

**Onderwerp**

Beantwoording vragen fractie 50plus d.d. 11 mei 2018

Registratienummer

2241683

Datum

15 mei 2018

Auteur

E. Pippel

Afdeling/Bureau

RE

Kern mededeling:

Vooruitlopend op de behandeling van de Nota van Uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer op 16 mei 2018 in de commissie Economie heeft de Statenfractie van 50plus op 11 mei 2018 schriftelijke vragen gesteld aan gedeputeerde Fackeldey. In deze mededeling treft u de antwoorden van gedeputeerde Fackeldey aan.

Mededeling:**Vraag 1**

Kan het college van GS concreet maken wat de 'zwaardere' adviesrol van de gemeente Lelystad zal inhouden?

Het college van GS heeft het volgende voor ogen:

- De gemeente Lelystad wordt actief om advies gevraagd bij besluiten die het openbaar vervoer in Lelystad aangaan
- Het advies van de gemeente zal nadrukkelijk worden meegewogen in de provinciale besluitvorming.
- Het college kan alleen gemotiveerd afwijken van een advies van de gemeente.

Vraag 2

Eerbiedigt het college van GS de stellingname en de uitgesproken constatering en bevindingen van de gemeenteraad Lelystad die bij een breed aangenomen motie is aangenomen, zoals onder andere:

1. *De constatering dat de vervoersstromen in Zwolle en Arnhem van een andere orde is dan Lelystad en dus niet met elkaar te vergelijken zijn;*
2. *Het voor de gemeenteraad onwenselijk is dat de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel het lokaal openbaar vervoer gaan bepalen;*
3. *De constatering dat de huidige concessie goed verloopt en het tarief per dienstregeling uur is beduidend lager dan in een grotere concessie en dit zal leiden tot geldverspilling van gemeenschapsgeld;*
4. *Het wenselijk is dat de gemeenteraad van Lelystad bij een nieuwe concessie openbaar vervoer directe en volledige invloed behoudt op het Programma van Eisen, het bestek, de gunning, de dienstregeling, lijnvoering, sociale veiligheid, (duurzaam) materieel personeel en dergelijke, zoals dit ook bij de huidige concessie tot stand is gekomen.*

Ad 1:

Wij erkennen dat er binnen de grote concessie verschillen bestaan tussen de vervoersstromen. Bij de aanbesteding zullen wij hieraan ook aandacht schenken. Zo kan er binnen één aanbesteding worden gewerkt met verschillende percelen. Op die manier kan ook binnen een grotere aanbesteding worden ingespeeld op de verschillende vervoersstromen in delen daarvan.

Ad 2 en 4:

Wij zijn het met de gemeenteraad eens dat een nauwe betrokkenheid van de gemeente gewenst is. Wij hebben op hoofdlijnen reeds afspraken met B&W gemaakt over de wijze waarop ook zonder delegatie deze nauwe betrokkenheid kan worden ingevuld en zullen dat nog nader met de gemeente uitwerken.

Ad 3:

Wij onderschrijven dat het vervoer in de concessie goed verloopt en dat er sprake

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Fackeldey, J.A.**

**Ter kennisname aan PS en
burgerleden**



ke is van een relatief laag tarief per dienstregelingsuur. De ontwikkelingen op de markt en de opdracht tot verduurzaming van het openbaar vervoer betekenen echter dat bij een nieuwe aanbesteding een tariefstijging te verwachten is. Juist daarom hechten wij er groot belang aan de mogelijkheden te benutten om nog meer voordeel te behalen door stads- en streekvervoer onder te brengen in één aanbesteding. Samenvoeging betekent namelijk niet dat het hoogste tarief van alle huidige concessies gaat gelden voor de nieuwe, grotere concessie. Er zal een gemiddeld tarief gaan gelden en we verwachten voor zowel het stadsvervoer van Lelystad als het streekvervoer dat onder IJsselmond valt, een betere prijs-kwaliteitverhouding te kunnen realiseren.

Vraag 3

Volgens de fractie van 50PLUS heeft de Concessie Stadsdienst Lelystad vanaf 2022 als deze onderdeel gaat uitmaken van de nieuwe concessie IJssel-Vecht geen enkele meerwaarde omdat de vigerende concessie stadsdienst Lelystad volledig voldoet aan de in de Nota van Uitgangspunten genoemde 'Kernboodschap'.

Is het college dit met de fractie van 50PLUS eens? Zo nee, waarom niet en waar blijkt dat aantoonbaar en cijfermatig uit?

Het college van GS is het niet eens met deze stelling. Gelet op in ieder geval twee van de vier doelstellingen voor de nieuwe concessies achten wij voortzetting van de gedelegeerde bevoegdheid niet gewenst:

- Aansluiting op reizigersstromen en veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers: vanwege de bij het antwoord op vraag 2 genoemde verwevenheid met de omgeving ziet het college meerwaarde in opname van Lelystad in een grotere concessie, waardoor een optimaler vervoeraanbod gerealiseerd kan worden en grenzen voor reizigers kunnen worden geslecht.
- Verdere verduurzaming OV:
 - o De verwachting is dat grootschaliger inkoop van Zero Emissie bussen en realisatie van laad/tankinfrastructuur voordeel heeft.
 - o De organisatie van voertuigen laden op grote knooppunten verloopt gemakkelijker als op deze grote knooppunten slechts één vervoerder actief is.

