) vervoer tussen de P+R's en de binnenstad (de beginroute) met een waterbus en voor de toerist vervoer over de Diepenring (de toeristische route) met een watertaxi. Vervoer over water kan met het oog op de toekomst een belangrijke rol gaan spelen in Groningen met de ontwikkelingen aan het water (onder andere Meerstad) en de steeds slechtere bereikbaarheid van de binnenstad over de weg. Tijdwinsten over het water zijn in de toekomst zeker niet ondenkbaar. Er moet echter wel geconcludeerd worden dat het water ook zijn beperkingen heeft. Zo spelen brughogtes en maximale vaarsnelheden op sommige mogelijke trajecten een negatieve rol.

Vormgeving en aandrijving

Op het gebied van vormgeving en aandrijving blijken er tal van mogelijkheden te zijn. Er kan gesteld worden dat er genoeg mogelijkheden zijn om een watertaxi / waterbus aan te laten sluiten op het duurzame beleid van de Gemeente Groningen. Echter heeft dit wel zijn prijs; een duurzame oplossing brengt meer kosten met zich mee. Daarnaast kan er geconcludeerd worden dat de vormgeving aan zal moeten sluiten op de doelgroep. Dit betekent een klein bootje (watertaxi) voor de toeristische route en een grote boot (waterbus) voor de beginroute voor het woon-werkverkeer. Een belangrijk vereiste voor deze boten is dat ze onder de bruggen (voor de waterbus bruggen van minimaal 1,60 meter) in de Diepenring door kunnen varen.

Financiële analyse

Er kan gesteld worden dat de financiële haalbaarheid van een watertaxi / waterbus afhankelijk is van verschillende factoren. Met een passagiersaantal van rond de 30.000 per jaar moet een duurzame watertaxi voor de toeristische route in principe haalbaar zijn. Dit heeft mede te maken met de geringe investeringen die voor een dergelijk idee gedaan moeten worden door een eventuele exploitant en het feit dat de kosten gedrukt kunnen worden door van deze activiteit een sociaal werkgelegenheidsproject te maken. Wanneer de watertaxi op een juiste manier wordt gepromoot (Marketing Groningen) moet dit passagiersaantal haalbaar zijn. De situatie rondom een duurzame waterbus ligt echter wat gecompliceerder, aangezien de aanschaf van een dergelijke duurzame boot (in dit geval een waterstofboot) een behoorlijk hoge investering met zich meebrengt. Het is niet in te schatten of er partijen bereid zijn dergelijke bedragen te betalen en hoeveel mensen er gebruik gaan maken van een dergelijke dienst. Een benodigd aantal gebruikers van rond de 200.000 à 300.000 op jaarbasis voor een nieuw soort vervoersmiddel lijkt op het eerste gezicht onhaalbaar. Er kan geconcludeerd worden dat er eerst gekeken moet worden hoeveel mensen er van deze dienst gebruik maken, door het eerst te 'proberen' met bijvoorbeeld een huidige rondvaarboot van Rondvaarbedrijf Kool, voordat er investeringen worden gedaan in een duurzame variant.

10.2 Centrale vraag

"Is een watertaxi in de stad Groningen en haar directe omgeving haalbaar, kijkend naar verschillende gedefinieerde facetten?"

Al met al kan de centrale vraag van dit onderzoek positief worden beantwoord. Dit onderzoek heeft de gedefinieerde facetten in kaart gebracht, uit deze facetten blijkt dat er veel mogelijkheden op het water liggen. Er zijn echter wel een aantal facetten die wat extra aandacht behoeven, deze zijn terug te vinden in de aanbevelingen.

10.3 Aanbevelingen

In deze paragraaf zullen een aantal aanbevelingen worden gedaan die kunnen bijdragen aan een succesvolle toepassing van een watertaxi / waterbus in Groningen.

Structuurvisie en vergunningenbeleid

- De Gemeente Groningen zal het element water moeten opnemen in haar structuurvisie. Op het water liggen namelijk tal van mogelijkheden die nu onbenut blijven. Ook met het oog op de steeds moeilijker bereikbare binnenstad is het raadzaam voor de Gemeente Groningen om alle alternatieve manieren van vervoer bekijken, ook de alternatieven op het water.
- De Gemeente Groningen zal haar vergunningenbeleid met betrekking tot bedrijfsactiviteiten op het water moeten aanpassen. Binnen het huidige vergunningenbeleid worden er namelijk geen vergunningen afgegeven, die toestemming geven voor het uitvoeren van bedrijfsactiviteiten op het water. Zonder een aanpassing in dit beleid is een eventuele watertaxi / waterbus bij voorbaat al niet mogelijk.

Belangrijke partijen

- Het is belangrijk dat eerder genoemde geïnteresseerde partijen bij elkaar worden gebracht om verder over het idee na te denken. De volgende externe partijen zijn bereid om te praten over een mogelijke uitwerking van een watertaxi / waterbus in Groningen:
 - Iris Nutma, Groninger Welvaart
 - Fred Dalebout, New Hampshire Hotels
 - Bertjan Hakvoort, Groningen City Club
 - Hans Poll, Marketing Groningen
 - Jacob Giezen en Karel Bosman, Energie Kennis Centrum Hanzehogeschool
 - Erwin Stoker, OV Bureau
 - Jan Frits Uien, Rondvaartbedrijf Kool
 - Chris Beuker, Exploitant Oosterhaven
 - Maarten Burgen en Hans Singelenberg, Koninklijk Horeca Groningen
 - Emile Koopmans en Bert van Slochteren, Team 4 Architecten
 - Niek Koops, Marine Service Noord
- Met het oog op het duurzame beleid van de Gemeente Groningen is het interessant om over het idee van een watertaxi van gedachte te wisselen met het Energie Kenniscentrum Hanzehogeschool. Het bouwen van een duurzame watertaxi (toeristische route) door studenten zal op een positieve manier kunnen bijdragen aan het duurzame imago van Groningen en een dergelijk leerwerkproject kan interessant zijn voor potentiële sponsors / investeerders. Tevens is het raadzaam om voor een eventuele waterbus voor de beginroute contact op te nemen met Marine Service Noord. De waterstofboot die zij bouwen is 'the state of art' op het gebied van duurzaamheid.
- Rondvaartbedrijf Kool is de aangewezen partij om de exploitatie van een watertaxi / waterbus op zich te nemen. Het is daarom raadzaam om deze partij te betrekken in het gehele proces waarin een eventuele watertaxi / waterbus tot stand komt. De kennis en ervaring van het rondvaartbedrijf kunnen in dit proces van onschatbare waarde zijn.
- Het is raadzaam om Marketing Groningen te betrekken in de promotie van een watertaxi / waterbus. Zij hebben aangegeven open te staan voor samenwerking op dit gebied. Met hun kennis en

naamsbekendheid kunnen zij de promotie van dergelijke activiteiten, voornamelijk de toeristische watertaxi, op zich nemen.

- Het is belangrijk dat er goede afspraken worden gemaakt met verschillende instanties en partijen op en aan het water. Zo is gebleken in de analyse van de best practices dat de watertaxi in Leiden een aantal jaar geleden genoodzaakt is te stoppen, omdat er geen duidelijke afspraken waren gemaakt met de rondvaartbedrijven aldaar. Op dit gebied kan er gesteld worden dat er beter samengewerkt dan tegengewerkt kan worden.

Businessplan

- Er zal na dit rapport nog een businessplan geschreven moeten worden voor een watertaxi / waterbus, met daarin specifieke zaken als bijvoorbeeld prijs per rit en vaartijden. Er is een aantal personen dat heeft aangegeven een dergelijk rapport te willen schrijven, waaronder Iris Nutma (Groninger Welvaart) en Chris Beuker (Exploitant Oosterhaven). Met een helder businessplan kunnen de zaken concreter worden gemaakt, bijvoorbeeld het financiële plaatje. Een aantal partijen (zoals de Groninger City Club en het New Hampshire Hotel) heeft aangegeven eventueel financiële steun te willen verlenen, de hoogte hiervan is echter wel afhankelijk van het uiteindelijke businessplan. Tevens kunnen dan de hoogtes van de eventuele subsidies vanuit de gemeente worden vastgesteld na het opstellen van het businessplan.

Routes en boten

- Mocht het idee van de watertaxi / waterbus in Groningen worden toegepast, is het verstandig om niet te grootschalig te beginnen. De beginroute (P+R Sontweg – Poelebrug / Museumbrug) is op het gebied van grootschalig personenvervoer een mooi traject om mee te beginnen, deze route vergt geen grote ingrepen in de huidige infrastructuur en heeft tevens interessante uitbouw mogelijkheden. Daarnaast kan de Diepenring met een aantal tactisch gekozen op- / uitstapplaatsen dienen als toeristische route. Mochten deze routes aanslaan, kan er eventueel over uitbreiding worden nagedacht. Bij deze uitbreidingsmogelijkheden zal er rekening gehouden moeten worden met de ontwikkelingen aan het water. Er zijn in Groningen namelijk volop ontwikkelingen aan het water, voornamelijk aan de zuidoostkant van de stad. Voorbeelden hiervan zijn de Kop van Oost, de Tasmantoren en het Europapark.
- Met het oog op de uitbouw mogelijkheden van de beginroute is het verstandig kritisch te kijken naar de vaarsnelheden en brughogtes op een aantal plaatsen. Deze zijn namelijk funest voor snel vervoer over het water (vanaf Meerstad bijvoorbeeld). Verhoging van de vaarsnelheden is op sommige brede stukken water goed mogelijk en de mogelijkheid tot het ophogen van bruggen zal per brug moeten worden bekeken.
- Voor het varen van de beginroute (waterbus) kan er het best gebruik worden gemaakt van een grote boot (type rondvaartboot). Met een dergelijke boot kunnen ongeveer honderd mensen vervoert worden. Een vereiste voor deze boot zal zijn dat hij niet hoger is dan 1,60 meter, gezien de bruggen op de Diepenring. De toeristische route (watertaxi) kan het best gevaren worden met een open sloepje. Hierin kunnen ongeveer acht mensen worden vervoerd. Met een dergelijke boot kan er onder iedere gesloten brug in de Diepenring door worden gevaren, dit is een vereiste.
- Gezien het duurzame beleid van de Gemeente Groningen kan een duurzaam aangedreven watertaxi / waterbus een mooie eyecatcher zijn. Met een duurzame oplossing is echter wel veel geld gemoed, voornamelijk in het geval van een waterbus. Het is daarom verstandig om de beginroute eerst te gaan varen met bijvoorbeeld een rondvaartboot van Rondvaarbedrijf Kool. Hiermee kan tegen lage kosten bekeken worden of het idee aanslaat, mocht dat zo zijn dan kan er geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld de fuel cell boot van Marine Service Noord. Het is namelijk zo dat de investeringen voor een dergelijke boot fractioneel zijn vergeleken met de komst van bijvoorbeeld een tram in Groningen.

- De toeristische route daarentegen is wel direct interessant voor een duurzame watertaxi aangedreven op elektriciteit, aangezien dergelijke kleine bootjes tegen relatief lage kosten kunnen worden aangeschaft. Bij de toeristische watertaxi zal de seizoensgebondenheid echter wel rol spelen. Aangezien het hier een open boot betreft is het raadzaam om niet gedurende het hele seizoen te varen. De periode van april tot en met oktober is een periode die voor de toerist interessant is wat betreft activiteiten op het water.

Sociaal werkgelegenheidsproject

- Het is raadzaam om voor toepassing van de toeristische watertaxi in Groningen te kijken naar hoe het concept van de watertaxi is uitgewerkt in Delft (Canal Hopper Delft). Een situatie zoals in Delft, waar de watertaxi een sociaal werkgelegenheidsproject is, is in Groningen ook goed mogelijk. Op deze manier kunnen de kosten worden gedrukt en de seizoensgebondenheid van een toeristische watertaxi worden opgevangen, doordat dergelijke werknemers op andere plekken zijn in te zetten tijdens de wintermaanden. Uit het interne interview met medewerkers van de Dienst Sociale Zaken en Werk van de Gemeente Groningen is gebleken dat deze dienst openstaat voor een eventuele samenwerking met de watertaxi.




Op- / uitstapplaatsen

- Het is belangrijk dat de op- / uitstapplaatsen tactisch worden gekozen. Daarnaast is het belangrijk dat er een goede infrastructuur rondom de op- / uitstapplaatsen komt; de plaatsen moeten goed bereikbaar en zichtbaar zijn. In Rotterdam is de tactische keuze van de op- / uitstapplaatsen en de infrastructuur rondom deze plaatsen de basis van het succes. Gezien de voorbeelden in de best practices is het aan te bevelen om als gemeente daar het voortouw in te nemen.
- Tevens zal de Gemeente Groningen de Diepenring 'op moeten ruimen', voornamelijk rondom eventuele op- / uitstapplaatsen. Oude, uitgeleefde woonboten verstoren het mooie waterbeeld en maken het niet aantrekkelijk voor toeristen om het water op te gaan. Hier zal de gemeente selectief te werk moeten gaan, aangezien er ook cultuurhistorisch erfgoed in de Diepenring aanwezig is.

De hierboven genoemde punten kunnen allen bijdragen aan een succesvolle toepassing van het idee van een watertaxi / waterbus in Groningen. De Gemeente Groningen zal moeten beseffen dat zij in veel zaken het voortouw kan nemen. Zij kan bijvoorbeeld verschillende partijen bij elkaar brengen en beslissen over vergunningen en vaarsnelheden. Tevens kan de gemeente aan de hand van het beschikbaar stellen van subsidies een signaal afgeven dat zij een eventuele watertaxi of waterbus wel ziet zitten. Dit kan andere partijen motiveren om ook over het idee na te denken en eventueel (financiële) steun te verlenen.

Literatuurlijst

Boeken

-  Baarda, D.B & Goede de, M.P.M. (2001). *Basisboek Methoden en Technieken*. Groningen / Houten: Wolters-Noordhoff BV.
-  Small, J.C.A. & Tak, A.A.M.M. (2005). *Marketing Kernstof-A*. Groningen / Houten: Wolters-Noordhoff BV.
-  Alsem, dr. K.J. (2005). *Strategische Marketingplanning*. Groningen / Houten: Wolters-Noordhoff BV.

Rapporten

-  Grontmij Nederland BV (2008). *Concept Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor Groningen 2007*. Groningen: Gemeente Groningen, Marketing Groningen.
-  CVO / CVTO (2006). *ContinuVakantieOnderzoek 2005. Themarapport Toeristisch bezoek aan steden*. Amsterdam: CVO / CVTO.
-  Gemeente Groningen (2006). *Een drukte van belang. Nieuw openbaar vervoer: maatwerk voor regio en stad*. Groningen: Gemeente Groningen.
-  Groningen City Club (2006). *Haalbaarheidsonderzoek kabelbaan Groningen*. Groningen: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
-  Gemeente Groningen (2006). *Sterk, sociaal, duurzaam. Collegeprogramma Gemeente Groningen 2006-2010*. Groningen: Gemeente Groningen.
-  Gemeente Groningen (2007). *Beleidskader Duurzaamstestad.groningen.nl*. Groningen: Gemeente Groningen.
-  Gemeente Groningen (2007). *Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008*. Groningen: Gemeente Groningen.
-  Ockels, prof. dr. Wubbo J. (2007). *Routekaart Groningen Energieneutraal* 2025*. Groningen: Gemeente Groningen.

Websites

-  Gemeente Groningen. Retrieved: maart 2008, mei 2008
<http://www.groningen.nl>
-  Gemeente Rotterdam. Retrieved: mei 2008
<http://www.rotterdam.nl>
-  Watertaxi Rotterdam. Retrieved: mei 2008
<http://www.watertaxirotterdam.nl>
-  Gemeente Delft. Retrieved: mei 2008
<http://www.delft.nl>
-  Canal Hopper Delft. Retrieved: mei 2008
<http://www.canalhopperdelft.com>
-  Gemeente Leiden. Retrieved: mei 2008
<http://www.leiden.nl>
-  Alternergy BV. Retrieved: mei 2008
<http://www.eloktrosloep.nl>
-  Fuel Cell Boat BV. Retrieved: mei 2008
<http://www.fuelcellboat.nl>
-  Marketing Groningen. Retrieved: juni 2008
<http://www.marketinggroningen.nl>
-  Nuon NV. Retrieved: juni 2008
<http://www.nuon.nl>

Bijlagen

Bijlage 1 **Globaal stappenplan analyses**

Interviews (intern)

1. Lijst met namen maken van te interviewen mensen, die van invloed zijn op de omgeving.
2. Interviewvragen en gespreksonderwerpen opstellen.
3. Afspraken maken met mensen die geïnterviewd moeten worden.
4. Interviews afnemen.
5. Interviews verwerken en daarmee komen tot een analyse van de interne omgeving.

Andere steden ('best practices') analyseren

1. Lijst maken van steden waarin watertaxi's al varen.
2. Onderzoeken wie de projecten van de watertaxi leiden in deze steden.
3. Afspraak maken met de desbetreffende personen.
4. Stad bezoeken en interviews afnemen bij de desbetreffende personen, waarmee het ontstaan en de huidige situatie in die stad in kaart kan worden gebracht.
5. Interviews verwerken en daarmee komen tot een analyse van de 'best practices'.

Interviews (extern)

1. Lijst met namen maken van te interviewen mensen, die van invloed zijn op de omgeving.
2. Interviewvragen en gespreksonderwerpen opstellen.
3. Afspraken maken met mensen die geïnterviewd moeten worden.
4. Interviews afnemen.
5. Interviews verwerken en daarmee komen tot een analyse van de externe omgeving.

Cijfers analyseren

1. Lijst maken van relevante cijfers voor onderzoek.
2. Cijfers opzoeken in bestaande bestanden van o.a. gemeente (bijvoorbeeld de Toeristische Recreatieve Onderzoeks Monitor).
3. Eventueel interviewen van mensen die tot deze cijfers zijn gekomen.
4. Cijfers verwerken tot een overzichtelijk geheel.

Mogelijke routes en op-/uistap plekken analyseren

1. Aanvragen van een duidelijke waterkaart bij een desbetreffende organisatie.
2. Goed bestuderen van waterkaart Groningen en omstreken.
3. Kijken waar toeristische attracties/grote werkgevers/woonwijken zich aan het water bevinden.
4. Mogelijke routes uittekenen en op-/uistap plekken intekenen op kaart.
5. Een overzichtelijk geheel maken van de mogelijke opties.

Vormgeving/aandrijving watertaxi

1. Mogelijkheden op het gebied van vormgeving en aandrijving onderzoeken en in kaart brengen.
2. Onderzoeken welke vormgeving en aandrijving wordt gebruikt in de 'best practices'.
3. Onderzoeken welke vormgeving en aandrijving het best bij Groningen past, op het gebied van duurzaamheid, kosten en technische mogelijkheden.
4. Een overzichtelijk geheel maken van de mogelijke opties.

Financiële analyse

1. Onderzoeken welke financiële middelen er worden gebruikt in de 'best practices'.
2. Onderzoeken wat de kosten van bepaalde types duurzame boten zijn.
3. Onderzoeken wat de prijs per rit en andere inkomsten van de watertaxi in de best practices is.
4. Een overzichtelijk geheel maken van de mogelijke opties (exploitatievoorbeelden) en daarop een heldere toelichting geven.

Bijlage 2 Interne interview personen

Deze interne interviewlijst bestaat uit de volgende personen:

- Harry Engel en Henri Berens, afdeling Havendienst
- Eric van Huissteden en Menno van Oedekerk, afdeling Verkeer & Vervoer
- Jeroen Westendorp, afdeling Economische Zaken (Duurzaamheid)
- Harmen Postma, afdeling Ruimtelijke plannen
- Jet Radema, afdeling Economische Zaken (Toerisme)
- Jos Mars en Marjon Luiting, afdeling Sociale Zaken en Werk

Bijlage 3 Voorbeeld vragenlijst interviews

1. Heeft u wel eens gehoord van het idee van een watertaxi in Groningen?
2. Hoe kijkt u tegen dit idee op?
3. Is er in uw ogen markt voor een watertaxi in Groningen?
4. Is Groningen, in uw ogen, geschikt voor een watertaxi?
5. Hoe denkt u dit idee het best te kunnen uitwerken?
6. Wat zijn naar uw inzicht grote voor- en nadelen van een watertaxi in Groningen?
7. Wat zijn (on)mogelijke routes en op-/uitstapplaatsen? Welke bruggen zijn bijvoorbeeld te laag?
8. Wat zijn de grootste onmogelijkheden op het water in Groningen? Zijn er ook bepaalde vergunningen nodig om dingen op het water te ondernemen?
9. Zou het breder trekken van het idee (niet alleen Groningen stad, maar ook directe omgeving) nuttig zijn?
10. Wat zijn mogelijke attracties op deze routes?
11. Wat zou een te billijken prijs zijn voor een ritje met de watertaxi?
12. Zijn er bedrijven/organisaties die het idee op willen pakken en de eventuele exploitatie op zich zouden willen nemen?
13. Wat weet u van de zogenaamde 'best practices'?
14. Wat weet u van een alternatieve vorm van aandrijving ('groen') voor watervoertuigen?
15. Wat kan uw organisatie / afdeling betekenen voor een eventuele watertaxi (bijvoorbeeld financiële steun of kennis verlening)?

Bijlage 4 Interne interview resultaten

Interview Havendienst Gemeente Groningen (01/04/08)

Henri Berens
Harry Engel

Belangrijkste conclusies:

- Beiden wel eens gehoord van idee van watertaxi. Dhr. Berens dacht dat dit iets te maken had met de Tasmantoren (Op de hoek van het Eemskanaal, www.tasmantoren.nl). Deze nog te bouwen toren schijnt reclame te maken met de waarschijnlijke komst van een watertaxi, om daarmee snel het centrum in te kunnen.
- Ze vinden het idee van de watertaxi een mooi idee, echter wel in combinatie met een P+R. Bijvoorbeeld een P+R ergens aan het Eemskanaal, om vanaf daar de mensen de stad in te krijgen. Op deze manier kan er eventueel ook samengewerkt worden met de Tasmantoren. De uit/opstappunten zouden dan verspreid kunnen liggen tussen die P+R en de Zuiderhaven ('Media Markt hoek'). Het voordeel van dat stuk is dat het allemaal hoge bruggen zijn, er hoeven dan dus geen bruggen open voor de watertaxi (tot 3 meter hoogte).
- Het is belangrijk om eens met Kool (rondvaartbedrijf) te gaan praten. De lage rondvaartboten die zij gebruiken kunnen ook in de gracht om het centrum heen (op 2 bruggen na, die geopend moeten worden). Deze rondvaartboten varen in de zomer (hoogseizoen) wel 6 keer per dag met 2 boten.
- Rotterdam gebruikt ook watertaxi's met een dergelijke hoogte (van Hotel New York), zo'n soort watertaxi zou eventueel rondom het centrum een optie zijn.
- Vanaf woonwijk Reitdiep heb je te maken met lage bruggen, eigenlijk geen optie dus. Spoorbruggen zijn helemaal moeilijk, gaan max. 2 keer per uur open. Je hebt ook te maken met de spertijden (tijden dat de bruggen niet open gaan).
- Richting het Winschoterdiep kan je bijna onbeperkt varen tot 19.00 uur 's avonds.
- Waterwegenkaart → wateratlas.
- Euroborg is nu al te bereiken via het water, via het oude Winschoterdiep. Kool heeft wel eens mensen opgepikt bij Menzis.
- Steenstilstraat (vlakbij het Havenkantoor) gaat binnenkort weer open (snelle verbinding naar centrum). Dit is een interessant uit/opstappunt.
- P+R in Haren met waterverbinding richting Groningen centrum is aantal jaar geleden overwogen, echter nooit door gegaan vanwege de spoorbruggen.
- Eigenlijk is het kanaalvak Zuiderhaven-Eemskanaal het meest geschikt voor dergelijke (P+R) activiteiten. De bruggen op dit stuk zijn minimaal 3 meter hoog.
- Een duurzame watertaxi (zonne-energie bijvoorbeeld) zal zeker veel duurder zijn. Zonnepanelen zijn op boten vaak een extra'tje ("kan nog geen koelkast op draaien").
- Je hebt sowieso minimaal 2 watertaxi's nodig.
- De kant richting Delfzijl op is zeker geschikt voor watertaxi, dat is namelijk een "pokkeweg", dus een P+R in die buurt zou een overweging zijn (kan gerust 3 km buiten de stad zijn, voorbij Lewenborg bijvoorbeeld).
- Vaarsnelheden: buiten de stad 9-12 km/h, in stad max. 6 km/h.
- Willen graag kopie van de conclusies ontvangen.

Interview Verkeer&Vervoer Gemeente Groningen (07/04/08)

Eric van Huissteden
Menno van Oedekerk

Belangrijkste conclusies:

- Ze hebben beide van het idee gehoord, alleen naar hun weten heeft het de afgelopen vier jaar niet gespeeld bij de afdeling Verkeer&Vervoer.
- Belangrijkste doelgroepen enerzijds de toerist, anderzijds eventueel de forensen. Dit laatste zou dan in combinatie met een P+R zijn. Echter moet hier goed gekeken worden of dit wel sneller is dan de bestaande vervoersmiddelen tussen P+R. Bussen zijn door de lage snelheden op het water

waarschijnlijk sneller en kunnen tot dieper in het hart van het centrum komen, dit zijn zaken die voor de forens belangrijk zijn. De vraag is of er een combinatie is van de watertaxi met een P+R plek die wel een snellere/betere verbinding over het water geeft.

- Verkeer&Vervoer probeert de toerist ook zoveel mogelijk naar de verschillende P+R plekken te laten gaan, omdat toegankelijkheid met auto en parkeermogelijkheden in de stad lastig zijn.
- Watertaxi zal hoogstwaarschijnlijk op een dienstregeling uitkomen, niet op een taxi die je belt en je dan komt oppikken.
- In Rotterdam is de watertaxi tussen Hotel New York en Kop van Zuid een pure toeristische attractie (met hoge snelheid over de Maas). De ambiance in Rotterdam is anders dan in Groningen, dit wil echter niet zeggen dat het in Groningen geen kans van slagen heeft. Eerste associatie van dhr. Van Huisstede met de watertaxi in Groningen is dat Groningen beperkt is in de hoeveelheid wateren. Er moet eens in kaart worden gebracht hoeveel blauw je hebt in Groningen en eens bekijken wat voor toeristische attracties er langs deze waterwegen liggen.
- P+R in Haren, Skivijver, Driebond (meest interessant voor watertaxi, aangezien het water daar voor een relatief snelle verbinding zou kunnen zorgen, door de hoge bruggen en het brede water), Karding en Zernike.
- Kabelbaanplan is toen der tijd afgeschoten om verschillende redenen, maar voornamelijk omdat het qua kosten, flexibiliteit (in verschillende opstappunten) en snelheid niet opkon tegen de bestaande vervoersmiddelen (voornamelijk bus). Belangrijk punt was dat door de relatief hoge kosten er ook een fors percentage forensen van de dienst gebruik moesten maken.
- In de buurt van P+R Driebond (Meerstad) wordt ook nog steeds nagedacht over een tramlijn, plannen worden over een tijdje gepubliceerd. Mocht er geen tram komen, dan is de kans groot dat er een hoogfrequente bus gaan rijden. Er is hier rekening gehouden met een 'OV-as'.
- De P+R worden veel gebruikt door toeristen, dit proberen ze ook zoveel mogelijk te promoten. Hier liggen dus zeker mogelijkheden voor de watertaxi, aangezien de toerist snelheid en effectiviteit niet de hoogste prioriteit heeft.
- Eigenlijk is de watertaxi interessant als hij op basis van de toeristen zou kunnen draaien en dat het eventuele gebruik van de forens mooi is meegenomen. Dus niet zoals bij de kabelbaan, waar de forens moest zorgen voor veel opbrengsten.
- Verschillende routes zullen moeten worden bekeken, is het interessant voor de watertaxi om een P+R buiten de stad te hebben en de toerist dan via een mooie route dicht bij de stad te brengen?
- Interessant is het misschien ook om te kijken naar de vaarroutes verder buiten de stad. Bijvoorbeeld tussen Delfzijl en de stad. Op de grote waterwegen tussen deze steden mag misschien harder gevaren worden en kan er voordeel worden behaald ten opzichte van bijvoorbeeld de auto of bus.
- Bij de Euroborg komt het stadsstrand. Een aanlegplaats daar is misschien interessant. Bijvoorbeeld een combinatie van het strand met een attractie in de stad, zou een leuk idee kunnen zijn voor de toerist.
- Kan eventueel ook een leuke wandelroute door de stad. Waarmee je eerst wordt afgezet bij het Groninger Museum, de stad doorloopt en dan bij de Noorderhaven weer opstapt en terug vaart naar P+R bijvoorbeeld.
- Verkeer&Vervoer heeft geen behoefte aan een rapport waarin staat dat de snelle bereikbaarheid wordt verbeterd, minder files etc (dingen die niet waar te maken waren). Daar lag bij de kabelbaan al teveel de nadruk op. Nadruk moet meer liggen in het onderscheidend vermogen.
- Eventueel contact opnemen met OV-bureau.
- Willen graag kopie van de conclusies ontvangen.

Interview Duurzaamheid Gemeente Groningen (08/04/08)

Jeroen Westendorp

Belangrijkste conclusies:

- Groningen wil in 2025 duurzaamste stad worden. Dit betekent dat ze dan energie neutraal willen zijn. Dit alles heeft te maken met CO₂ uitstoot, ze willen alle CO₂ uitstoot terugdringen of compenseren. Dit betekent een heel actief beleid op het gebied van energiebesparing en alternatieve vormen van energie.
- Hier is geld voor beschikbaar, alleen niet zo heel veel. Het idee is daarom om met zogenaamde 'eye-catchers' het beleid te symboliseren en zodoende een soort van gedragsverandering

stimuleert. Een duurzaam aangedreven watertaxi zou heel goed één van deze eye-catchers kunnen worden.

- Duurzame mobiliteit is een zeer belangrijk onderdeel, aangezien vervoer (transport) ongeveer 15% van het totale energieverbruik voor haar rekening neemt. Ook draagt het verkeer sterk bij aan dingen als fijn stof, smog, zure regen etc. Het is de bedoeling dat de watertaxi een vorm van duurzame mobiliteit wordt.
- Dit kan door de watertaxi te voeden met een alternatieve vorm van brandstof. Hier moet nog verder in verdiept worden, de alternatieven zullen bekeken moeten worden op verschillende punten. De opties zijn (3 min. 20) : (groene/bio) aardgas, puur plantaardige olie (ppo), bio-diesel, bio-ethanol, elektriciteit (in combinatie met zonnepanelen), waterstof. Belangrijk punt is dat sommige brandstoffen op het oog zeer duurzaam blijken, alleen is er voor het tot stand komings proces (bewerking, transport etc.) veel energie nodig, wat de brandstof dus eigenlijk weer minder duurzaam maakt.
- De makkelijkste en simpelste optie op dit moment is om gewoon een reeds bestaande boot te bestellen (zoals in Rotterdam bijvoorbeeld) en deze te voeden met een alternatieve brandstof, zoals een bio-ethanol. Daarnaast is een elektrische boot ook een goede optie, aangezien het stil, relatief simpel en te combineren met bijvoorbeeld zonnepanelen is.
- Je hebt dus te maken met de fysieke omgeving, de infysieke omgeving, de markt en de financiële omgeving. Met duurzaamheid kan die laatste zeker gesteund worden (subsidie), door bijvoorbeeld SenterNovem (agentschap voor duurzaamheid en innovatie).
- De bussen gaan in de toekomst zoveel mogelijk op (groene) aardgas rijden.
- Voornamelijk waterstof en zonne-energie zijn aansprekend en innovatief. Probleem met waterstof is het beperkte aantal aanbieders en de dan nog redelijk niet duurzame manier van opwekken.
- Het is goed om al deze varianten met hun voor- en nadelen eens in een matrix te zetten, om zo overzichtelijk de mogelijkheden te hebben.
- Belangrijk is dat de watertaxi één van de eye-catchers kan zijn van het nieuwe duurzame beleid!

Interview Ruimtelijke Plannen Gemeente Groningen (09/04/08)

Harmen Postma

Belangrijkste conclusies:

- Watertaxi is voor Groningen, zeker gezien de hoeveelheid water, een hartstikke leuk idee. Het is echter een idee, dat door de markt moet worden opgepakt.
- Zeker de combinatie met de Ikea. Groningen heeft bewust gekozen om de Ikea relatief dicht tegen de stad aan te leggen, om zo een dubbelbezoek mogelijk te maken. Groningen hoopt dat zo'n 30% van de mensen die de Ikea bezoeken, ook een bezoek aan de binnenstad maken. De afstand tussen de Ikea en de stad is ongeveer een kilometer. Deze afstand is te lopen, alleen is het een heel onaantrekkelijk stuk om te lopen. Een watertaxi tussen deze twee toeristentrekpleisters zou bijzonder interessant zijn. Mensen kunnen hun auto parkeren bij de Ikea en daar hun aankopen in de auto achterlaten, waarna ze met de watertaxi naar het centrum gaan.
- Door de nieuwe Berlage-brug worden op den duur ook de havens die daar liggen interessant.
- In de spits ben je vanaf de Tasmantoren waarschijnlijk sneller met de watertaxi dat met de auto of bus.
- Watertaxi is een geweldig idee, maar geen concurrent voor bus of eventueel tram, kijkend naar de forens.
- Vanaf Hoogkerk naar de stad is een mooi water alleen erg lastig in verband met een aantal vaste bruggen en spoorbrug.
- De spoorbrug op het water richting het Zernike is redelijk hoog, daar moet de watertaxi onder door kunnen.
- Zernike is echter goed te bereiken via ring en OV.
- Het breder trekken (bijv. water tussen Delfzijl en Groningen) is niet erg interessant, aangezien je ook kan kiezen voor bus, trein of auto. Dit is in Rotterdam bijvoorbeeld heel anders, daar kan met een snelle watertaxi over grotere afstanden echt tijd gewonnen worden.
- Logische uitstappunten aan de stadsgracht: Groninger museum (met CS), Zuiderhaven (incl. aanlegplaats), uitgang van Ossenmarkt parkeergarage (waar vanuit je via Oude Boteringstraat, wat een zeer monumentale straat is, zo op de vismarkt), Turfstraat via Brugstraat is de kortste verbinding tot stadshart en een fantastische te lopen route (door oud Groningen) en de Steentilbrug.

- Qua vergunningen: als het een goed idee is, wat iets toevoegt aan de stad dan komt dat wel goed.
- Stadstrand komt er deze zomer, is bereikbaar via het Winschoterdiep. Dit is echter niet de meest aantrekkelijkste route.
- Interessant is het om in het rapport de knelpunten voor een watertaxi ook eens duidelijk te benoemen. Bijvoorbeeld het water richting de Euroborg, waar de af- en oprit van de ring overheen ligt.

Interview Toerisme Gemeente Groningen (14/04/08)

Jet Radema

Belangrijkste conclusies:

- Jan Ruuls (binnenstadondernemer) heeft veel contacten met het OV-bureau, belangrijk om even te bespreken. Te bereiken via het startbureau GCC.
- Hoornse Meer moet aantrekkelijker worden als Groninger attractie. Het hotel wat daar zit zou interessant combi zijn Hotel New Hampshire, hiervan is Fred Dakbont de directeur. Het zou interessant zijn om hem eens te spreken.
- Het stadstrand is ook vanuit toeristisch oogpunt heel interessant, alleen daar zit een knelpunt bij de afritten van de ring.
- Afgelopen jaar waren er 285.000 overnachtingen (toeristen) in Groningen. Dit is in principe een groot deel van de doelgroep, aangezien deze mensen langer in Groningen verblijven
- De belangrijkste publiekstrekkingen in Groningen zijn: de winkels, het Groninger Museum en de festivals (Noorderslag, Noorderzon).
- De hoteliers klagen over het moeilijk bereikbaar en slecht bewegwijzing van de hotels, hier ligt een grote mogelijkheid. Daarnaast is de parkeergelegenheid slecht.
- Duitsers parkeren graag op de P+R's (voornamelijk Sontweg), in dat oogpunt is het interessant om even te gaan praten OV-bureau (zie eerste punt).
- De Kop van Oost (aan het Eemskanaal) is in ontwikkeling. Daarnaast is ook de Reitdiephaven (naast het zernike) in ontwikkeling.
- Het 'werkgelegenheidsonderdeel' moet ook goed bekeken worden.
- Marketing Groningen is ook hier erg betrokken geweest bij de ontwikkeling van het kabelbaan idee, interessant om dat eens te bespreken met hun.

Interview Sociale Zaken en Werk Gemeente Groningen (17/04/08)

Jos Mars
Mevr. M.J. Luiting

Belangrijkste conclusies:

- Dhr. Mars is bekend met het idee vanuit de Groningen City Club, hij heeft er echter niet echt een duidelijk beeld bij (wordt het echt een taxi op het water, 24/7?).
- Volgens mevr. Luiting is het met waarschijnlijk een aantal aanpassingen goed mogelijk. Er worden nieuwe wijken gebouwd aan het water, je hebt de Ikea, Groninger Museum, Westerhaven etc. Het zal de levendigheid op het water zeker ten goede komen. Groningen Welvaart heeft hier ook plannen voor, of er op de diepenring niet wat meer activiteit kan komen op het water (ook met kleinschalige horeca bijvoorbeeld).
- Het is verstandig om eens met Iris Nutma (Groninger Welvaart) te gaan praten, zij is er van overtuigd dat er meer mogelijk is op het water (voornamelijk Westelijke diepenring), echter zullen er dan wel een aantal aanpassingen moeten plaatsvinden.
- Bij het peddeltje vind een constructie plaats van gesubsidieerde werkgelegenheid. Er zijn daar een aantal mensen die in het seizoen daar de kano's verhuren. Dit project is opgezet in samenwerking met de Dienst SOZAWA, maar wordt momenteel geleid door een andere organisatie.
- Er zijn ongeveer 8000 mensen in de bijstand in Groningen. Een deel daarvan zal niet meer aan het werk gaan, omdat dat niet mogelijk is, maar toch is de slogan: Alle stadjes actief! Van deze 8000 mensen zouden er mensen werkzaamheden voor de watertaxi uit kunnen voeren, echter moet er dan wel sprake zijn van een bepaalde continuïteit (niet dat ze de ene dag 6 uur werken en de volgende maar 1 of zelfs helemaal niet).

- Alle projecten die SOZAWE nu heeft zijn gericht op re-integratie (terug deelnemen aan de maatschappij) en zijn dus een soort voort kortdurende detacheringen met het idee dat daarna iemand doorstroomd naar een reguliere baan.
- In het geval van de watertaxi zal het dezelfde vorm moeten hebben als bij het Peddeltje, dus dat de exploitant van de activiteit gebruik maakt van gesubsidieerde werknemers en daar zelf de leiding over heeft. De werkindeling, werktijden etc. wordt dus niet door SOZAWE georganiseerd.
- Er zijn verschillende vormen mogelijk, bijvoorbeeld werk met behoudt van uitkering, een detachering met het doel tot een langer dienstverband of een dienstverband bij een werknemer die daarvoor een loonkostensubsidie ontvangt. Dit is afhankelijk wat de organisatie en de desbetreffende persoon wil en kan.
- Mocht het tot een watertaxi komen dan kan de exploitant daarvan altijd eens met SOZAWE in gesprek gaan om te kijken of zij een passende werkgelegenheidsvorm kunnen aanbieden met ondersteuning van subsidie.
- Belangrijk is dat die 8000 mensen hun klanten zijn. Je kan dus niet zomaar zeggen ik heb er even 20 nodig. Het werk en bedrijf zal grondig bekeken worden en daarop zal worden beslist of het past binnen het beoogde re-integratie traject van de desbetreffende klant.
- Misschien is de zogenaamde 'seniorenbahn' wel een optie. Dit is een regeling voor mensen ouder dan 57,5 jaar. Deze mensen wordt dan een baan aangeboden tot hun 65^{ste}.
- Uitstappunten bij de Brugstraat en Poelestraat zijn interessant.

Bijlage 5 Vragenlijst best practices

Het idee/ontstaan

1. Hoe is het idee van de watertaxi in Plaats X tot stand gekomen? In welk jaar was dit?
2. Hoe lang is er over het idee nagedacht alvorens er concrete dingen gingen gebeuren?
3. Welke partijen stonden aan de basis en van wie kwam het initiatief? Hoe werd er door de samenleving op gereageerd?
4. Wat waren de technische onmogelijkheden (bijv. brughooftes) en andere aanloopproblemen? Hoe zijn deze opgelost?
5. Is er overwogen het hele idee, door allerlei problemen (bijv. dwarsliggen gemeente), niet door te laten gaan? Waarom is het uiteindelijk wel doorgegaan?
6. Hoe is het ontstaan gefinancierd? Is er gebruik gemaakt van subsidies, fondsen en eigen investeringen? Om wat voor bedragen ging dit? Kunt u inzicht geven in de globale opstartkosten?
7. Met welke partij is er voor/tijdens het ontstaan allemaal gesproken? Ook met ondernemers van bepaalde activiteiten langs het water bijvoorbeeld of met partijen die al op het water actief waren (rondvaartbedrijf) bijvoorbeeld? Waarom wel of niet?
8. Is er een marktonderzoek gedaan voordat de watertaxi werd geïntroduceerd? Waarom wel of niet? Hoe is de behoefte anders gepeild, op basis van toeristische cijfers bijvoorbeeld?
9. Moesten er bepaalde vergunningen worden aangevraagd? Zorgde dit voor problemen?
10. Is er voor het ontstaan ook gekeken naar andere steden? Zo ja, naar welke en hebben jullie hier wat aan gehad? Zo nee, waarom niet?
11. Met hoeveel- en wat voor boten is besloten te beginnen? Waarom met deze hoeveelheid boten? Waarom deze boot (maximaal passagiersaantal, materiaal, snelheid)?
12. Wat is de grootte van de boot? Welke vorm van aandrijving van de boten is gekozen (brandstof) en waarom? Wat kostten deze boten (startklaar)?
13. Met hoeveel mensen is besloten te beginnen? Waarom deze keuze en hoe is de indeling (parttime/fulltime)? Wat is de achtergrond van deze mensen, hebben ze ervaring met water/varen bijvoorbeeld?
14. Voor welke vaarroutes is gekozen? Waarom deze routes en op-/uitstapplaatsen? Kwamen er geen problemen met de rondvaartrederij(en), aangezien jullie ook in hun vaarwater terecht kwamen? Hoeveel rondvaartrederijen heeft Plaats X?

Huidige situatie

15. Wat zijn de belangrijkste veranderingen sinds het ontstaan en vandaag de dag? Hoe zijn deze veranderingen tot stand gekomen?
16. Met hoeveel boten wordt er momenteel gevaren? Hebben allen boten dezelfde vorm en grootte?
17. Hoeveel mensen zijn er momenteel in dienst? Waarom dit aantal en wat is de achtergrond van de huidige werknemers? Wat krijgen zij betaald of doen ze het vrijwillig?
18. Is een klein vaarbewijs genoeg voor deze medewerkers om mensen in Plaats X over het water te mogen vervoeren?
19. Door wat voor mensen wordt de watertaxi hoofdzakelijk gebruikt (toeristen of juist woon-werkverkeer)? Wat is de verhouding procentueel gezien ongeveer? Is er sprake van een soort hoogseizoen of spijtijden, zo ja wat zijn deze maanden/uren? Wat wordt er gedaan tijdens de minder drukke tijden?

20. Waar stappen de meeste mensen op de watertaxi (bij een P+R bijvoorbeeld of bij het centraal station) en wat is de drukste route? Richt het vervoer zich voornamelijk op snelle verbindingen in de stad of moet het juist breder gezien worden? Zorgt de watertaxi voor een vermindering van de verkeersproblemen (bereikbaarheid, parkeren) binnen Plaats X?
21. Hoeveel op-/uitstappunten hebben jullie in Plaats X? Zijn deze punten tactisch gekozen, bij een mooi museum bijvoorbeeld? Wie heeft de aanleg hiervan betaald en wie onderhoudt ze, de gemeente bijvoorbeeld? Zijn er meer zaken waaraan de gemeente vandaag de dag nog haar bijdrage levert?
22. Hoe hard mag er gevaren worden in Plaats X? Is het mogelijk om over het water ook daadwerkelijk tijdsinstellingen te boeken of is het voornamelijk de unieke ervaring van op het water zitten? Met andere woorden wat is de voornaamste reden dat mensen bij jullie op de watertaxi stappen?
23. Wordt er (ook) gevaren op oproep (zoals een taxi op de weg)? Of is het meer een soort van lijndienst? In het geval van een lijndienst: om de hoeveel tijd proberen jullie elk op-/uitstappunt te passeren?
24. Wat kost een ritje met de watertaxi? Wordt er ook gebruik gemaakt van een systeem met abonnementen/strippenkaarten?
25. Hoeveel mensen worden per jaar vervoerd ongeveer vervoerd door de watertaxi en wat is het gemiddelde bedrag dat ze daarvoor betalen?
26. Hoe worden de huidige boten aangedreven? Wordt er wel eens nagedacht over een duurzame vorm (bijv. elektrisch of op waterstof) nagedacht of is dat met de huidige boten niet mogelijk? Waarom wel of niet?
27. Wat zijn, globaal gezien, de jaarlijkse kosten en opbrengsten van de watertaxi? Zijn deze de afgelopen jaren positief gestegen? Heeft de watertaxi in voorgaande jaren wel eens verlies geleden, zo ja waardoor? Waar bestaan de kosten en opbrengsten vandaag de dag uit? Krijgt de watertaxi nog steun van bijvoorbeeld de gemeente of andere organisaties? Hoe kan de kosten/opbrengsten verhouding in de toekomst worden verbeterd?

Bijlage 6 Externe interview personen

De externe interviewlijst bestaat uit de volgende personen:

- Michel van der Veen, Ministerie van Economische Zaken
- Klaas Haverdings, Meerschap Paterswolde
- Ties Hazenberg en Frits Rhonda, Provincie Groningen
- Iris Nutma, Groninger Welvaart
- Fred Dalebout, New Hampshire Hotels
- Bertjan Hakvoort, Groningen City Club
- Hans Poll en Dina Jongedijk, Marketing Groningen en VVV
- Frank Broersma, Kamer van Koophandel
- Jacob Giezen en Karel Bosman, Energie Kennis Centrum Hanzehogeschool
- Erwin Stoker, OV Bureau
- Jan Frits Uien, Rondvaartbedrijf Kool
- Chris Beuker, Exploitant Oosterhaven
- Maarten Burgen en Hans Singelenberg, Koninklijk Horeca Groningen
- Emile Koopmans en Bert van Slochteren, Team 4 Architecten
- Niek Koops, Marine Service Noord

Bijlage 7 Externe interviewresultaten

Interview Ministerie van Economische Zaken (16/04/08)

Michel van der Veen

Belangrijkste conclusies:

- Dhr. Van Der Veen kent het idee van de watertaxi vanuit Rotterdam waar hij gewoond en gewerkt heeft. Deze stad is echter moeilijk te vergelijken. Vanuit Dordrecht bijvoorbeeld is vervoer over water echt een alternatief voor de fileproblematiek daar.
- Het is handig om eens navraag te doen naar de vergunningen op het water bij het loket vergunningen van de Gemeente Groningen.
- Waarschijnlijk gaat het voornamelijk om een aanlegvergunning en misschien zoiets dergelijks als een taxivergunning voor op de weg, misschien heeft het ministerie van verkeer & waterstaat wat informatie.
- Wellicht is het ook interessant om met Rondvaartbedrijf Kool te gaan praten, ook van hun kant kan dat heel interessant zijn.
- Essentieel voor een soort van lijndienst taxi zal het zijn dat er met enige regelmaat een boot voorbij komt.
- Misschien is het een idee om een watertaxi ook als soort van partyboot kan dienen. Dhr. Van Der Veen vindt dit namelijk iets waar in Groningen toch een hoop kansen zouden moeten liggen. Een feestje, borrel of zoiets dergelijks op het water. Waarschijnlijk biedt Kool ook al dergelijke arrangementen aan, maar het is misschien de moeite waard om de optie eens te bekijken (in Meppel is dit bijvoorbeeld heel populair).
- Veel mensen die van elders uit het land komen zullen toch gebruik maken van de parkeergarages om zo dicht mogelijk bij de stad te komen, zo redeneert dhr. Van Der Veen uit eigen ervaring.
- De mogelijkheid van P+R Haren tot in de stad moet nog eens goed bekeken worden (brughoogte van de spoorbrug).
- Met de ontwikkeling van Meerstad komen ongetwijfeld nieuwe mogelijkheden. Naar verluidt zal dit nieuwe deel wel te maken krijgen met wat ontsluitingsproblematiek.
- Het mooiste zou zijn als de boten multifunctioneel ingezet kunnen worden. Puur alleen gericht op toerisme zorgt voor een te dunne spoeling, aangezien de boot dan waarschijnlijk ook regelmatig stil zal liggen. Het is echter de vraag hoe hier verder invulling aan te geven, toch iets met de forens waarschijnlijk. De instap daarvoor zal dan echter heel laagdrempelig moeten zijn of er moeten een soort van akkoordjes worden gesloten met bedrijven of wijken (Meerstad, Tasman Toren). Vervoer over het water kan meer voordelen hebben dan alleen het mooie vanaf het water, bijvoorbeeld ook het feit dat het comfortabelere reizen is dan bijvoorbeeld de bus.
- Subsidies vanuit EZ zijn misschien een optie wanneer de boot een duurzame vorm van aandrijving krijgt, gezien de ambitie om duurzaamste stad te worden (innovatie subsidie). Het gaat hier dus meer om de ideeënontwikkeling (technologisch onderzoek). In de exploitatiefase moet je zeker niet op subsidie rekenen.
- Misschien is het leuk om eens met Gasunie te gaan praten over een duurzame aandrijving. Tevens is er met zonne-energie veel meer mogelijk dan het lijkt. Elektrische boten hebben zo hun voordelen, ze zijn bijvoorbeeld erg stil, echter wel langzaam.
- Je moet zorgen dat je in de exploitatie fase niet afhankelijk bent van subsidies. Dit is een erg belangrijk punt, je moet niet teveel vanuit subsidies denken, deze zijn voornamelijk interessant voor de opstartperiode.

Interview Meerschop Paterswolde (22/04/08)

Klaas Haverdings

Belangrijkste conclusies:

- Het gebied van Meerschop Paterswolde is zo'n 1000 hectare groot, waarvan ruim 300 hectare bestaat uit water. De begrenzing van het gebied bestaat uit de Stadsrot, Groningerweg, Meerweg en het Noord Willemskanaal. Het aparte is, dat er 3 gemeentes binnen het gebied 'zitten': Groningen, Haren en Tynaarlo.

- Het Hoornse Meer is jaren geleden ingericht als recreatiegebied voor de groeiende stad Groningen.
- Het Meerschop Paterswolde heeft een beleidsplan en een beeld kwaliteitsplan, deze zijn terug te vinden op de website. In grote lijnen zegt het: de oostkant van het gebied is natuur, de stadskant is bestemd voor intensieve recreatie en aan de zuidkant is voornamelijk wat meer bedrijvigheid (restaurants etc.). Het gebied is tevens bekend om het stukje Pieterpad er doorheen.
- Formeel is deze organisatie verantwoordelijk voor recreatie, landschapontwikkeling en de natuur. Daarnaast hebben ze een adviserende functie op bijvoorbeeld het gebied van bouwen (als iemand bijvoorbeeld iets aan het Hoornse Meer wil beginnen komen ze vaak eerst bij het Meerschop Paterswolde terecht).
- Er komt nog een grote waterwijk bij: Terborg (aan de westkant van het gebied), dit zou interessant kunnen zijn voor de watertaxi. Deze wijk krijgt een vaarverbinding naar het Hoornse Meer, er komt namelijk een brug in de Groninger Weg. Deze vaarverbinding moet in 2010 klaar zijn voor recreatief gebruik voor de achterliggende wijk.
- Van mei tot en met oktober gaat de spoorbrug richting de stad met enige regelmaat open. De boten vanuit Duitsland komen namelijk ook vaak via deze route, in de zomermaanden is dit best een drukke route.
- Het New Hampshire Hotel zit in het oude KPN opleidingscentrum en de directeur daar (dhr. Dalebout) wil graag bereikbaar zijn via het water en meer bedrijvigheid op het water. Het hotel profileert zich ook duidelijk als hotel aan het water, als er echter gasten komen die naar het water toe willen moeten ze helemaal omlopen. Het is de bedoeling om het water aldaar uit te breiden en op die manier het hotel aan het water 'te leggen'.
- Dhr. Haverdings heeft al eens samen met Jet Radema bekeken hoe de levendigheid op het water te vergroten in het Noorden van dit gebied.
- Volgens dhr. Haverdings zal het idee van de watertaxi voornamelijk op de toerist gericht moeten zijn. De lokale mensen zullen er alleen gebruik van maken wanneer er daadwerkelijk tijd gewonnen kan worden bijvoorbeeld. Via het Noord Willemskanaal zouden de mensen vanaf het transferium (P+R) in Haren naar de stad kunnen worden vervoert. Volgens dhr. Haverdings is de spoorbrug op dit traject helemaal niet zo'n groot probleem, aangezien deze regelmatig opengaat vanaf 1 mei.
- Er zou een leuk arrangement denkbaar zijn: vanaf CS naar Hotel New Hampshire, over het mooie water door 't sluisje (rijksmonument, die een restauratie in de planning heeft) en dan over het grote water richting het hotel. Er is in het gebied van Meerschop Paterswolde ook genoeg toeristisch te doen. Zo kan men varen, wandelen, op het terras zitten, een hapje eten etc (zie kaart).
- Probleem is misschien wel dat de toerist in Groningen zoveel mogelijk moet besteden in Groningen. Een deel van het gebied Meerschop Paterswolde ligt al in Drenthe.
- In dit stadium is het nog niet interessant om naar eventuele vergunningen of iets dergelijks na te denken, maar dat moet uiteindelijk wel goed komen. Er zal waarschijnlijk wel een vergunning aangevraagd moeten worden om zogenaamde commerciële activiteiten op het water uit te voeren.

Interview Provincie Groningen (23/04/08)

Ties Hazenberg
Frits Ronda

Belangrijkste conclusies:

- Dhr. Ronda (afdeling EZ, Provincie Groningen) is een aantal jaar geleden (zo'n 6 jaar, weten de mensen van GCC (Theo Venema) waarschijnlijk meer van) betrokken geweest bij een onderzoek naar een eventuele watertaxi in Groningen. Het idee was om bij een P+R in plaats van bussen gebruik te gaan maken van een watertaxi. Er waren toen plannen voor uitbreiding van de parkeergelegenheid bij de IKEA. (Daar is nu voor in de plaats gekomen de parkeergelegenheid bij de Euroborg (P3), waar gewerkt wordt met uitstekend werkend busvervoer richting de stad.) Er werd toen gedacht aan de locatie waar de brandweer nu zit (aan het water bij de IKEA), daar zou dan eventueel een opstapplaats komen voor een watertaxi. Van daaruit zouden mensen dan over het water vervoerd kunnen worden naar een aanlegplek bij het Groninger Museum. Het waren op zich leuke plannen, maar die zijn toen toch min of meer de ijskast ingegaan, omdat de aanschaf van de boten en andere te maken kosten (o.a. maken aanlegplekken) te hoog waren in combinatie met een fiks aantal onrendabele uren. Daarnaast kunnen de bussen veel flexibeler mensen vervoeren (meer opstappunten, tot dieper in de stad) en worden de bussen gekocht in de massa, wat zorgt voor een lagere aanschafwaarde. Het idee was ook om het rondvaartboten te gaan doen, om zo

snel veel mensen te kunnen vervoeren. Dit bleek echter een illusie, aangezien het wel even duurt voordat zo'n boot volzit en er dan maar met lage snelheid gevaren mocht worden (in tegenstelling tot bijvoorbeeld Rotterdam). Het idee was ook duidelijk gericht op vervoer voor iedereen, dus ook de forens moest er gebruik van gaan maken, omdat dat voor hun een snellere verbinding richting de stad zou zijn. En die forens heb je eigenlijk alleen maar in de spits, wat dus zorgt voor veel onrendabele uren.

- De watertaxi in Rotterdam en Amsterdam is een succes, omdat het een volwaardig alternatief (vaak zelfs een betere) is voor de normale taxi. Die situatie hebben wij in Groningen duidelijk niet. Nu zijn er wat problemen met het Damsterdiep, maar dat is straks ook weer opgelost en dan wordt het een hele snelle verbinding. De nieuwe parkeergarage daar zal ook door veel mensen gebruikt kunnen worden. Het is dus duidelijk dat het qua tijdswinst niet uitkan, dus zou het puur als leuk 'speeltje' voor de toerist bekeken moeten worden. Met een watertaxi langs de attracties van Groningen (waar dan ook echt uitgestapt kan worden) kan zeker wat toevoegen aan een bezoek van Groningen. Dan moet dus de afweging gemaakt worden of dat interessant is tegen de te maken kosten (apparatuur, boten etc.). Waarschijnlijk kost het in de eerste jaren ook meer dan dat het opbrengt. Ook moet er gekeken worden naar de mankracht die moet worden ingezet, mag iedereen bijvoorbeeld zo maar mensen vervoeren? De huidige regelgeving op dit gebied is best streng.
- Als er naar een duurzame vorm gekeken gaat worden is het verstandig om contact op te nemen met de Stichting Elektrisch Varen. Dit is een landelijke organisatie die zich actief bezig houdt met de mogelijkheden van een elektrische aandrijving bij boten. De rondvaartboot van Uiderwazerzijl (?) is de enige elektrisch aangedreven boot in de Provincie Groningen.
- Mocht er begonnen worden met het idee van de watertaxi dan moet het ook wel goed aangepakt worden, op zich spelen zaken als tijd en effectiviteit voor de toerist niet een hele grote rol, maar het moet niet zo zijn dat mensen drie kwartier op zo'n taxi staan te wachten.
- Het is zaak om zoveel mogelijk partijen (attracties) aan het water warm te maken voor het idee, zodat zij eventueel willen mee-investeren of arrangementen (zoals je altijd ziet in de ANWB Kampioen bijvoorbeeld) willen afspreken.
- Marketing Groningen dat op het toerisme gebied enorm goede zaken, omdat zij denken vanuit de vraagkant, wat wil de toerist? Het is daarom ook heel zinnig om met hun te gaan praten, zij hebben gezorgd voor een cultuurverandering in de benadering van toeristen en zullen ook hun mening hebben over de watertaxi.

Interview Groninger Welvaart (06/05/08)

Iris Nutma

Belangrijkste conclusies:

- Groninger Welvaart heeft als doelstelling het behoudt van nautische erfgoed. Hieronder vallen onder andere historisch schepen, vaarwateren en havens. Groninger Welvaart is een stichting die aandacht vraagt voor het nautische erfgoed, dit gebeurt aan de hand van een aantal evenementen. Zo wordt er geparticipeerd met de zogenaamde 'kerstdagen activiteiten'. Het initiatief voor de stichting is gekomen uit het veld: een aantal liefhebbers van historische schepen heeft zich er om bekomert. Er zitten ook liefhebbers van erfgoed in het algemeen bij.
- Mevr. Nutma denkt dat het een heel leuk idee kan zijn, waarbij de focus waarschijnlijk wel op de toerist zal moeten liggen (aangezien de afstanden niet erg groot zijn hier in Groningen en er over het water geen grote voordelen behaald kunnen worden). Je zal er dan wel iets toegevoegds van moeten maken, ten opzichte van het 'rondvaartgebeuren'. Ook is het een goed idee om te werken met de P+R's. De stichting heeft dit ook wel eens toegepast tijdens het evenement Groninger Welvaart. Toen werden de bezoekers via het Eemskanaal met bootjes vervoert naar het centrum.
- Groninger Welvaart wil absoluut meer levendigheid op het water, het is zonde dat er nu niks mee gebeurt. Er ligt namelijk een mooie waterinfrastructuur in Groningen.
- Wanneer de focus op de toerist komt te liggen moet er misschien gezocht worden naar een aansprekende manier van vervoer, dus niet via een ietwat oubollige rondvaartboot, maar misschien met een modern sloepje of juist een historische boot.
- Het is maar de vraag of het nodig is om de hele gracht te bestrijken met een watertaxi. Het stuk van het Eemskanaal tot der A is al een heel mooi stuk. Daarmee kan ingespeeld worden op de ontwikkelingen die gaande zijn aan de Oostkant van de stad (Meerstad, Tasmantoren, Euroborg etc.) en wordt er tegelijk een stuk cultuur historisch Groningen meegepakt. Helemaal om de

binnenstad heen gaan kost meer tijd en je hebt niet overal opstapplaatsen. In de buurt van der A ligt er al een mooie infrastructuur. Wellicht zullen er wel twee bruggen voor open moeten: de Museumbrug en de A-brug.

- Er zijn plannen om der A in te richten met historische schepen (hier heeft mevr. Nutma al eens onderzoek naar gedaan en nu is er van mensen vanuit het veld weer wat beweging ingekomen). Dit zou een extra toeristische attractie aan het water betekenen.
- Als je zou uitgaan van een wat langere tocht dan is het Reitdiep interessant. Het Reitdiep is prachtig vanuit het water.
- Tot twaalf personen is een klein vaarbewijs voldoende om mensen over het water te vervoeren.
- Het grootste knelpunt zal ongetwijfeld zitten in de kosten versus de opbrengsten, het is ook moeilijk om hier iets over te zeggen aangezien is zoiets nog nooit is geprobeerd hier.
- Er zijn twee bedrijfjes die het idee misschien wel willen (en kunnen, mits ze zich het ondernemingsplan voor hun geschreven wordt) oppakken: Groningsveer.nl en Sledeminner . Eventueel zou er ook samengewerkt kunnen worden (niet op exploitatie-niveau) met Groninger Welvaart. Chris Beuker (exploitant Oosterhaven) is misschien wel iemand die de exploitatie op zich wil nemen, hij houdt namelijk wel van zulk soort dingen.
- De samenwerking tussen een eventuele watertaxi en Groninger Welvaart zou kunnen bestaan uit bijvoorbeeld het meenemen van de watertaxi in de voorlichtingen die Groninger Welvaart geeft. Mevr. Rutma zou het zelf wel zien zitten om met een clubje mensen uit het 'wereldje' een businessplan voor de watertaxi te ontwikkelen.
- Een waterwegenkaart is misschien wel te verkrijgen via de Provincie Groningen, via Wybe Brandsma.
- Al met al vind mevr. Nutma het een heel leuk idee, wat ook financieel wel haalbaar moet zijn. Er moeten echter niet te hoge verwachtingen worden gesteld. Waarschijnlijk moet er of aan de comfort kant (werken met oude boten bijvoorbeeld) of aan de financiële kant wel wat concessies worden gedaan.

Interview Hotel New Hampshire (07/05/08)

Fred Dalebout

Belangrijkste conclusies:

- Bij Hotel New Hampshire bij het Hoornse Meer (in het oude KPN opleidingsgebouw) zijn er plannen om het water als het ware dichterbij het hotel te krijgen. Daarvoor hebben ze een landschapsarchitecte gevraagd wat schetsen te maken van de mogelijke situatie. Daaruit is een masterplan ontstaan wat bij de diverse instanties ligt. Het gaat namelijk om deel eigen terrein en een deel van Meerschapp Paterswolde wat eventueel afgegraven zou moeten worden. Het liefst zouden ze dit zo snel mogelijk uitvoeren, aangezien het nu 'net niks'. Het mooiste zou het zijn als er ook nog een extra doorgangetje komt vanaf het Eemskanaal. Dit moet nu nog via het oude sluisje (wat gerenoveerd gaat worden).
- Er zijn nu veel gasten (internationaal/nationaal) die eigenlijk nog te weinig gebruik maken van het meer, dat is jammer wat het is hartstikke mooi. Daarnaast zouden er ook meer mensen (niet hotelgasten) gebruik kunnen maken van het terras van het hotel, wanneer ze bijvoorbeeld een rondje om het meer fietsen. Er zou dan ook een mooi haventje bij kunnen komen met een aantal bootjes, waarmee gasten ook het meer op kunnen (bijvoorbeeld een zakenlunch op een sloepje op het water). Dit alles zou echt wat toevoegen aan het hotel. Dit zou dan niet zozeer gaan om een watertaxi maar gewoon wat bootjes voor eigen gebruik.
- Dhr. Dalebout denkt dat het idee van de watertaxi een toegevoegde waarde kan leveren aan de stad Groningen. Hij juicht meer roering en nieuwe ideeën dan ook altijd toe.
- Een watertaxi zou twee kanten op kunnen werken, enerzijds bijvoorbeeld mensen vanaf CS naar het hotel toe en anderzijds mensen vanaf het hotel de stad in. Veel mensen komen namelijk met de auto en vinden het leuk om even de stad in te gaan (zowel zakelijk als toerist). Dit gebeurt momenteel voornamelijk met een taxi over de weg. Over het water is natuurlijk weer een hele andere ervaring. Dit zou ook in de vorm van een arrangement aangeboden kunnen worden.
- Doordeweeks heeft het hotel voornamelijk zakelijke gasten en in het weekend en vakantieperiodes voornamelijk toeristen. Gasten komen enerzijds voor zaken (veel congressen) of de natuur, maar beide partijen willen anderzijds vaak ook wel wat van de stad zien. Dit zal in het geval van een watertaxi echter gekoppeld moeten zijn aan attractieve uitstapplaatsen (Groninger Museum

bijvoorbeeld). Opstappen bij het hotel zou kunnen aan het Eemskanaal, dat is een klein stukje lopen vanaf het hotel.

- Er zijn echter wat moeilijkheden op het Eemskanaal, zo zijn er 3 à 4 lage bruggen. Ook is het maar de vraag of er echt tijdswinst geboekt kan worden. De bereikbaarheid van het terrein en naar de stad zijn nu redelijk goed. Alleen in de spitsstijden is het wat moeilijker, maar dan gaan de bruggen waarschijnlijk ook minder snel open.
- New Hampshire Hotel hoeft ook een vestiging in de stad, op de hoek van de Winschoterkade. Hier ligt ook een haventje voor waar aangelegd kan worden. Dit hotel is ook van dhr. Dalebout en hier wordt dus volop mee samengewerkt. Het reseveringssysteem wordt geleid vanuit de vestiging bij het Hoornse Meer. Wanneer gasten een reservering maken kunnen ze kiezen uit beide hotels. Het hotel in het centrum heeft echter een kleinere capaciteit (37 kamers) dan de vestiging bij het Hoornse Meer (109 kamers). Een transfer tussen deze twee hotels zou interessant zijn, dan kan er namelijk een totaalpakket aangeboden kunnen worden aan de gasten waarbij ze gebruik kunnen maken van faciliteiten van beide hotels.
- Overige hotels (enigszins) aan het water zijn: tegenover de Ossenmarkt, NH Hotel bij het UMCG, Hotel de Ville in Boteringestraat. De watertaxi zal minder snel gebruikt worden door mensen die één nacht verblijven in de stad. Dit is het geval met de hotels in de stad, in tegenstelling tot bij het Hoornse Meer waar men vaak wat langer verblijft.
- Het moet wel zo zijn dat er binnen aanvaardbare tijd een taxi kan zijn bij het hotel, als mensen drie kwartier moeten wachten totdat een taxi hun op kan pikken dan wordt t lastig. Een taxi over de weg kan redelijk snel opgeroepen worden. Om vanaf het Hoornse Meer in het centrum te komen met een taxi over de weg kost zo'n €10, er zal dus een concurrerende prijs moeten komen. Belangrijk in het onderzoek is het daarom om te kijken naar hoeveel mensen je nodig hebt om het uit te laten kunnen.
- Ook is dit waarschijnlijk seizoensgebonden, met mooi weer zijn mensen natuurlijk sneller op het water.
- Het is misschien een optie voor een taxibedrijf om dit te exploiteren. Een taxibedrijf kan dit zo over haar oproepsysteem schakelen. Daarnaast zijn deze bedrijven al bekend en genereren al redelijk veel traffic. Dit zal dan echter wel via een goede marketingcampagne aan de (potentiële) klant kenbaar moeten worden gemaakt.
- Dhr. Dalebout zou zich wel voor kunnen stellen dat als er een daadwerkelijk een watertaxi komt waarvan zijn hotels profijt zouden hebben (waaraan het iets toevoegt) dat hij daaraan dan steun zou willen verlenen, eventueel zelfs financiële. Echter is dit wel wat op de zaken vooruitlopen. Misschien is het ook wel een optie dat het hotel zelfstandig een soort van vaardienst opzet. Uitgangspunt zal altijd zijn dat zoiets daadwerkelijk een toegevoegde waarde moet hebben zodat er meer traffic komt op het hotel (meer hotelgasten).
- Al met al lijkt het idee van de watertaxi hem wel een halbare kaart. Echter zal het wel met een goede ondernemende gedachte moeten worden opgepakt, dus een juist marketing en opbrengst/kosten filosofie. Wanneer het komt tot een partij die hier serieus werk van wil maken dan wil de dhr. Dalebout graag eens met die partij over de watertaxi praten om samen te werken op kennis- en financieel gebied. Marketing Groningen kan hier ook een belangrijke rol spelen, zij kunnen kenbaar maken dat er een dergelijke unieke onderneming is in Groningen.

Interview Groningen City Club (07/05/08)

Bert-Jan Hakvoort

Belangrijkste conclusies:

- Sinds half oktober 2007 is dhr. Hakvoort voorzitter van de Groningen City Club (GCC). Sinds die tijd heeft hij wel een heel duidelijk idee/visie over de watertaxi gevormd. Dit heeft dhr. Hakvoort ook opgenomen in zijn nieuwjaarstoespraak. Wat hem betreft is het idee van de watertaxi tot wat metaforisch naar voren gebracht, dus nog niet eens in de letterlijke zin van er moet een watertaxi komen, maar dat er iets moest gebeuren. De watertaxi zou hiervoor een aanzwengelaar kunnen zijn. De bestuurders van Groningen wachten naar de mening van Bert-Jan Hakvoort momenteel te veel af: 'ze passen keurig op de winkel, maar zorgen niet voor vernieuwing'. De opmerkingen op de nieuwjaarsreceptie en later ook in een column in CityScoop waren eigenlijk bedoeld om de bestuurders eens wakker te schudden. Volgens dhr. Hakvoort moet er over nieuwe impulsen worden nagedacht en moet er ook daadwerkelijk wat gedaan worden met baanbrekende ideeën. De ondernemers hebben deze baanbrekende visie wel en beseffen dat ze vooruit moeten denken

en niet in de waan van de dag moeten blijven hangen. Zo ontstond er een ander baanbrekend idee: de kabelbaan.

- Dit plan is toen door het college naar de mening van GCC veel te snel van tafel geveegd. Het was duidelijk dat de bestuurders dit een te gek idee (kinderachtig zelfs) vonden, waar ze totaal niet op zaten te wachten.
- De gemeente is nu bezig met het ontwerpen van een structuurs- en binnenstadvisie, dat is een goede zaak volgens dhr. Hakvoort. Maar als er gekeken wordt naar de structuur dan staan er de bekende dingen in. Natuurlijk vind GCC de bereikbaarheid van de stad, het parkeerprobleem en andere zaken belangrijk, maar dhr. Hakvoort vindt dat deze stad over zoveel meer kwaliteiten en mogelijkheden beschikt die nu nog onbenut zijn. Zo hebben we de kwaliteit lucht (kabelbaan) en water (watertaxi). Dat water niet in de structuurvisie van de gemeente is opgenomen is dhr. Hakvoort dan ook een doorn in het oog. Toen is ook het idee gekomen om dit een beetje een beeld te geven en het idee van de watertaxi eens te opperen (zodat het voor de mens enigszins herkenbaar is). Hij is er dan ook blij mee dat er nu tenminste over nagedacht wordt, in de vorm van dit onderzoek.
- Zo heb je voor de watertaxi bijvoorbeeld een prachtig opstappunt bij het Sontplein, veel mensen kunnen daar hun auto parkeren en dan via het water de stad in worden vervoerd. Als je dan de diepenring er bij kan pakken dan is dat hartstikke leuk en voegt het echt wat toe.
- Ook heeft dhr. Hakvoort wat gezegd over dat de diepenring eens 'opgeruimd' moet worden. Er liggen heel veel oude woonboten en dergelijke die het mooie waterbeeld verstoren, waarom wel de stadspanden opknappen (terecht dat we daar kien op zijn overigens) en dan op het water een paar meter verderop oude troep toestaan? Er zit hier blijkbaar geen politieke wil of durf, niemand wil hier zijn vingers aan branden.
- Het is zinnig om eens te kijken/onderzoeken welke groepen mensen onze stad bezoeken. Zo kan je voor iedere groep een bepaalde vervoersmogelijkheid omschrijven. De student bijvoorbeeld wil van CS naar het Zernike (tram?), iemand die hier een middagje komt winkelen kan prima werken met het transferium in Haren en voor iemand die hier echt komt voor een dagje uit (leuk rondwandelen, dingen bekijken, beetje shoppen) is de watertaxi een heel leuk alternatief. Dit kan namelijk echt iets toevoegen aan de beleving van een dagje Groningen.
- Belangrijk is het dat het een lage taxi wordt (rondvaartboothoogte) aangezien het geen optie is om de bruggen om de havenklap open te moeten gooien. Daarnaast zal een watertaxi absoluut binnen het duurzaamheidsbeleid moeten passen, niet één of andere oude pruttelmotor. De derde belangrijke voorwaarde is volgens dhr. Hakvoort dat een watertaxi redelijk frequent een bepaald punt passeert. Als mensen drie kwartier staan te wachten dan haken ze af. Het moet een redelijk hoog frequente lijndienst worden met mogelijkheid tot oproep.
- Uiteindelijk zal het waarschijnlijk niet makkelijk zijn om dit vervoersconcept uit te werken, maar men (college) moet niet direct roepen: ja, maar. Want dit is de 'dood in de pot' en daardoor komt er geen enkel revolutionair idee van de grond. Laten we eens kijken hoe de stad er met al haar kwaliteiten over pak en beet vijf à tien jaar uit moet zien. Je moet denken als een ondernemer (droom, visie). Dit mist dhr. Hakvoort bij de huidige bestuurders van Groningen.
- Het UMCG (grootste werkgever in de stad) had toen der tijd wel oren naar de kabelbaan, aangezien zij een behoorlijk parkeer- en bereikbaarheidsprobleem hebben met de Petrus van Campersingel. Het UMCG is met de watertaxi ook te bereiken en dan wordt het misschien meer dan een toeristisch speeltje, zo werd de kabelbaan namelijk eerst ook afgedaan. Er moet het besef komen dat er creatief nagedacht moet worden. Dan blijkt er namelijk opeens heel veel mogelijk.
- Zo is het ook een idee om bij het Kattendiep (in de buurt van het Pannenkoekenschip) wat oude woonboten van het water te halen en daar een soort 'Utrecht achtig' idee te creëren met vlonders aan het water waar men terrasjes kan maken. De watertaxi kan een aanzwengelaar van dit soort andere activiteiten worden. Je moet het zeker niet vanuit een te enge zin bekijken.
- In de toekomst zou het ook een deel van het bereikbaarheidsprobleem kunnen wegnemen, dan is het een optie om een grotere boot te nemen (rondvaartboot grootte). Er kan ook gecombineerd worden, voor de toerist kleinere sloepjes en voor de forens een grotere rondvaartboot.
- Naar aanleiding van de nieuwjaarstoespraak is dhr. Hakvoort uitgenodigd in Harlingen, waar ze ook met twee watertaxi's varen, dit was erg leuk uitgewerkt. Hier hebben ze het ook wat breder getrokken, met een yacht club, een gebouwkje, businessclub, wat horeca en een leer-werk project erbij. Zij hebben ook aangegeven dat mocht het er van komen zij graag hun kennis met Groningen willen delen. Ook heeft het Maritiem Kennis Centrum Delfzijl contact met hem opgenomen, zei boden aan om daar eens een haalbaarheidsstudie naar uit te voeren en van het idee van de watertaxi misschien wel een leer-werk traject willen maken. Dit is een partij die bijvoorbeeld het vervolgonderzoek (wat specifiek zal zijn) op zich kan nemen en misschien ook wel de uiteindelijke uitwerking.

- De private sector zal het idee moeten oppakken om het commercieel uit te werken en te exploiteren, logische partij hier zal Kool zijn, maar dit is nog een beetje op de zaken vooruit.
- Ook de GCC zal zeker mee willen denken en (met beperkte mate) wat financiële steun verlenen om het idee van de watertaxi op te starten. De GCC bestaat uit ondernemers die er namelijk allen baat bij hebben wanneer het economisch gezien goed gaat in Groningen.
- Mocht het een leer-werk project worden dan komt er misschien weer wat subsidie vrij komt en dit is ook erg leuk omdat die studenten affiniteit hebben met het water. Dit is voor het werven van fondsen misschien ook erg belangrijk, aangezien mensen dit een leuk initiatief vinden (zo hebben ze het in Harlingen ook gedaan). Dit is misschien ook leuker dan een sociaal werkgelegenheidsproject aangezien dat, met alle respect, toch wat minder representatieve mensen zijn (denk aan Delft). Wanneer het gaat om jonge mensen, die bezig zijn met een opleiding op maritiem gebied en ook daadwerkelijk iets kunnen leren en toevoegen dan spreekt dit voornamelijk de binnenstadsondernemers veel meer aan, die willen namelijk ook liever met zoiets geïdentificeerd worden dan met langdurig werkelozen. Een werkgelegenheidsproject is gedoemd om te mislukken.
- Wethouder Jaap Dijkstra ziet wel wat in het idee en het siert hem dat hij een afstudeeronderzoek er naar laat uitvoeren.

Interview Marketing Groningen & VVV (09/05/08)

Hans Poll
Dina Jongedijk

Belangrijkste conclusies:

- Zowel Hans Poll als Dina Jongedijk zijn positief over het idee, het is hartstikke leuk aangezien het wat toe kan voegen aan de stad. Het verrijkt de stad en versterkt het toeristisch profiel. Echter zijn er wel wat bedenkingen, dhr. Poll ziet in Groningen namelijk geen mogelijkheden om enorme tijdswinsten te boeken over het water. Om naar het idee van de kabelbaan te kijken: dat idee was mooi omdat het invulling kon geven aan een bestaande vervoersbehoefte/vervoersprobleem. De kans dat dergelijke problemen met een watertaxi worden opgelost is klein, aangezien mensen niet snel over het water kunnen worden vervoerd. Vandaar dat dit een logischer idee is voor de toerist.
- Voordeel van de watertaxi is dat het op kleinere schaal kan worden toegepast. Je kan bijvoorbeeld zeggen we gaan het eerst eens in de zomermaanden proberen bijvoorbeeld, mocht het dan een succes zijn dan kan het eventueel uitgebouwd worden. Maar in periodes waarin er minder toeristen zijn, is het de vraag hoeveel mensen er eventueel gebruik van zullen maken.
- Het grootste deel van de toeristen komt gewoon uit Nederland en voornamelijk voor het Groninger Museum of om te winkelen. Er zijn echter ook wel wat dingen op het water, zo kan men met de rondvaartboot of een kano of waterfiets huren bijvoorbeeld. Met een watertaxi kunnen mensen natuurlijk tot aan het Groninger Museum komen, of bij het Noorderplantsoen bijvoorbeeld. Dat is toch een prachtig park wat dicht tegen de stad aan ligt, maar te weinig gebruikt wordt. Zo zijn er mensen die een paar dagen naar Groningen komen en vragen of er ergens een park is waar men even rustig kan wandelen of zitten.
- De lokale Groninger fietst of loopt voornamelijk. Waarschijnlijk moet je het voornamelijk hebben van de mensen die hier een weekendje komen. Er is wel redelijk veel vraag naar water. Echter creëert het aanbod natuurlijk ook de vraag, er is nu nog niemand die naar de VVV toekomt met de vraag of er ook een watertaxi in Groningen is, maar als die er wel is dan kan dit natuurlijk duidelijk worden gemaakt (met een goede marketingcampagne) en dan zal die vraag vanzelf komen.
- De watertaxi zal inderdaad niet te hoog moeten zijn, aangezien er ook wel in de diepenring gevaren moet kunnen worden. Je moet je ook niet verkijken op de afstanden, richting het oosten (omgeving Meerstad) is al aardig eindje varen. Je zal het dus voornamelijk van de binnenstad moeten hebben, korte afstanden waarop mooi gevaren kan worden.
- De toeristische rapporten moeten maar eens goed bekeken worden, hierin zijn een hoop cijfers terug te vinden.
- In samenwerking met de VVV en Marketing Groningen kan de watertaxi behoorlijk gepromoot worden en dit biedt wel degelijk kansen. Het concept met echter niet overschat worden, in Rotterdam en Amsterdam bijvoorbeeld werkt het zo goed, omdat er echt tijdswinst geboekt kan worden. Maar met dit idee kan redelijk kleinschalig en voorzichtig gestart worden met een duidelijke doelgroep (de toerist die Groningen zo volledig mogelijk wil beleven), mocht het dan aanslaan dan kan het altijd groter aangepakt worden.

- Marketing Groningen zal geen financiële steun verlenen, aangezien zij zelf gesubsidieerd zijn vanuit de Gemeente Groningen. Echter kunnen ze wel steun verlenen bij promotie en kaartverkoop bijvoorbeeld.
- Met het Groninger Forum gaat natuurlijk ook het één en ander veranderen en wordt het misschien nog wel aantrekkelijker voor een watertaxi.
- Soms moeten dingen gewoon geprobeerd worden, zo had dhr. Poll ook met de Public Express (Olburg-Groningen) wel zo zijn twijfels, maar dit is uiteindelijk ook aangeslagen.

Interview Kamer van Koophandel (13/05/08)

Frank Broersma

Belangrijkste conclusies:

- Dhr. Broersma is adviseur regiostimulering bij de KvK in voornamelijk regio Groningen stad. De taak van deze afdeling is om de omstandigheden waarin ondernemers kunnen ondernemen zo optimaal mogelijk te maken. Het gaat meer om de onderneming dan de ondernemer. Er wordt ook veel samengewerkt met de gemeente.
- Het idee van de watertaxi is aansprekend, zeker als toeristische attractie. Of je het hele seizoen met een dergelijke activiteit bezig kan is nog maar de vraag. Het is aardig om naar rondvaartbedrijf Kool te kijken, is het mogelijk om enerzijds de stad voor een toerist beter bereikbaar te maken en anderzijds een unieke blik vanaf het water te geven. Dhr. Broersma denkt ook dat het rondvaartbedrijf hier wel geïnteresseerd in is. Zoals het bijvoorbeeld in Rotterdam gebeurt ziet dhr. Broersma het niet in Groningen gebeuren.
- Van begin april tot en met half oktober zou een leuke periode zijn. En dit dan in een lijndienstvorm. Tussen de plek waar je je auto neer zet (P+R) en de binnenstad. Waarschijnlijk een P+R in de Zuidoost kant van de stad, aangezien dit deel mooi bereikbaar is. De diepenring zal er sowieso bij gepakt moeten worden.
- Het gebruik van de fiets in de stad neemt af.
- Bruggen richting New Hampshire zijn erg laag, bovendien heb je te maken met spertijden.
- De opstapplaats (een P+R bijvoorbeeld) zal erg belangrijk zijn, daar moeten mensen echt zoiets hebben van kijk dit is nou leuk, het moet ook zichtbaar zijn en voorzien zijn van wat zaken. Ook moet je er zo naartoe kunnen. Bij de uitstapplaatsen kan je het met minder voorzieningen afdoen.
- De gedempte skivijver stond als opstappunt gepland voor de kabelbaan. Van daaruit zou de kabelbaan via het UMCG naar de Grote Markt gaan. Dit idee lag echter politiek een stuk gevoeliger dan de watertaxi waarschijnlijk zal doen. Daarnaast bracht dit idee ook juridische problemen met zich mee op het gebied van privacy, aangezien je vanuit de kabelbaan in achtertuinen van mensen kon kijken. Dhr. Broersma verwacht voor de watertaxi geen problemen van dergelijke aard.
- Voor vervoer van de werknemers van het UMCG door een watertaxi is het de vraag of er tijdswinst geboekt kan worden, dat kon met het idee van de kabelbaan namelijk wel en daarom was er de interesse.
- Rondvaartbedrijf Kool is de aangewezen organisatie om de exploitatie van een watertaxi op zich te nemen. Zou kunnen dit met hun kennis over het water en hun ervaren mensen goed als activiteit er bij doen.
- Misschien moet er ook eens over het woord watertaxi nagedacht worden. Het woord taxi is heeft nogal een lading. Misschien moet er net als in Delft eens naar een andere naam gekeken worden, een mooi Gronings woord bijvoorbeeld.
- De KvK kan zeggen dat ze idee ondersteunen en een aanwinst vinden voor Groningen. Dit helpt om partijen die moeten investeren over de streep te trekken. Dit is natuurlijk afhankelijk van het plan, maar KvK kan bijvoorbeeld zeggen dat een watertaxi een extra manier vormt om een bezoek aan de stad mogelijk te maken en dat ze denken dat Groningen wel meer bezoekers kan en wil ontvangen, maar deze mensen moeten wel een auto ergens kwijt kunnen. In het proces om de geest er voor rijp te maken kan de KvK best een belangrijke rol spelen. Financieel gezien echter niet, dat doet de KvK niet, ze kunnen echter wel een soort van sympathiebijdrage doen. Zo is dat met de kabelbaan ook gegaan, toen hebben meerdere partijen wat geld in een potje gestopt om het eens goed te onderzoeken.
- Het idee van een leer-werk project is heel leuk en biedt ook wel degelijk kansen tot het werven van investeerders.
- Het waterschap Noorderzeilvest is misschien wel een potentiële investeerder, aangezien zij bezig zijn met het ophogen van de kades bij het Winschoterdiep.

- Het zal qua exploitatie gewoon lastig zijn, wanneer een 'nieuwe' partij het idee gaat uitwerken. Dit in tegenstelling tot wanneer Kool het zou exploiteren, zij kunnen het namelijk naast hun huidige activiteiten doen en dan kan het veel sneller uit.
- Het is verstandig om het rapport naar de kabelbaan eens in te zien, om te kijken waar zij dachten dat de toeristen vandaan zouden komen en hoeveel, wat het zou mogen kosten etc.
- De kosten moeten binnen de perken worden gehouden, er hoeft nog niet eens gestreefd worden naar enorme winsten. Maar als je kan bewijzen dat het wat toevoegt aan de stad, dan zijn er partijen die willen investeren en kan het wat worden. En het parkeren is een erg belangrijk punt, zeker het verschil in geld en ervaring tussen parkeren in een parkeergarage in de stad of op een P+R in combinatie met de watertaxi.

Interview Hanzehogeschool Energie Kenniscentrum (14/05/08)

Jacob Giezen
Karel Bosman

Belangrijkste conclusies:

- De stichting Maritiem Kennis Centrum Delfzijl is wegens fraudepleging binnen het bestuur begin mei opgeheven. Deze stichting hield zich bezig met het re-integreren van langdurig werklozen in de maatschappij. Dhr. Giezen werd door deze stichting ingehuurd om deze langdurig werklozen te begeleiden en dingen te leren met betrekking tot compositiebouw voor het water, in dit geval volledig gericht op het bouwen van boten (vandaar het woorden maritiem). De resultaten van de stichting waren goed aangezien 85% van de cliënten uiteindelijk geplaatst zijn bij bedrijven.
- Dhr. Giezen is een zelfstandig ondernemer (Giezen Compositiebouw) die momenteel werkzaam is voor het energie kenniscentrum van de Hanzehogeschool. Hier werkt hij met 15 à 20 studenten aan een zonneboot die meedoet aan de Frisian Solar Challenge. Hier probeert hij zijn expertise over te brengen op deze technische studenten. In principe hebben deze studenten niet eens zoveel met boten of water, maar binnen korte tijd raken ze ontzettend enthousiast over het idee. De boten worden allemaal in een polyestersoort gemaakt, aangezien dit enorm sterk is en onderhoudsvriendelijk is.
- Dhr. Giezen heeft met dhr. Bosman ook het idee van de watertaxi besproken. Het lijkt hun beide namelijk een idee om in samenwerking met de Gemeente, Hanzehogeschool en eventueel ook nog Gasunie (op het Gasunie Engineering & Technology complex aan de Energieweg wordt de zonneboot gebouwd, zij bieden de faciliteiten aan) een prototype duurzame watertaxi te bouwen. Je kan het prototype dan zo laten bouwen dat je ook mallen kunt maken om uiteindelijk meerdere boten te bouwen (dit kost uiteraard wel meer dan wanneer er alleen een losstaand prototype wordt gebouwd).
- Dhr. Giezen gaat samenwerken met een oud student die het idee van het Maritiem Kennis Centrum Delfzijl wil kopiëren alleen dan wat dichterbij in de buurt van Groningen. Zij zouden eventueel het traject na de bouw van een watertaxi op zich nemen, dus het onderhoudt en varen van de boten. Dhr. Giezen vindt het enorm leuk om mensen uit het slop te trekken en weer aan het werk te krijgen. Hij beschikt over alle vaardiploma's dus kan eventueel mensen opleiden tot 'schipper'.
- Met zonnecellen kunnen ook zwaardere boten worden aangedreven. De TU Delft heeft bijvoorbeeld zonnepanelen van zo'n €30.000 die ook gebruikt worden in de ruimtevaart, daar is enorm veel kracht uit te halen. Een grotere boot zal dus betere zonnepanelen nodig hebben. Het is dus zaak om de boot zo licht mogelijk te houden, dhr. Giezen is hier dé aangewezen persoon voor, met enorm veel ervaring op dit gebied. Een dergelijke boot kan ook gecombineerd worden met een elektromotor die ondersteunend werkt. Op het gebied van elektrisch varen liggen enorme mogelijkheden en is enorm in opkomst.
- Dhr. Bosman is programma manager van het Energie Kenniscentrum van de Hanzehogeschool Groningen en staat dus ook erg positief tegenover het idee van de watertaxi in combinatie met een leer-werk project voor zijn studenten. Duurzaamheid staat bij dit centrum enorm hoog in het vaandel: het liefst gebruiken ze zo min mogelijk energie en als ze energie moeten gebruiken dan een duurzame vorm. Dit sluit prachtig aan op het beleid van Groningen en hierop kan de watertaxi prachtig inspelen. Aangezien er toch niet zo hard mag worden gevaren in Groningen kan er een prachtige duurzame boot gebouwd worden en uiteindelijk zal iedereen er wel in mee moeten aangezien gewoon bewezen is dat de fossiele brandstoffen opraken.

- Gasunie heeft in principe een faciliterende functie, zij stellen hun ruimte beschikbaar. Zij willen in principe niet deelnemen aan dergelijke zonneboot projecten, aangezien gas hun kernactiviteit is. Ze raken echter wel steeds meer geïnteresseerd.
- Het werken met studenten aan een boot werkt volgens dhr. Giezen erg goed, aangezien ze toch van behoorlijk niveau zijn en aardig wat kennis hebben. In het ideaalplaatje zijn zij dan ook de partij die de boot bouwen. Daarna kan er eventueel gewerkt worden met langdurig werkelozen in de exploitatie en onderhoud. Dit uiteraard gesteund door ervaren mensen op dit gebied, zoals dhr. Giezen. Dit kan eens besproken worden met hem en de jongen die een dergelijke stichting in de buurt van Groningen wil opzetten. Op dit gebied kan wat dhr. Giezen betreft ook prima samengewerkt worden met de dienst SOZAWE. In Delfzijl werd dit toendertijd ook opgezet, maar dit is er nooit van gekomen. De mensen daar kwamen van het GAK. Volgens dhr. Giezen kan van een groep van 30 mensen zo de helft op een boot worden geplaatst, het zijn vaak mensen die het best kunnen maar vaak even een duwtje nodig hebben.
- Studenten zijn enorm goedkope krachten, er wordt vaak alleen een stagevergoeding of iets dergelijks betaald. Echter als Groningen een goed figuur wil slaan in het streven naar de duurzaamste stad van Nederland te zijn, dan moet men met een dergelijk project als de watertaxi ook gewoon investeren. Dan kan het mogelijk zijn om ook mensen met veel expertise voor een dergelijk project in te zetten. De mensen werkzaam op het centrum bij Gasunie zitten echt op het vinkentouw om de ambities die de gemeente stelt op het gebied van duurzaamheid waar te maken.
- Eigenlijk zou het rondvaartbedrijf misschien wel de ideale partij zijn om het idee van de watertaxi op zich te nemen in samenwerking met het Energie Kenniscentrum volgens dhr. Bosman. Zo kan er bijvoorbeeld gekeken worden of de huidige boten die Kool gebruikt lichter en milieuvriendelijker gemaakt kunnen worden en daarnaast kan hun vloot dan uitgebreid worden met een aantal superduurzame nieuwe watertaxi's. Met hun kennis over het water zijn zij de aangewezen partij en hiermee wordt potentiële concurrentie juist een kans voor Kool (zie het voorbeeld in Delft).
- Er zal echt richting de toekomst worden gekeken, er moet op dit gebied (duurzaamheid) namelijk echt wat gebeuren.
- Beide heren willen graag eens met een partij om tafel zitten die plannen heeft om wat met de watertaxi te gaan doen en willen het rapport ook graag ontvangen om misschien wel eigen ideeën er op los te laten.

Interview OV Bureau (14/05/08)

Erwin Stoker

Belangrijkste conclusies:

- Wat het OV Bureau precies doet: <http://www.ovbgd.nl/>. Het bestaat sinds 2005 en het was de wens van deze provincies om het gezamenlijk in één organisatie onder te brengen, om het OV zou beter aan te kunnen sturen. Belangrijk punt is wel dat openbaar vervoer niet kosten dekkend is, de helft wordt ongeveer gedekt. Dit geld komt uit Den Haag en wordt verdeeld onder de provincies onder de noemer van 'doe er maar wat mee'. Het OV Bureau wil dit geld nuttig besteden en niet alleen kijken naar hoe zo efficiënt mogelijk, maar ook naar hoe kan de consument het best bediend worden.
- In de afgelopen jaren is het openbaar vervoer gegroeid met 13%. Ook is het aantal reizigers weer gegroeid, dit is ook goed voor het OV Bureau aangezien ze inkomensafhankelijk zijn. Het grootste contract is afgesloten met Arriva, dit is de grootste vervoerder (met de bus) in deze provincies. Naast die contract zijn er nog wat kleine contractjes afgesloten voor stukken in de regio die een ander openbaar vervoerder hebben (bijvoorbeeld Connexxion in Friesland en Flevoland).
- Eerste associatie met watertaxi is in principe toerisme voor dhr. Stoker, echter krijgen we in Groningen de komende jaren te maken met Meerstad. Dit kan voor het vervoer over het water wel een rol gaan spelen. Voor een verbinding van Meerstad naar de stad Groningen over de weg zal men namelijk over bruggen (nog in aanbouw/planning) moeten en bruggen zorgen eigenlijk altijd voor problemen op vervoersgebied.
- Aangezien er in de komende jaren (10 tot 15 jaar) zo'n 10.000 woningen in Meerstad komen, wat staat voor zo'n 25.000 mensen, ligt er een zogenaamde OV as voor de verbinding tussen Meerstad en de stad Groningen voor de komende jaren. Dit betekent dat er op dit traject sowieso een hoogfrequente vervoersmogelijkheid komt, dit kan een tram, een bus, maar ook wel degelijk een

watertaxi zijn. De vraag is alleen hoe hard er over het Eemskanaal gevaren mag worden en of het dus qua tijd interessant is om vervoer over het water uit te voeren.

- De ontwikkeling van Meerstad is eigenlijk ongunstig voor de huidige vervoerssystemen, aangezien de bebouwing rondom het meer komt. Dit is voor een bus (of tram) bijvoorbeeld niet ideaal. De ideale indeling zou voor zulke systemen juist zijn dat de huizen/wijken worden gebouwd rondom opstapplaatsen voor het openbaar vervoer. Voor een boot is de indeling van Meerstad juist wel interessant, aangezien er op het meer zelf een boot zou kunnen varen die overal vandaan mensen oppikt en vanaf het centrale punt een boot zou kunnen varen die richting Groningen stad gaat.
- Dus als dhr. Stoker denkt aan een watertaxi voor andere dan toeristische doeleinden dan denkt hij aan Meerstad. En dan zowel het vervoer binnen Meerstad, het wordt namelijk een gebied net zo groot als de stad Groningen, als het vervoer tussen Meerstad en de stad Groningen. De watertaxi zou wel een manier van vervoer kunnen zijn die aansluit op de behoeften van de mensen binnen Meerstad (grotere huizen en kavels, wat duurder wonen).
- Een andere optie voor de watertaxi zijn de P+R's volgens dhr. Stoker. Eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de P+R's door het woon-werkverkeer nog niet optimaal gebruikt worden. Mensen die in de stad werken gaan bij voorkeur toch nog tot hun werk met de auto. Hier komt wel wat verandering in, aangezien parkeerplaatsen steeds meer buiten de stad worden 'geduwd'. Dit gebeurt bijvoorbeeld ook bij het UMCG, de parkeerplaats daar moet ruimte maken voor extra gebouwen. Mede hierdoor doet de P+R bus 22 die vanaf de Skivijver, via Sontweg, UMCG, Grote Markt, Station, naar Haren gaat het steeds beter. Deze rijdt nu ook van 06.20uur tot 19.00uur en is dus steeds meer ingericht op woon-werkverkeer, in plaats van een dienst alleen voor het winkelende publiek. Toch gaat dit niet om de aantallen, als er voor het UMCG 500 mensen van de P+R gebruik maken doen ze het goed. Het UMCG grijpt echter elke mogelijkheid tot extra vervoersmogelijkheden aan, aangezien ze echt klem zitten daar.
- Op een zaterdag kunnen de P+R diensten de mensen haast niet verwerken. Op doordeweekse dagen valt dit nog mee, maar de eerdergenoemde lijn 22 bijvoorbeeld kan dan ook 150 mensen vervoeren en gaat iedere tien minuten.
- Sontweg is voor woon-werkverkeer en toerisme waarschijnlijk de best gebruikte P+R. Zaanstraat is wat meer de korte termijn P+R (winkelend publiek), aangezien je daar voor langer dan vier uur moet bijbetalen. Voor een P+R betaal je €2 en daarvoor kun je de auto parkeren en met maximaal vijf mensen gebruik maken van de bus.
- Als we naar de andere kant van de stad kijken richting Hoogkerk is het waarschijnlijk minder interessant aangezien op dit traject al een spoor ligt. Er zijn plannen om hier dubbelspoor van te maken met een station in Hoogkerk, daar zou een watertaxi niet tegenop kunnen. Daarnaast werkt het huidige busvervoer op dit traject goed. Het Reitdiep is toeristisch al aardig ontwikkeld.
- Van het busvervoer richting de stad Groningen zit er toch nog zo'n 20-25% woon-werkverkeer bij. De student/scholier neemt 43% voor zijn rekening. Het huidige openbaar vervoer in de vorm van bus is hoog gewaardeerd, daarnaast groeit het busvervoer. Vanuit het bereikbaarheidsperspectief verwacht dhr. Stoker niet, Meerstad daargelaten, dat er vraag is naar vervoer met een watertaxi. Vanuit toeristisch perspectief echter wel. Toch moeten de toeristen de P+R's nog beter zien te vinden, ze lijken de P+R's nog een beetje 'eng' te vinden. Een leuke opstapplaats zou Sontweg zijn vanuit toeristisch oogpunt en sowieso de diepenring, die is essentieel vanuit toeristisch oogpunt.
- Het meest logisch zou zijn als het rondvaartbedrijf Kool de activiteiten uit zou voeren, zowel de toeristische activiteiten als de activiteiten rondom Meerstad. Echter kunnen dergelijke activiteiten ook uitgevoerd worden door een andere commerciële onderneming of een vervoerder.
- De watertaxi kan natuurlijk wel degelijk een concurrent zijn van de rondvaartboot, in de vorm van voor een lagere prijs, in een iets hipper jasje vervoer over het water aanbieden.

Interview Rondvaartbedrijf Kool (19/05/08)

Dhr. Uijen

Belangrijkste conclusies:

- Het rondvaartbedrijf is heel flexibel. Ze doen van alles wat, feesten en partijen naar verschillende locaties, rondvaarten over het Reitdiep (richting Zoutkamp). De hoofdmoot blijft echter de 'standaard' rondvaart. Dit gaat dan ook het hele jaar door, echter merken ze wel dat het met het beter worden van het weer ook drukker wordt. Dit merk het rondvaartbedrijf voornamelijk bij de buitenlandse toeristen. Dit is overigens een belangrijke groep voor Kool, aangezien ongeveer één derde van de mensen die op een rondvaartboot stappen uit het buitenland komt. Groningen is

behoorlijk populair onder de buitenlanders aldus dhr. Uijen, niet alleen Duitsers maar ook bijvoorbeeld Amerikanen en Canadezen en daarnaast ook steeds meer Chinezen en Japanners.

- Het rondvaartbedrijf merkt ook dat er steeds meer mensen een overnachting maken in Groningen, aangezien ze samenwerken met de hotels. De hotels bieden arrangementen aan waarbij een rondvaart zit inbegrepen en dit werkt erg goed voor beide partijen. Doordeweeks zijn het over het algemeen wat oudere mensen die een rondvaart maken en in de weekenden zijn het juist de jonge gezinnen en dergelijke. In de vakanties is het vaak van alles wat en in het naseizoen veel feestjes en partijen. Aangezien Kool het enige rondvaartbedrijf in Groningen is en al 40 jaar bestaat heeft het een grote bekendheid en komen de mensen eigenlijk vanzelf wel. Veel mensen vinden Kool ook via het internet.
- Het beleid in Groningen is dat ze er niks bij willen hebben op het water, dus dhr. Uijen heeft niet het idee dat er concurrentie voor hun is. Echter stoort dhr. Uijen zich wel aan wat er allemaal gebeurt op het water, zo varen er soms zomaar bootjes op de grachten met tien tot vijftien mensen erop, hoewel dit op dergelijke bootjes helemaal niet is toegestaan. Wanneer er dan iets gebeurt met zo'n bootje komt het in het nieuws en dan heeft dit weer een negatieve uitwerking op het beeld rondom rondvaartbedrijf Kool.
- Dhr. Uijen vindt het idee van de watertaxi heel leuk. Ze hebben zelf wel eens iets dergelijks geprobeerd in samenwerking met de voorganger van de Arriva vanaf de Woonscheephaven tot de Zuiderhaven (met een aantal tussenliggende stops), aangezien er toen geen busvervoer was vanaf de Woonscheephaven. Ze zijn toen gaan varen met een rondvaartboot en kregen toen ook wat subsidie van de Gemeente, echter is het toen nooit aangeslagen en zijn ze er mee gestopt. Dit was zo'n 10 à 12 jaar geleden.
- Commercieel gezien heeft Dhr. Uijen dan ook zijn twijfels over een watertaxi. Aangezien de kosten voor aanschaf van een boot, onderhoud en de personeelskosten erg hoog zijn. Dhr. Uijen ziet wel in dat zij de aangewezen partij zijn om dit in Groningen uit te voeren, ze zijn hier ook wel degelijk geïnteresseerd in. Echter wordt dit tot op heden nooit gesteund door de diverse instanties. Dit begint bij de gemeente, zij zullen het één en ander moeten faciliteren. Rondvaartbedrijf zou het idee van de watertaxi wel willen exploiteren, zeker als daar in de opstartfase subsidies voor vrij komen. Echter moet er wel door de verschillende instanties meegewerkt worden om het plan rond te kunnen krijgen. Er is zelfs al een keer in kaart gebracht wat leuke uitstapplaatsen zouden kunnen zijn in de Diepenring. Toen liep men al op tegen een aantal plekken waar de aanleg van een stijger absoluut niet mogelijk was, omdat er bijvoorbeeld een woonboot voorlag. Daarnaast waren de kosten per aanlegplaats zo'n €20.000. Dit moest dan betaald worden door Kool en die hadden het geld er niet voor. Al met al waren er toen te veel zaken waar men tegenop liep en is niks van het plan terecht gekomen, voornamelijk omdat er geen steun was van de verschillende instanties. Zo heeft het rondvaartbedrijf ook plannen gehad om te varen naar de Euroborg. Hiervoor hebben ze toen van alle partijen (Provincie, Gemeente en Waterstaat) een vergunning verkregen. Er was voor de aanleg van een stijger echter geen dubbeltje beschikbaar vanuit deze instanties.
- De ontsluiting van Meerstad zou op het eerste gezicht een optie zijn met een boot, echter krijg je het waarschijnlijk nooit voor elkaar om harder te mogen varen dan zo'n 12 kilometer per uur op het Eemskanaal. Daarnaast komt Meerstad waarschijnlijk lager te liggen dan het Eemskanaal, dit betekent dat je met een watertaxi door een sluis zo moeten, wat ook weer veel tijd kost. Zo heeft Dhr. Uijen ook wel nagedacht over een snelle verbinding over het water van Delfzijl naar Groningen, dit wordt echter tegengehouden door allerlei instanties (zelfs een vissersbond bijvoorbeeld) die niet willen dat hier zo hard gevaren wordt.
- Dhr. Uijen staat absoluut open voor partijen die willen spreken over het idee van de watertaxi. Echter moet daar vanuit de gemeente dan ook iemand in mee willen doen die ook daadwerkelijk kan beslissen over dergelijke zaken als vergunningen voor aanlegplaatsen bijvoorbeeld. Ook moeten de verschillende instanties die allen vissen in de zelfde vijver (woonboothouders, bruine vloot, jachthavenhouders etc.) er met elkaar uitkomen, daarom moet er ook iemand zijn die daar politiek een beslissing over kan maken. Anders kan het bij leuke plannen blijven, maar loopt het uiteindelijk weer vast op zulke zaken. Ook het duurzame verhaal spreekt dhr. Uijen aan, zij zijn erg enthousiast om daar iets mee te doen. Waterstof lijkt qua verzekeringen nogal lastig te zijn, aangezien je dan met een explosieve stof vaart. Zo vaart de 'groene' rondvaartboot in Amsterdam nog steeds niet. Met de huidige brandstofkosten beseft het rondvaartbedrijf echter ook dat er wat moet gebeuren. Elektrische aandrijving met ondersteunen van zonnecellen is misschien het meest logisch. Aardgas heeft ook wat negatiefs, aangezien het ook explosief is. Het rondvaartbedrijf mag bijvoorbeeld nog niet eens een fles gas of koolzuur aan boord hebben.
- Uitgangspunt voor een boot zal echter zijn een maximale hoogte van 1,60 meter. Anders kan de diepenring niet bevaren worden, in verband met de vaste Steentilbrug. Varen met minimaal tien

mensen is kostendekkend voor het rondvaartbedrijf. In Groningen zijn verder geen noemenswaardige technische moeilijkheden op het water.

- Het rondvaartbedrijf mag haar activiteiten op het water uitbreiden, dus zij zijn de aangewezen partij. In wat voor vorm de ideeën dan ook zijn, het rondvaartbedrijf is bereid om te praten met deze partijen en zouden een goed plan dat zowel financieel als politiek wordt ondersteund graag exploiteren. Het moet als het gebeurt namelijk ook goed gebeuren, anders kan je net zo goed niet beginnen. Ook wordt de noodzaak voor vervoer op het gebied van woon-werkverkeer steeds groter, aangezien er steeds meer wonen aan het water komt (oostkant van de stad voornamelijk). Het is qua mankracht of iets dergelijks goed mogelijk voor Kool om haar activiteiten uit te breiden. Alle schippers bij het rondvaartbedrijf hebben een achtergrond in de professionele scheepsvaart.

Interview Exploitant Oosterhaven (19/05/08)

Chris Beuker

Belangrijkste conclusies:

- Chris Beuker is een druk bezet man. Allereerst doet hij de exploitant van de Oosterhaven, deze haven doet het vandaag de dag erg goed onder de pleziervaart. Dit is voor de middenstand (horeca, winkels, schouwburg etc.) in Groningen ook niet bepaald ongunstig, in totaal laten de gebruikers van de Oosterhaven op jaarbasis zo'n €2.200.000 achter in Groningen. De Oosterhaven is dan ook een prachtig stukje Groningen, met veel verschillende bouwstijlen door elkaar heen en het zit vlakbij het centrum. Naast deze activiteiten ontwerp en bouwt dhr. Beuker ook zijn eigen klassieke schepen (Lemsteraken), doet wat in onroerend goed en houdt hij zich ook bezig met water in bevroren toestand: hij ontwerpt slijpmachines voor de wereldtop in het schaatsen.
- Dhr. Beuker vindt het idee van de watertaxi erg leuk. Hij is van mening dat er zo veel mogelijk gekeken moet worden hoe Groningen interessant gemaakt kan worden voor bezoekers. Hoe meer bezoekers, hoe meer geld er achter zal blijven in Groningen. Dhr. Beuker vindt het dan ook erg jammer dat de kabelbaan er niet van is gekomen. De watertaxi is daar een leuk idee voor. Echter moet er natuurlijk altijd gekeken worden naar wat het opbrengt. De vraag is bijvoorbeeld of er ook een stukje overheidsgeld naar toe zal gaan als het een goede vervoersoptie wordt, dit zou het natuurlijk erg interessant maken, aangezien er veel geld in het openbaar vervoer omgaat. Voor de toerist is de Diepenring natuurlijk fantastisch mooi en alles wat hier om het water zit zal er ongetwijfeld heel enthousiast over zijn. Ook voor het woon-werkverkeer ziet dhr. Beuker wel kansen, er komen steeds meer wijken aan het water. Vervoer over water is dan een prachtig alternatief, geen stoplichten, geen files. Bijvoorbeeld vanaf de Oosterhaven naar het Centraal Station is met een bootje in drie minuten te doen, met de fiets in een kleine tien en met de auto in soms wel twintig minuten. Zo zijn er echt tijdwinsten te boeken, zeker in de Diepenring. De Diepenring mag momenteel ook nog twee kanten op bevaart worden.
- De goed te bereiken plekken in en rondom de gracht zijn (ook qua uitstappen): naast de Oosterhavenbrug, het Centraal Station (eventueel in samenwerking met rondvaartbedrijf Kool), bij de Kunstacademie, de hoge der A, de parkeergarage naar de Ossenmarkt, bij de Schouwburg en eventueel bij Pand 48 en de andere restaurantjes/terrasjes daar. Het kan zeker hoteliers en restauranthouders wat opleveren.
- De mooiste straten van de stad liggen aan de Noordkant en worden nu nog te weinig gezien, omdat mensen bijvoorbeeld op het Centraal Station aankomen tot de Vismarkt/Grote Markt gaan en dan weer omkeren.
- Het rondvaartbedrijf is de ideale partij om het idee van de watertaxi te exploiteren. Dhr. Beuker zou het ook leuk vinden om het zelf te proberen. Hij staat er echter ook voor open om er samen met meerdere mensen (rondvaartbedrijf, gemeente, GCC, Groninger Welvaart etc.) eens over na te denken en misschien wel iets te ondernemen om het van de grond te krijgen. Er moet eens creatief over nagedacht worden, want dan blijkt er opeens heel veel mogelijk. De Gemeente zal echter wel het voortouw nemen, bijvoorbeeld in het creëren van opstapplaatsen. Er worden toch ook bushokjes geplaatst.
- Om verschillende zaken te kunnen bekostigen, moet er echt eens gekeken worden of het mogelijk is om een deel van het openbaar vervoer geld daar voor aan te wenden. Er moet eens gekeken wat voor budget de gemeente Groningen daarvoor beschikbaar heeft, volgens dhr. Beuker was dat het afgelopen jaar zo'n €21.000.000.
- Dhr. Beuker is het eens met Bertjan Hakvoort dat de Diepenring eens 'opgeruimd' moet worden. Echter moet je hier wel uitkijken, over de Noorderhaven bijvoorbeeld zijn de meningen verdeeld,

echter is dit wel de laatste vrije haven van Nederland en het hoort echt bij de stad, aangezien het onderdeel uitmaakt van het nautische verleden van Groningen. Er zal voornamelijk selectief gekeken moeten worden naar de woonboten.

- De boot zal of een klassieke uitstraling moeten hebben of juist iets hypermoderns. En de laatste is waarschijnlijk het meest waarschijnlijk en logisch, zeker in combinatie met het duurzaamheidsverhaal.

Interview Team 4 Architecten (22/05/08)

Emile Koopmans
BK van Slochteren

Belangrijkste conclusies:

- Eigenlijk gaat het dhr. Van Slochteren niet zozeer om een watertaxi. Hij en dhr. Koopmans zitten meer te denken aan een waterbus. Met die gedacht is zo'n vier jaar geleden ook de presentatie van het hele idee gemaakt, deze presentatie is toen voorgedragen aan wethouder Frank de Vries.
- Beide heren denken ook dat je over het water weldegelijk tijdswinsten kan boeken. Je moet nog niet eens zozeer naar Meerstad zelf kijken bijvoorbeeld, maar allereerst is naar een P+R in de buurt van Driebond en een stop aan de Sontweg met een rondvaartboot, die de mensen uiteindelijk afzet bij de Poelebrug of bijvoorbeeld het Centraal Station. Tot deze brug heb je namelijk mooi vaarwater en bruggen die hoog genoeg zijn voor een rondvaartboot. Daarnaast ben je vanaf de Poelebrug zo in de stad en bij het ziekenhuis bijvoorbeeld. Als je eerst eens op dit traject gaat varen, dan heb je een mooi begin. Mensen vanuit Meerstad kunnen ook gebruik maken van deze dienst omdat ze hun auto kwijt zouden kunnen bij P+R Driebond, vanaf dat punt wordt het namelijk verkeerstechnisch moeilijk. Er moet een brug over het water komen en de wegen daar staan regelmatig vast. Als dit goed bevalt kan er uiteindelijk gekeken worden naar een overstap tot Meerstad (meerstad wordt namelijk echt een ontsluitingsprobleem waarover het nog jaren duurt voordat men hiervandaan fatsoenlijk vervoer kan krijgen, bruggen staan gepland maar duurt nog zo maar 10 jaar, aldus dhr. Van Slochteren), maar dat zou je pas in de toekomst moeten kijken. Dan kan er bijvoorbeeld ook gekeken naar een verbinding met Paddepoel en Haren.
- Belangrijk is echter dat je met het traject wat dhr. Koopmans en dhr. Van Slochteren een aantal jaar geleden al hebben geopperd voor lage kosten een nijpende verkeersproblematiek kan oplossen met een zeer snelle verbinding over het water. Er kunnen bijvoorbeeld gewoon eens een paar rondvaartboten gehuurd worden van een rederij in Amsterdam bijvoorbeeld en daarop kunnen mensen dan voor een euro bijvoorbeeld vervoerd worden. Er kunnen in een rondvaartboot zo 100 tot 150 man.
- Toeristisch gezien ziet dhr. Van Slochteren en dhr. Koopmans het idee minder zitten. Althans wanneer je bijvoorbeeld een rondje om de Diepenring als uitgangspunt neemt, hier moeten drie bruggen voor open en dat is volgens hun geen optie. Er kunnen echter wel toeristen worden meegenomen vanaf de P+R plekken op het eerder genoemde traject, want het is natuurlijk wel een attractie vervoer over water (denk aan alle Duitsers op P+R Sontweg)
- Het zou wellicht logisch zijn als rondvaartbedrijf Kool de activiteiten van zo'n lijndienst op zich zou nemen, echter zou ook de huidige openbaar vervoerder in de provincie (Arriva) dit op zich kunnen nemen. Van de Drechtsteden naar Rotterdam voert Connexxion bijvoorbeeld ook diensten uit over het water.
- Een dergelijke lijndienst Driebond-Sontweg-Poelestraat zou in de spits elk kwartier en daartussen elk half uur moeten varen.
- Bruggen zijn in sommige gevallen details. Zo bijvoorbeeld het traject Haren-Groningen, het Emmaviaduct gaat er binnenkort een jaar uit dit betekent dat dit een enorm verkeersprobleem gaat opleveren. Wat de bus van de P+R in Haren weleens de nodige vertraging op zou kunnen leveren, een dergelijke situatie maakt vervoer over water ineens weer een stuk interessanter, zelfs als zitten er bruggen. Vaste bruggen kunnen overigens zonder al te hoge kosten worden opgehoogd, beweegbare bruggen daarentegen zijn een stuk lastiger en kostbaarder verhaal, aldus dhr. Koopmans. Als je echter kijkt naar de investeringen die gepland staan voor bijvoorbeeld een tram, dan kan het idee van een waterbus echt voor een fractie van deze kosten geprobeerd worden. Mocht het dan een succes blijken dan kan je het idee uitbouwen naar de verschillende uithoeken in de stad en dan worden zaken als brughoogtes en dergelijke pas relevant. Het plan niet meteen te groot zijn, begin is klein met een goed haalbaar traject (niet meteen met een totaalproject komen waarvan iedereen gaat gillen).

- Dhr. Van Slochteren denkt dat er een markt is voor vervoer tussen Haren en Groningen over het water als het in ongeveer 20 minuten kan in de spits. In een rondvaartboot kunnen 150 personen en daarmee vaar je dan zo de files voorbij.
- In de toekomst wordt waarschijnlijk ook het gebied bij de Suikerunie ontwikkeld, dit is een enorm gebied met veel mogelijkheden ook voor een waterbus.
- Een belangrijk punt in de toekomst is ook het feit dat Groningen de Grote Markt busvrij wil hebben. Dan wordt de huidige goedwerkende P+R busvervoer een stuk minder interessant.
- In Kopenhagen is het idee ook goed uitgewerkt. Hier zijn het echt bussen die zowel worden gebruikt door woon-werkverkeer en toeristen. Toeristen kunnen bijvoorbeeld aan de ene kant van de stad worden afgezet, met een gids door de stad heen en aan de andere kant weer opgepikt worden in Kopenhagen.
- Over het water naar de Euroborg zit er een klein beweegbaar bruggetje die voor problemen zorgen. De afritten van de ring zouden eventueel verhoogd kunnen worden. Voor een voetbalwedstrijd zouden bijvoorbeeld zo duizenden mensen vervoert kunnen worden vanuit de stad. De vraag is waarom bij vlakbij de Euroborg een beweegbare brug wordt gemaakt als je even verderop vastloopt. Dit is een beetje vreemd beleid.
- Zowel dhr. Koopmans en dhr. Van Slochteren zouden graag nog eens met verschillende partijen om tafel zitten om van gedachte te wisselen.
- Het plan van de kabelbaan was leuk, maar (zeker financieel) veel minder haalbaar dan een waterbus. Kabelbaan zou beter passen in bergachtig gebied. Het is ook gek dat zoiets helemaal onderzocht wordt terwijl we al 2000jaar t water hebben.
- Het idee is ontstaan uit een commerciële club die is opgeheven, dhr. Van Slochteren was toen voorzitter.

Interview Marine Service Noord (26/05/08)

Niek J. Koops

Belangrijkste conclusies:

- Het idee van de watertaxi is goed. Vanuit het oogpunt van het beschikbare water en de duurzaamheid is het een overweging om enige transport over het water te laten plaatsvinden. Er zijn prima duurzame oplossingen en het ontlast de wegen.
- Belangrijk is de diepte van de grachten in Groningen, dit zou voor een ontwikkeling van een boot belangrijk zijn. Wanneer de Diepenring ondiep blijkt te zijn, dan kan dat problemen gaan geven. Je hebt tussen bodem en brug minimaal 2,50 meter nodig. Een boot dieper in het water krijgen dan een rondvaartboot met zo'n 1,60 meter boven water is haast ondenkbaar, je krijgt ook een beetje een gek gezicht.
- Het voorbeeld van de waterstofboot is echt een lange termijn plan. De aanschaf van de fuel cell boat kost € 2.200.000 . Dat is veel geld, een vergelijkende boot die gewoon op gasoline vaart kost zo'n € 1.600.00. Qua exploitatiekosten (kosten per kilometer) ontlopen de twee optie elkaar niet veel. Het grote voordeel van de waterstofboot komt wanneer mensen moeten gaan betalen voor hun Co2 uitstoot. Binnen een paar jaar gaat dit waarschijnlijk gebeuren en dan wordt een buskaartje bijvoorbeeld opeens wat duurder. Daarnaast stijgen de kosten van ruwe olie momenteel in rap tempo. Waterstof kan alleen maar goedkoper worden en ruwe olie varianten alleen maar duurder.
- De fuel cell boat in Amsterdam is ontwikkeld door een consortium met daarin vijf partijen. De boot gaat in de spitsuren varen voor Shell (vanaf het CS over het IJ, naar Shell) en tussen de spitsuren door fungeert de boot als rondvaartboot voor rederij Lovers (hoofdinvesteerder). In het consortium zit ook een gasbedrijf (Linde), zij hebben een waterstoftankstation aangelegd. Nuon levert de stroom voor het bewerkingsproces van waterstof uit één van haar windparken, dus ook dit is duurzaam. Er kunnen 100 mensen in de boot en de maximale vaarsnelheid is zo'n 18 km/h.
- De boot voldoet aan alle regels, dit is dan ook niet de reden van de vertraging. Eind dit jaar gaat de boot varen.
- De boot zal op één tank waterstof een dag kunnen varen. De tankstation worden met vrachtwagens bevoorrad.
- Er is nog geen waterstofinfrastructuur. Als er echter geen vertrouwen zou zijn in de uiteindelijke komst van een dergelijke infrastructuur dan zou er nu niet al zo veel geld in een dergelijk project als de fuel cell boat worden gestoken.

- Er zijn momenteel al zo'n tien partijen die op een 'lijstje' staan van geïnteresseerden, de bouwtijd zal echter geen problemen leveren, aangezien het na de eerste boot snel kan gaan. Regelgeving en dergelijke kost ook veel tijd.
- Al met al zou de waterstofboot prachtig passen in het totaalplan naar het streven duurzaamste stad te worden. Bussen zouden ook op waterstof kunnen rijden.
- Voordeel van waterstof t.o.v. bijvoorbeeld zonne-energie is dat het goed is op te slaan, zonder energieverlies. Dit maakt gebruik op commercieel niveau moeilijk.
- De genomen stappen kunnen in de loop van de jaren doorontwikkelt worden, andere stappen kunnen er echter niet genomen worden.
- Regelgeving stimuleert, wanneer mensen moeten gaan betalen dan zien ze de alternatieven opeens wel.
- Ook sloepjes zijn uit te rusten met een waterstofaandrijving.

Bijlage 8 Waterkaarten ANWB

Uitleg waterkaarten

BB = Beweegbare brug

H = Hoogte van de brug gemeten vanaf wateroppervlak (getal x 10 centimeter)

W = Breedte van het water

Copyright ANWB: ANWB Wateratlas A, 2008

