

**Onderwerp**

Achtergrondinformatie bij het ontwerpbesluit tot delegatie van OV Almere

Registratienummer

1905334

Datum

26 april 2016

Auteur

K. C. IJssel

Afdeling/Bureau

RE

Kern mededeling:

U treft hieronder een nadere toelichting aan op verschillende punten die een rol spelen in het openbaar vervoer (OV) Almere en/of bij de behandeling van het Statenvoorstel over het ontwerpbesluit tot delegatie van het OV voor Almere. Aan de orde komen de voorbereiding van de verlening van de concessie 2018-2027, de vergroening van het busvervoer, de sociale veiligheid en de invulling van het lijnennet in de nieuwe wijken van Almere.

Openbaarheid**Passief openbaar****Portefeuillehouder**

Stuivenberg, A.

Ter kennisname aan PS en
burgerleden

Mededeling:**1. De voorbereiding van de nieuwe concessieperiode (2018-2027)**

In de afgelopen periode heeft de voortvarendheid waarmee het college van de gemeente Almere voorbereidingen heeft getroffen voor de concessieperiode 2018-2027 tot vragen geleid in uw commissie Economie. De indruk ontstond dat B&W een nieuwe delegatie als vanzelfsprekendheid zagen. Dit was niet het geval. De lopende delegatie heeft als einddatum 31 december 2017 en in het huidige delegatiebesluit is niets geregeld over de overgang naar een volgende concessieperiode. B&W waren daarom als gedelegeerd bevoegd gezag het enige bestuursorgaan dat de benodigde voorbereidingen voor de nieuwe concessieperiode kon treffen. Om te voorkomen dat de aanbesteding van OV Almere tegelijk op de markt kwam met de concessie Amstelland-Meerlanden of de concessie Noord-Holland Noord, hebben B&W de aanbesteding voortvarend opgepakt. De ervaring leert namelijk dat vervoerders niet gauw inschrijven op meerdere aanbestedingen tegelijk. Het is daarom in het belang van de Almeerse reizigers dat de aanbesteding nu al is gestart.

2. De vergroening van het busvervoer

Op 15 april ondertekende het IPO namens de provincies het bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus. Daarin wordt afgesproken dat partijen ernaar streven dat vanaf 2030 het busvervoer volledig emissievrij is aan de uitlaat, dat nieuwe bussen in 2025 gebruik maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt en dat OV-concessies een zo laag mogelijke CO₂-emissie hebben per reizigerskilometer, waarbij wordt gerekend vanaf opwekking tot uitstoot. In Flevoland krijgt dit bestuursakkoord uitwerking op de volgende manieren:

- Als minimumeis voor de concessie OV Almere 2017-2027 geldt dat de bussen moeten voldoen aan Euro VI, de zwaarste EU-norm.
- Verder is het streven voor OV Almere het busvervoer verder te vergroenen door extra middelen in te zetten waar mogelijk.
- Voor de concessie OV Almere 2017-2027 is € 2.000.000 beschikbaar voor het creëren van een laadinfrastructuur voor elektrische bussen. Om voor deze aanvullende subsidie in aanmerking te komen moet de vervoerder minimaal de helft van het aantal kilometers in de stadsdienst Almere als Zero Emissie uitvoeren.
- Voor de concessie van het stadsvervoer Lelystad geldt dat bij de nieuwe concessieperiode die begint in 2021, het programma van eisen zal zijn afgestemd op de beoogde verduurzaming van het busvervoer.
- De bussen die nu in Lelystad rijden, voldoen aan de Euro V-norm (= de op één na hoogste Euro-norm).
- Voor de concessie IJsselmond geldt ook dat het programma van eisen zal zijn afgestemd op de beoogde verduurzaming van het busvervoer wanneer de aanbesteding start voor de nieuwe concessieperiode vanaf 2023.



- Momenteel voldoet 60% van de bussen in IJsselmond aan de Euro VI-norm en IJsselmond loopt daarmee voor op het merendeel van de busconcessies in Nederland.
- Waar zich mogelijkheden voordoen het busvervoer sneller te vergroenen, zullen de betrokken overheden kansen aangrijpen, voor zover die betaalbaar zijn.

Overigens is het zo dat zowel de gemeente Lelystad als de gemeente Almere zijn gehouden aan bindende afspraken die de Provincie Flevoland maakt op landelijk of regionaal niveau met andere OV-autoriteiten. Over dergelijke afspraken voeren de overheden dan vooraf onderling overleg. Dit geldt voor de vergroening van het busvervoer net als voor andere afspraken die de OV-autoriteiten onderling maken.

3. *De sociale veiligheid*

De gemeente Almere kan beter dan enige andere partij beschikken over de middelen die nodig zijn om de sociale veiligheid te verbeteren. De provinciale bijdrage voor het OV Almere is een totaalbijdrage die samen met reizigersinkomsten is bedoeld om het totaal aan kosten voor OV te dekken.

Actuele stand van zaken

De gemeente Almere is tot overeenstemming gekomen met de vakbonden over extra maatregelen om de sociale veiligheid te verbeteren in de nieuwe concessieperiode. De bussen worden zo ingericht dat:

- contant betalen niet meer mogelijk is;
- de chauffeurscabines worden beveiligd;
- op de streeklijnen en nachtdiensten kunnen passagiers alleen instappen langs de chauffeur;
- alle toezichthouders worden opgeleid tot bijzonder opsporingsambtenaren (boa), zodat zij daadwerkelijk kunnen ingrijpen als er problemen zijn.

Er is een voorstel in voorbereiding om de reizigerstarieven te verhogen met ingang van 1 september 2016 met als doel de extra inkomsten te investeren in veiligheidsverhogende maatregelen.

4. *Het lijnennet voor de nieuwe wijken*

Om te komen tot een berekening van de kosten die noodzakelijk zijn voor het OV in de nieuwe wijken van Almere (Poort (inclusief Duin), Oosterwold (inclusief Nobelhorst en Vogelhorst) en Weerwater) heeft Gedeputeerde Staten advies ingewonnen bij TransTec Adviseurs. TransTec heeft een vervoersschets ontwikkeld voor adequaat busvervoer in de nieuwe wijken, met bijbehorende kosten en opbrengsten. Het advies vormt een bijlage bij het Statenvoorstel dat in mei voorligt ter oordeelsvorming en besluitvorming.

Tijdens de beeldvormende ronde in de commissie Economie op 30 maart 2016 werd opgemerkt dat:

- de lijnenkaart uit het advies lijnen bevat die al rijden en dus niet kunnen worden gezien als uitbreiding en
- dat een verbinding met het Gooi verlegd lijkt te worden van Almere Centrum naar Almere Buiten.

Belangrijk is dat het TransTec-advies alleen als vervoersschets moet worden gezien met als doel inzicht te verkrijgen in de financiële opgave die voortvloeit uit de stadsuitbreiding. De lijnenkaart is globaal getekend en zeker niet de start van een dienstregeling. De uiteindelijke invulling valt onder de aan B&W Almere te delegeren bevoegdheid. Er is dus ook geen sprake van dat op basis van het advies lijnen worden verlegd of uitgebreid. Het is slechts een basis geweest om een redelijke inschatting te kunnen maken van de kosten die zijn gemoeid bij het via OV ontsluiten van de nieuwe wijken.

Toch is een toelichting wenselijk. Er is een reden voor dat bestaande lijnen in het advies staan. Op dit moment wonen bijvoorbeeld in Poort al 11.000 mensen. Voor hen is busvervoer al geregeld, maar uiteraard met een lagere frequentie en met een minder lange dienstregeling dan in de eindsituatie. Voor de mensen die er nu al wonen, is ook een provinciale bijdrage in de kosten al geregeld. In het advies is de kostenberekening hiervoor gecorrigeerd. Dat gebeurt enerzijds door uit te gaan van het aantal extra inwoners in vergelijking met 2015. De inwoners die



al eerder in de wijken wonen, tellen niet mee in de berekening. Anderzijds is bij de financiële berekeningen uitgegaan van de extra kosten ten opzichte van 2015.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.