Vraag 4

Stel dat de gemeenteraad Lelystad op hetzelfde standpunt blijft staan, is het college van GS het met de fractie van 50PLUS eens, dat gelet op de ontstane situatie in Lelystad, dat de besluitvorming bij beslispunt 1 over het toevoegen van Lelystad aan de concessie zou moeten worden uitgesteld en dat er eerst opnieuw op overeenstemming gericht overleg met het nieuwe college van B&W gevoerd zou moeten worden?

Het besluit om de delegatie opnieuw te delegeren is primair aan GS. Vanzelfsprekend wil het college een goede samenwerking met de gemeente behouden; dat is in het belang van de inwoners van Lelystad en de openbaar-vervoerreizigers. Met B&W is eind april jl. overeenstemming bereikt over de wijze waarop de gemeente betrokken kan blijven bij het lokale openbaar vervoer in de situatie waarin de bevoegdheid niet opnieuw gedelegeerd is. De gemeente krijgt dan de adviesrol zoals in vraag 1 genoemd.

Vraag 5

1. *Zat de heer Fackeldey nog als wethouder in het college van B&W Lelystad, waarin werd besproken het besluit van GS om Provinciale Staten voor te stellen om, in aanvulling op de voorliggende Nota van Uitgangspunten, het stadsvervoer Lelystad, na afloop van de lopende concessie voor dat stadsvervoer in 2021, toe te voegen aan de concessie IJssel-Vecht?*
2. *Heeft gedeputeerde Fackeldey als wethouder op enigerlei meegesproken en/of invloed gehad in het college(besluit) van B&W bij de totstandkoming van de informatienota voor de gemeenteraad Lelystad samenvoeging concessies? Zo ja wanneer?*
3. *Heeft Gedeputeerde Fackeldey mede ingestemd als collegelid van B&W Lelystad op de Zienswijze Ontwerp Programma Mobiliteit & Ruimte collegebesluit, Kenmerk U17-105913 8 november ingediend bij GS zoals onderstaande samenvatting?*



4. *Heeft de gedeputeerde nog steeds dezelfde mening als toentertijd als wethouder in het college van Lelystad zoals verwoord in onderstaande samenvatting zienswijze onder de punten C, D en E?*

Het is een terechte constatering dat de heer Fackeldey wethouder van Lelystad was in de periode waarin in B&W en de gemeenteraad is gesproken over de toekomst van de gedelegeerde bevoegdheid. De standpunten van de gemeente en van de provincie in dit dossier zijn echter nadrukkelijk standpunten van de colleges van B&W resp. GS. Het is van ondergeschikt belang wat het exacte standpunt van de heer Fackeldey hierin is (geweest). Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat een wijziging van functie en rol ook kan leiden tot een wijziging van standpunten. De provincie heeft immers een ander afwegingskader dan de gemeente.

Zienswijze ontwerp Programma Mobiliteit en Ruimte

Voor de volledigheid gaan wij ook in op de punten c, d en e in de zienswijze die de gemeente heeft ingediend op het ontwerp Programma Mobiliteit en Ruimte van de provincie Flevoland. Overigens zullen we ook nog in deze zin schriftelijk naar de gemeente Lelystad reageren.

Ad c

Wij zien geen meerwaarde in een samenvoeging van de concessie Lelystad met Overijssel en Gelderland. Juist een kleine concessie als die van Lelystad biedt kansen voor innovatie en vergroten van de kosteneffectiviteit.

Zie hiervoor de beantwoording van vragen 2 en 3.

Ad d en e

Samen met de provincie Flevoland en de gemeente Almere is de gemeente Lelystad onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam en medeondertekenaar van het convenant tot verbetering van de onderlinge samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam.

Wij voelen ons verbonden met de Amsterdamse regio en beogen daarmee, ook ten aanzien van het openbaar vervoer, het versterken van de samenwerking.

Lelystad (en de rest van Flevoland) is zowel georiënteerd op de Amsterdamse regio als op het oosten en noorden van Nederland. Het is van groot belang dat in beide richtingen de afstemming en samenhang van het openbaar vervoer goed is. Samenwerking in de ene richting sluit samenwerking in de andere richting niet uit. Voor de verbinding met de Amsterdamse regio zijn Lelystad en Flevoland uitsluitend aangewezen op de trein. Daarom werkt de provincie in MRA-verband intensief samen om een goed treinproduct te krijgen en behouden. In dat verband wordt ook gestreefd naar een verbetering van de treinverbindingen naar noord- en oost-Nederland. Waar het het openbaar vervoer per bus betreft, ligt er vanuit Lelystad vooral een relatie met overig Flevoland. Daarom zet de provincie in op intensievere samenwerking en integratie met IJsselmond en Gelderland/Overijssel.