

ADVIES INZAKE DE OP- EN INRICHTING VAN HET REGIECENTRUM (OPENBAAR) VERVOER TEXEL



Samenvatting

Het advies aan de gemeente laat zich als volgt samenvatten:

A.1 Bestuurlijke verantwoordelijkheid

Gemeente en provincie nemen gezamenlijk de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de pilot BOVT op zich. Gemeente en provincie gaan een samenwerkingsovereenkomst aan, waarin duidelijke afspraken worden vastgelegd over de wederzijdse en gezamenlijke doelstellingen en verantwoordelijkheden, rollen en taken alsmede risico's en financiële aspecten. Dit zowel voor de (resterende) voorbereiding als voor de uitvoering van de pilot.

A.2 Operationele inbedding

De bestuurlijk verantwoordelijke instanties (provincie en gemeente) zullen ten behoeve van de operationele inbedding een (ambtelijk) samenwerkingsverband in het leven roepen, waaraan vanuit provincie en gemeente personele invulling wordt gegeven. Ook dit wordt in de samenwerkingsovereenkomst nader geregeld.

A.3 Regiecentrum

Het Regiecentrum zal in hoge mate zelfstandig moeten functioneren, daarbij op afstand gestuurd vanuit het bestuurlijk en operationeel kader, waaraan ook verantwoording (rapportering) zal plaatsvinden betreffende gerealiseerde kwantiteiten, kwaliteiten en financiën.

A.4 Op- en inrichting Regiecentrum

De gemeente neemt de feitelijke op- en inrichting van het Regiecentrum op zich en brengt dit onder bij de gemeentelijke organisatie. De provincie dient te zorgen voor een adequate subsidiering van de daarmee tijdens de pilot gemoeide kosten.

A.5 Huisvesting Regiecentrum

Het is uit praktische overwegingen het verstandigst om het Regiecentrum in de nabijheid van de taxicentrale van TBO te huisvesten.

A.6 Voortijdige beëindiging

Gemeente en provincie formuleren voorafgaand aan de pilot concrete en realistische doelstellingen waaraan de resultaten (kwantiteiten, kwaliteiten en financiën) getoetst gaan worden. Daarbij spreken zij ook de kritische grenzen af waaraan de pilot minimaal zal moeten voldoen om deze verder voortgang te laten vinden. Gemeente en provincie maken afspraken over te benoemen risico's en de (financiële) afwikkeling indien de pilot voortijdig wordt beëindigd. Dit alles wordt vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst.

A.7 Adviesgroep

De Adviesgroep kan haar rol, richting genoemd samenwerkingsverband en de gemeente, blijven vervullen, zij het op basis van een duidelijke beschrijving van haar taken (dus expliciet een adviserende rol) en met een brede vertegenwoordiging (zonder gemeente of Provincie als leden). Het is denkbaar dat andere stakeholders, zoals het ROCOV en een afvaardiging van de Texelse dorpsraden, ook deel nemen in de Adviesgroep.

A.8 Vervoerders

Deze ondernemers zijn gezamenlijk een belangrijke gesprekspartner voor de operationele organisatie. Vanuit hun deskundigheid en ervaring, algemeen en specifiek met de nieuwe uitvoering, zijn zij een belangrijke bron voor beoordeling en verbeteruggesties.

A.9 Klachtenmanagement

De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor het klachtenmanagement op zich.

A.10 Voorbereiden op post-pilotperiode

De gemeente maakt zo spoedig mogelijk een begin met:

- a. Het formuleren van haar strategische visie op de toekomst van het openbaar vervoer op Texel, in samenhang met het al door de gemeente aangeboden Leerlingenvervoer en WMO-vervoer en mogelijk ook het extramurale AWBZ-vervoer
- b. Het formuleren van een visie op de inrichting en organisatie van dit vervoer, waarbij regie en uitvoering worden onderscheiden, als basis voor de toekomstige aanbesteding
- c. Het vaststellen van haar eigen rol als opdrachtgever van het Texelse (openbaar) vervoer, met daarbij onder andere antwoord op de vraag of en hoeverre de gemeente zelf die regie wil voeren dan wel deze wil overlaten aan marktpartijen
- d. Het begroten van kosten, opbrengsten en exploitatiebijdrage (op basis van overeenstemming met de provincie) voor het volledige vervoer.

Ten behoeve van deze werkzaamheden zal de gemeente de benodigde formatie (zeker 1 fte voor anderhalf tot twee jaar) en financiering in de plannen (mogelijk in het coalitieakkoord) opnemen.

1. Inleiding

1.1 Pilot Beter Openbaar Vervoer Texel

De Provincie Noord-Holland en de gemeente Texel zijn, in samenwerking met andere partijen (zoals de vervoerbedrijven en de Stichting Duurzaam Texel), bezig met het invoeren van de zogenaamde 'Pilot Beter Openbaar Vervoer Texel', een nieuw mobiliteitsconcept op het eiland Texel. Kern van de Pilot Texel is dat er één reguliere buslijn met een vaste dienstregeling komt, die grosso modo gelijk is aan de huidige buslijn 28. Deze vaste buslijn wordt aangevuld met bus- en deeltaxivervoer: een scholierenbus en vraaggestuurd vervoer tussen zogenaamde halteplaatsen ('Texelhopper') dat op het hele eiland beschikbaar zal zijn.

Doel van de pilot is vast te stellen of een (deels) vraagafhankelijk openbaar vervoersysteem leidt tot een beter (betaalbaar) en meer gebruikt vervoersysteem dat ook elders toepassing zou kunnen vinden.

1.2 Regiecentrum

Er komt een centrale ("Regiecentrum") die zorgt voor de ritboeking en aansturing van de voertuigen (rittoedeling) en de logistieke en administratieve/financiële afhandeling (o.a. ritafhandeling, monitoring, betaling). Dit Regiecentrum wordt gedurende de pilot gefinancierd vanuit eenmalig door de Provincie beschikbaar gestelde subsidiegelden. Met betrekking tot de (juridische) inrichting van het Regiecentrum is gedurende de voorbereiding van de pilot gesproken over de vraag of dit Regiecentrum moet worden opgericht in een afzonderlijke rechtspersoon onder aansturing van de Gemeente. In het bijzonder is daarbij gesproken over een stichting.

1.3 Vraagstelling Gemeente Texel

De gemeente Texel heeft behoefte aan advies over de mogelijk organisatorische inrichting en (rechtspositionele) inbedding van de op te richten Regiecentrale. Met brief d.d. 6 februari 2014 is daartoe de opdracht verstrekt aan Dial Management BV. In de bijlage bij de opdracht zijn de opgedragen werkzaamheden uitvoeriger beschreven.

Het advies dient te omvatten:

- Het organisatorisch model dat, gezien alle juridische, financiële, personele en planningstechnische implicaties, ten opzichte van één of meerdere alternatieve modellen, het beste past en kan rekenen op een consistente bedrijfsvoering gedurende de pilot en een coöperatieve samenwerking met de hierbij betrokken partners.
- Een volledige financiële uitwerking van het aanbevolen organisatiemodel, waarin alle relevante kosten zijn opgenomen.
- Een exit scenario voor het geval dat de pilot voortijdig wordt beëindigd.
- Een vervolgsценario voor de periode na voorziene afloop van de pilot.

1.4 Duur van de pilot

De precieze startdatum van de pilot is nog niet bekend. Verwacht wordt dat de start in het najaar van 2014 zal plaats vinden. De eenmalige financiering loopt tot en met 31 december 2015, waarmee ook de einddatum in beginsel bepaald is. Omdat de pilot plaats vindt binnen de huidige concessie OV wordt door de provincie bezien of de einddatum van de pilot aan de oorspronkelijke einddatum (1 juli 2016) van die concessie gekoppeld kan worden. In dat geval zal er een oplossing bedacht en gevonden moeten worden voor de financiering van de kosten die zijn gemoeid met de exploitatie van het RegieCentrum na 1 januari 2016. Inmiddels is de concessie met 2 jaar verlengd tot 1 juli 2018. Dit zou kunnen betekenen dat ook de pilot wordt verlengd, waarbij deze financieringsvraag opnieuw aan de orde komt.

Opbouw advies

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

2. Ontwikkelingen, uitgangspunten en visie van partijen
 - 2.1 Ontwikkelingen in de branche
 - 2.2 Uitgangspunten, bestuurlijk kader en overlegstructuur
 - 2.3 Betrokken partijen
 - 2.4 Visie Gemeente
 - 2.5 Visie Provincie
 - 2.6 Visie Vervoerders
 - 2.7 Visie Adviesgroep (delegatie)
3. Bestuurlijk (en operationeel) kader en overlegstructuur
 - 3.1 Bestuurlijk kader
 - 3.2 Operationele inbedding
 - 3.3 Overlegstructuur
4. Organisatie en invulling Regiecentrum
 - 4.1 Organisatie-alternatieven
 - 4.2 Organisatie-advies
 - 4.3 Financiële uitwerking
5. Klachtenmanagement
6. Exit-scenario
7. Vervolgscenario

2. Ontwikkelingen, uitgangspunten en visie van partijen

2.1 Ontwikkelingen in de branche

De vervoerbranche staat aan de vooravond van belangrijke veranderingen. Daarbij is een toenemende belangstelling zichtbaar voor het aanbieden van vraagafhankelijke openbaar vervoeroplossingen, die een plek zouden kunnen gaan innemen tussen het reguliere, aanbodgestuurde openbaar vervoer enerzijds en vraagafhankelijke systemen zoals Regiotaxi en WMO-vervoer anderzijds. Deze belangstelling ligt mede ten grondslag aan de wens van de provincie Noord-Holland om een pilot op Texel uit te gaan (laten) voeren en deze zowel beleidsmatig als financieel te ondersteunen.

Daarnaast is van belang dat er een toenemende druk ligt op het realiseren van een betere efficiency in het vervoer en zijn Rijk en Provincies bezig met het verder decentraliseren van bevoegdheden op het gebied van (openbaar) vervoer naar de gemeenten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het WMO-vervoer (terugtrekkende Provincies) en het AWBZ-vervoer, dat deels bij de gemeenten ondergebracht zal gaan worden. In dit verband wordt ook gesproken over de mogelijkheden om verschillende vervoervormen beter op elkaar te gaan afstemmen, zoals door de zogenaamde “bundeling van doelgroepenvervoer”.

Gemeenten en provincies kijken ook daarom met steeds grotere interesse naar mogelijkheden om een grotere rol te gaan spelen in de regie - inclusief planning en voertuigbestuur - van het vervoer, waarbij deze wordt losgekoppeld van de uitvoering (voertuig met chauffeur). Dit vertaalt zich in het opzetten van zogenaamde Regiecentrales, zoals deze al is gerealiseerd in de provincie Zeeland en momenteel in de provincie Flevoland wordt opgezet. Een belangrijke vraag die daarbij moet worden beantwoord is of de regie aanbesteed wordt in de private sector of dat de opdrachtgever dit in eigen beheer gaat doen (zoals in Zeeland).

Ook in het buitenland (Groot-Brittannië, Scandinavische landen) is het regie voeren in eigen beheer door lokale overheden een bekend gegeven. Belangrijkste argumenten om daarvoor te kiezen is het behouden van een maximale eigen verantwoordelijkheid en zeggenschap over de met het vervoer gemoeide kosten en te realiseren kwaliteiten.

In dit licht betekent de pilot voor de gemeente Texel een interessante mogelijkheid en kans om – wellicht als eerste gemeente in Nederland! – ervaring op te gaan doen met een eigen rol en verantwoordelijkheid in de aansturing van het (openbaar) vervoer dat in de gemeente wordt aangeboden. Dat is nieuw en vraagt ook daarom om de nodige zorgvuldigheid bij het invullen en vormgeven daarvan.

2.2 Uitgangspunten, bestuurlijk kader en overleg

Het RegieCentrum speelt tijdens de pilot (en mogelijk daarna) een cruciale rol bij de uitvoering van het vervoer en zal voor een belangrijk deel medebepalend zijn voor de kwaliteit van het systeem (informatie, ritaansname, planning, bijsturing), de reizigerstevredenheid en het succes van de pilot. Om op een uitstekende (!) wijze invulling te kunnen geven aan deze rol zal aan een aantal uitgangspunten, die van invloed zijn op de organisatievraag, voldaan moeten worden. Daarbij zullen ook belangrijke geldstromen via het Regiecentrum gaan verlopen, zodat ook op dit terrein kennis en kunde bij het RC noodzakelijk is.

- Onafhankelijk van vervoerders: het Regiecentrum zal onafhankelijk haar werk moeten kunnen doen.
- Omstandigheden: er moet gewerkt kunnen worden in een rustige, professionele omgeving met minimale verstoring van buiten af.
- Ondersteuning: alle benodigde middelen, zoals hard- en software, zullen 99,9% uptime beschikbaar moeten zijn
- Personeel: goed opgeleid, deskundig personeel is absolute voorwaarde voor het succes.
- Aanspreekbaar: er is een uiteindelijk verantwoordelijke functionaris (manager) die aanspreekbaar is op het functioneren en de prestaties van het RegieCentrum.

Bestuurlijk kader en overleg

Van belang is om onderscheid te maken tussen de organisatie en inrichting van het uitvoerende Regiecentrum enerzijds en het verantwoordelijke bestuur anderzijds. Het Regiecentrum zal haar werk in grote mate van zelfstandigheid moeten doen, met sturing op afstand (geen detailbemoeienis) door en onder toezicht van de uiteindelijk verantwoordelijke partij(en). Daarnaast is aandacht nodig voor de samenwerking met een aantal stakeholders, zoals de gebruikers van het vervoer, de vervoerders en de Adviesgroep (waaronder de (verenigde) ondernemers op Texel).

Er zal dus ook een besturingsmodel en overlegmodel ontwikkeld en ingericht moeten worden, waarbij het te vormen besturend orgaan in feite de kapstok is waaraan het Regiecentrum zal worden opgehangen.

2.3 Betrokken partijen

Bij de (voorbereiding van de) pilot zijn, afgezien van advies-, stuur- en andere groepen, adviseurs en leveranciers, op dit moment de volgende partijen inhoudelijk betrokken.

- Provincie Noord-Holland (concessieverstrekker OV, opdrachtgever pilot)
- Gemeente Texel (belanghebbende, gevoelde verantwoordelijkheid voor OV op het eiland)
- Connexxion (Concessiehouder OV, uitvoering buslijn en mogelijk scholierenlijn)
- Taxi-ondernemingen Texel Tours, TBO en Taxi Attent (uitvoering flexvervoer en mogelijk scholierenlijn in opdracht van de Concessiehouder).

De pilot vindt zoals gezegd plaats binnen de huidige concessie OV. Binnen die concessie zal Connexxion de opdracht krijgen om zorg te dragen voor de uitvoering van de buslijn(en) en van het vraagafhankelijk OV (Texelhopper). De uitvoering van het vraagafhankelijk OV zal Connexxion opdragen aan de taxi-ondernemingen, die dus in formele zin als onderaannemer van Connexxion gaan opereren. Tussen Connexxion en de taxi-ondernemers zullen ook afspraken worden vastgelegd over de te leveren prestaties en bijbehorende malusregelingen. Connexxion zal in praktische zin echter geen toezicht gaan houden op het presteren van de taxi-ondernemingen (de constructie is vanwege aanbestedingsrechtelijke consequenties op deze wijze vorm gegeven), deze rol komt in handen van het te vormen besturend orgaan (met informatie vanuit het Regiecentrum).

Deze partijen kunnen - althans in theorie - zelfstandig danwel in enige vorm van samenwerking een rol krijgen bij de organisatie en inrichting van het besturend orgaan en/of het RegieCentrum. Dat Connexxion, als houder van de concessie en formeel daarmee opdrachtgever van de (taxi-)vervoerders, betrokken zou worden bij de regie van het nieuwe OV-systeem is voorsnog niet aan de orde.

Een andere mogelijkheid is om een externe partij, die op dit moment niet betrokken is, te gaan zoeken om het Regiecentrum te gaan exploiteren. Dan echter moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de regie-opdracht moet worden aanbesteed. Op deze mogelijkheid wordt in dit advies verder niet ingegaan. Uiteraard wordt dit bij de heraanbesteding wel weer actueel.

2.4 Visie Gemeente

(Gesprek met de heer Dennenberg op 12 februari 2014)

De Gemeente heeft de volgende visie geformuleerd:

a. Rol Gemeente tijdens de pilot

De gemeente Texel beschikt op dit moment over te weinig expertise, kennis of ervaring op het gebied (vraaggestuurd) openbaar vervoer om te mogen verwachten dat zij, op zichzelf staand, een RegieCentrum zou kunnen ontwikkelen en/of exploiteren. Ook ziet zij om die reden voor zichzelf nu geen rol om de regie van het vervoer in eigen hand te nemen.

Op dit moment is het openbaar vervoer op Texel nog een verantwoordelijkheid van de Provincie als concessieverlener, waarbij de gemeente als direct belanghebbende (het gaat uiteindelijk om de voorziening voor de Texelse burgerij en toeristen) wel haar betrokkenheid en invloed wil laten gelden.

De gemeente ziet de pilot als een mooie kans om kennis en ervaring op te doen om tegen die tijd als opdrachtgever goed beslagen ten ijs te komen. Voor uitvoerende taken is het te vroeg, maar door toezicht en monitoring is er alle gelegenheid om mee te kijken en te leren.

b. Rol Gemeente na de pilot

Anders ligt dat als over twee (of bij verlenging van de huidige concessie vier) jaar het openbaar vervoer op Texel opnieuw wordt aanbesteed. De gemeente wil dan het vervoer op Texel zelf gaan aanbesteden (indien de bevoegdheid hiertoe vanuit de Provincie aan de gemeente wordt gedelegeerd). Of de gemeente dan de regie in eigen hand wil houden of zal aanbesteden is nog niet duidelijk; de pilot zal ook op dit punt tot meer inzicht bijdragen.

c. Visie Gemeente op organisatie RC en eigen rol daarin

Wat de organisatie en inrichting van het Regiecentrum betreft betekent dit dat de gemeente dit niet volledig voor eigen rekening kan en wil nemen. Wel wil zij hierin participeren om zo eerder genoemde doelstellingen (kennis, ervaring, beïnvloeding) te realiseren. Ook begrijpt de gemeente dat het op dit moment te vroeg is om de drie vervoerders te vragen de regie gezamenlijk op zich te willen nemen. Bij het opnieuw aanbesteden van het vervoer op Texel wordt deze vraag (ook voor de vervoerders) actueel.

d. Visie op eventuele samenwerking

Naast haar eigen rol ziet de gemeente tijdens de pilot een rol voor de provincie. Zij is als concessieverlener nu nog verantwoordelijk en heeft zelf een belang bij het succes van de pilot.

Terwijl de gemeente kennis en ervaring opbouwt, kan de provincie werken aan de voorbereiding van het delegeren van bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan de gemeente.

Ook ziet de gemeente het als mogelijkheid dat de vervoerders participeren in de regie-organisatie. Zij beschikken immers over de benodigde kennis en ervaring op vervoergebied. Aan de andere kant moet de onafhankelijkheid van het Regiecentrum wel gewaarborgd blijven.

Tenslotte ziet de gemeente ook een rol (op enige afstand; adviserend) voor bijvoorbeeld de Stichting Duurzaam Texel en het Texels Ondernemers Platform.

e. Visie op juridische inbedding RegieCentrum

Wat de rechtsvorm betreft ziet de gemeente het door genoemde partijen oprichten van een stichting als mogelijkheid. Met het bestuur als toezichthouder en beleidsbepaler zou het feitelijke Regiecentrum als uitvoeringsorgaan daarbinnen een plek kunnen krijgen. Daarnaast zou het Regiecentrum, vooruitlopend op de heraanbesteding in 2016 (2018), mogelijk ook als (onderdeel van) een gemeentelijke afdeling georganiseerd kunnen worden. Over de wenselijkheid van deze optie vindt nog intern overleg bij de gemeente plaats.

2.5 Visie Provincie

(Gesprek met mevrouw M.P.A. Molendijk en de heer M. de Keijzer (Transtec) op 3 maart 2014)

De Provincie heeft de volgende visie geformuleerd:

a. Rol Provincie tijdens de pilot

Bij de verdere voorbereiding en gedurende de pilot blijft de provincie invulling geven aan haar (inhoudelijke en financiële) verantwoordelijkheid als concessieverstrekker. Daarnaast heeft de provincie uiteraard ook zelf een belang bij de pilot aangezien zij wil uitvinden of het nieuwe systeem breder kan worden toegepast binnen haar concessies. Maar daarbij heeft ook de gemeente als belanghebbende nadrukkelijk een eigen verantwoordelijkheid te nemen en in te vullen.

De provincie ziet op bestuurlijk niveau (gedeputeerde, wethouder) een gedeelde verantwoordelijkheid bij de verdere voorbereiding en de uitvoering van de pilot. Dit kan bij samenwerkingsovereenkomst worden ingevuld.

b. Rol Provincie na de pilot

Dat de gemeente bij de heraanbesteding een eigen rol ziet weggelegd beoordeelt de provincie als positief. De gemeente zal nu al moeten beginnen met het ontwikkelen van een eigen (lange termijn) visie op het OV, een daarbij passend PvE en de te volgen aanbestedingsstrategie. Daarbij wil de provincie ook graag de nodige ondersteuning bieden, maar het initiatief ligt daarbij wel bij de gemeente, die zich desgewenst (voor eigen rekening) ook extern kan laten ondersteunen. Indien de provincie haar opdrachtgeverschap delegeert aan de gemeente (fase na de pilot), dan zullen vroegtijdig nadere afspraken (verantwoordelijkheden, financieel, toezicht etc.) moeten worden gemaakt en vastgelegd. Daarmee zal snel na de start van de pilot begonnen moeten worden.

c. Rol Provincie in RegieCentrum

Op operationeel niveau ziet zij een Regiecentrum dat in hoge mate, en dus onder bekwame leiding, zelfstandig functioneert. Of dat een plaats gaat krijgen binnen de gemeentelijke organisatie of als zelfstandige entiteit acht zij minder van belang; dat is vooral aan de gemeente om te bepalen. Toezicht op en verantwoording door het Regiecentrum kan worden georganiseerd in een samenwerkingsverband van provincie en gemeente. De provincie kan daaraan invulling geven door het afvaardigen van de concessiebeheerder en beleidsmatige ondersteuning (en ad hoc afvaardiging) zal blijven plaats vinden vanuit de afdeling van Florien Molendijk (ondersteund door Maarten de Keijzer). Ook hierover kunnen in de samenwerkingsovereenkomst de nodige afspraken worden vastgelegd.

d. Visie op eventuele samenwerking

De Provincie verwacht een actievere rol van de gemeente bij de voorbereiding en uitvoering van de pilot dan nu het geval is. Terwijl het om een Texels initiatief gaat staat de gemeente teveel langs de zijlijn en is zij terughoudend bij het nemen van een eigen verantwoordelijkheid daarbij. Dat leidt tot onduidelijkheid en vertraging terwijl de komende verkiezingen ook nog een onzekere factor betekenen. De Provincie is dan ook van mening dat de gemeente een nadrukkelijke(r) rol en verantwoordelijkheid moet nemen.

De al bestaande adviesgroep kan haar rol, richting genoemd samenwerkingsverband en de gemeente, blijven vervullen. Met de vervoerders zullen regelmatig besprekingen worden gevoerd over de voortgang en om suggesties voor aanpassingen en verbeteringen te krijgen. Dit geldt eveneens voor de behartiging van de reizigersbelangen (Rocov). De manager van het Regiecentrum zal aan die overleggen kunnen deelnemen.

De provincie wil, ook daarom, met de gemeente een samenwerkingsovereenkomst aangaan, waarin duidelijke afspraken worden vastgelegd over de wederzijdse en gezamenlijke doelstellingen en verantwoordelijkheden, rollen en taken en financiële aspecten. Dit zowel voor de (resterende) voorbereiding als voor de uitvoering van de pilot.

e. Visie op juridische inbedding RegieCentrum

Het is de provincie om het even hoe het Regiecentrum wordt ingebed. Dat kan in de vorm van een gemeentelijke afdeling, in een onafhankelijke stichting of op andere wijze. Gezien de gedachte dat de gemeente de aanbesteding van het OV op Texel op zich gaat nemen is het gelet op de leer- en ervaringsdoelstellingen wellicht het beste om te starten met een gemeentelijke afdeling.

2.6 Visie Vervoerders

(Gesprek met de heren De Vries (TBO), Slikker (Texel Tours) en Daalder (Taxi Attent) op 12 februari 2014)

De Vervoerders hebben de volgende visie geformuleerd:

a. Rol Vervoerders tijdens de pilot

Vervoerders constateren dat – ook onder invloed van de (overigens wel lang durende) voorbereidingen van de pilot – er sprake is van een duidelijke verbetering in de onderlinge verstandhoudingen. Men beschouwt elkaar inmiddels meer als concullega's dan als concurrenten, maar merken hierbij wel op dat de nieuwe verhoudingen nog pril zijn en op dit moment niet betekenen dat zij het mogelijk achten om, alleen met elkaar, de regiefunctie op zich te nemen. Dit ook in het licht van de periode na de pilot, wanneer er (bij gebleken succes) een overeenkomstige concessie middels een aanbesteding (door Provincie of Gemeente) op de markt zal gaan komen. Het is niet te voorspellen of zij tegen die tijd ook voor samenwerking kiezen. