



Aan
Provinciale Staten

Onderwerp
Vervoerregio

1. Beslispunten
 1. kennis te nemen van het bijgevoegde Convenant versterking samenwerking verkeer en vervoer;
 2. draagt Gedeputeerde Staten op (samen met de convenantpartners Stadsregio Amsterdam en gemeenten Almere en Lelystad) een Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) op te stellen;
 3. de samenwerking te versterken met de intentie om binnen twee jaar een gemeenschappelijke regeling aan te gaan waar Provincie Flevoland aan deelneemt.

2. Inleiding

Het kabinet heeft in 2013 een wetsvoorstel ingediend om de wettelijke verkeer en vervoertaken in de Randstad toe te wijzen aan een vervoerregio. In de Randstad heeft het kabinet twee gebieden aangewezen als vervoerregio's, te weten de huidige Stadsregio Amsterdam, en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (een fusie van stadsregio's Haaglanden en Rotterdam). Overigens spreekt de memorie van toelichting op het wetsvoorstel over de Vervoerregio Amsterdam-Almere. Het kabinet laat de omvang van het gebied en de inrichting van de vervoerregio, waarover in de gemeenschappelijke regeling afspraken worden gemaakt, over aan de betrokken overheden. In de rest van Nederland worden de wettelijke verkeer- en vervoertaken van de overige stadsregio's overgenomen door provincies en wordt de Brede Doeluitkering (BDU) op gebied van verkeer en vervoer onderdeel van het provinciefonds.

Het wetsvoorstel over vervoerregio's en BDU is door de Tweede Kamer aangevaard en is nu in behandeling door de Eerste Kamer. Invoering van de wet is voorzien per 1-1-2015. Omdat Flevoland geen stadsregio binnen haar provinciegrenzen heeft, is hier vooral het omzetten van de doeluitkering BDU naar het provinciefonds relevant. In 2015 zal deze omzetting nader vormgegeven worden.

Dit voorstel heeft betrekking op de vorming van een vervoerregio voor het gebied rond Amsterdam. Het kabinet vindt het essentieel dat in de Randstad gemeenten en provincies hun bestaande samenwerking op gebied van verkeer en vervoer versterken om de economische concurrentiepositie van de Nederland te behouden. Een goede bereikbaarheid van de Randstad is daarbij van groot belang.

In de Metropoolregio Amsterdam werken provincies en gemeenten nu op vrijwillige basis samen. In 2013 is een stuurgroep Vervoerregio gevormd van verschillende overheden om zich voor te bereiden op een intensivering van de samenwerking die de komst van een vervoerregio met zich meebrengt. De provincie Flevoland kan zelfstandig besluiten om deel te nemen aan de vervoerregio.

Provinciale Staten
28 januari 2015

Agendapunt

Lelystad
11 november 2014

Registratienummer
1660237

Inlichtingen
F.J. Hasselaar/A. Wolf

Afdeling/Bureau
RM

Portefeuillehouder
Lodders, J.

Routing

Commissie Economie en Bereikbaarheid:
17 december 2014

3. Beoogd effect

Een versterking van de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer binnen de Metro-poolregio Amsterdam

4. Argumenten

1.1 Intensiever samenwerken met Stadsregio Amsterdam en gemeenten Almere en Lelystad op het gebied van verkeer en vervoer biedt mogelijk kansen voor de ontwikkeling van Flevoland.

Op beleidsniveau biedt de samenwerking kansen om Flevolandse ambities met betrekking tot o.a. RRAAM, Almere 2.0, Stedelijke bereikbaarheid Almere, ontsluiting Lelystad Airport en Flevokust beter te verankeren in het beleid van onze partners.

Op uitvoeringsniveau biedt de samenwerking kansen om kennis, bijvoorbeeld op het gebied van aanbesteding en beheer van openbaar vervoerconcessies, te delen. Dit kan leiden tot betere prestaties en efficiëntie.

1.2 In het convenant worden afspraken gemaakt over de samenwerking in de komende twee jaar.

De intensievere samenwerking wordt onder meer vormgegeven door de komende twee jaar te werken aan een gezamenlijk Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor het gebied bestaande uit de Stadsregio Amsterdam en dat van gemeenten Almere en Lelystad. De samenwerking gebeurt met behoud van ieders verantwoordelijkheden, bevoegdheden en financiële middelen.

1.3 Door twee jaar op basis van het convenant samen te werken wordt ruimte geboden aan het vervolgproces om te komen tot een eventuele gemeenschappelijke regeling.

In het convenant wordt de intentie uitgesproken, bij een succesvolle samenwerking, binnen twee jaar een gemeenschappelijke regeling aan te gaan. Die regeling zou dan moeten voorzien in een betere bestuurlijke slagkracht en gezamenlijke uitvoering van taken op het gebied van concessies openbaar vervoer en (financiële) prioritering van verkeers- en infrastructuurprojecten. Hoe een dergelijke regeling eruit komt te zien is thans nog niet duidelijk. De komende twee jaar zal gebruikt worden om de besluitvorming omtrent een eventuele deelname van de provincie Flevoland verder voor te bereiden en de condities waaronder nader in beeld te brengen.

2.1. RVVP behoort tot kaderstellende rol van Provinciale Staten

Het vaststellen van een Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) of van een Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor het provinciale deel, waar hier sprake van is, is een bevoegdheid van Uw Staten. De gedachte achter het opstellen van een RVVP is om via de inhoudelijke onderwerpen de samenwerking met de convenantpartners te versterken. Deze benadering heeft binnen de MRA altijd goed gewerkt.

3.1 Het aangaan van een gemeenschappelijke regeling vereist toestemming van PS.

Het besluit om een gemeenschappelijke regeling aan te gaan vereist toestemming van uw Staten. Het middel van een gemeenschappelijke regeling om de vervoerregio vorm te geven bestendigt de samenwerking. Alleen dan kunnen uitvoerende taken en bijbehorende middelen, die nu bij de afzonderlijke convenantpartners liggen, worden ingebracht in de vervoerregio. Bij uitvoerende taken moet vooral worden gedacht aan het gezamenlijk uitvoeren van de concessies openbaar vervoer en de (financiële) prioritering van verkeers- en infrastructuurprojecten.

Dit perspectief komt overeen met de bedoelingen die het rijk heeft met de vervoerregio als verbindend samenwerkingsverband van overheden om de complexe verkeersproblematiek in de Randstad aan te pakken.

In het convenant wordt afgesproken de samenwerking in 2016 te evalueren en mede op basis van die evaluatie in de tweede helft van 2016 een besluit te nemen over de vorming van een vervoerregio waar de convenantpartners aan zullen deelnemen.

5. Kanttekeningen

1.1 *Provincie Noord-Holland doet niet mee, maar gaat wel in overleg.*

Om intensievere samenwerking op gebied van verkeer en vervoer te realiseren voor de gehele metropoolregio, is deelname van de provincie Noord-Holland vereist. Deze provincie heeft tot dusver geen deel uitgemaakt van de stuurgroep vervoerregio en heeft aangegeven te willen wachten op rijksbesluitvorming over de wetgeving omtrent vervoerregio's.

De Stadsregio Amsterdam, gemeenten Almere en Lelystad en wij zijn wel voorstander dat de provincie Noord-Holland zich aansluit bij de samenwerking. Een besluit hierover is voorbehouden aan het provinciaal bestuur van Noord-Holland.

1.2 *De versterkte oriëntatie op de Stadregio Amsterdam en de gemeenten Almere en Lelystad kan gevolgen hebben voor de relatie met de overige Flevolandse gemeenten en omliggende provincies.*

De bestuurlijke keuze om de samenwerking met de Stadregio Amsterdam en de gemeenten Almere en Lelystad te intensiveren kan een spiegelwerking hebben naar de andere gemeenten in Flevoland en de omliggende provincies. Dit neemt niet weg dat een meerzijdige oriëntatie altijd onderdeel is geweest én blijft van de provincie Flevoland. De voorgestelde versterkte oriëntatie doet daar in die zin geen afbreuk aan. Gelet op het karakter van het convenant dat uitgaat van een samenwerking met behoud van ieders verantwoordelijkheden, bevoegdheden en financiële middelen vindt er geen daadwerkelijke verschuiving van middelen of formele verantwoordelijkheden plaats. Deze aspecten zullen vooral spelen in het kader van een eventuele deelname aan een gemeenschappelijke regeling. In het kader van die besluitvorming zal daar ook aandacht aan worden besteed.

2.1 *Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) heeft een sectoraal karakter dat betrekking heeft op een deel van Flevoland en kan daardoor conflicteren met de integrale beleidsvorming die Provincie Flevoland voorstaat.*

Het Regionaal Verkeer en vervoerplan (RVVP) heeft een sectoraal karakter dat betrekking heeft op een gedeelte van Flevoland. Ook de opzet van een vervoerregio is sectoraal ingegeven. Wij zijn als provincie gestart met de actualisatie van ons mobiliteitsbeleid. Dit wordt opgepakt vanuit een integrale oriëntatie, maar wel toegespitst op mobiliteit. Deze werkwijze zal ook onze inbreng zijn voor het RVVP en wij verwachten dat daar bij de overige partners ruimte voor bestaat.

6. Vervolgproces

- Samen met de convenantpartners zal als eerste stap naar een RVVP een Bestuursopdracht worden geformuleerd die aan u ter besluitvorming zal worden aangeboden in 2015. Wij zullen zorgdragen voor een goede inhoudelijke koppeling tussen het RVVP en de actualisatie van het mobiliteitsbeleid voor de hele provincie Flevoland, waar wij nu aan werken.
- In de komende twee jaren zal de besluitvorming over eventueel aangaan van een gemeenschappelijke regeling verder worden voorbereid. In 2016 wordt de samenwerking geëvalueerd. De uitkomsten van de evaluatie zullen worden betrokken bij de besluitvorming over de deelname aan de te vormen vervoerregio.

7. Advies uit de Commissie

8. Ontwerp-besluit

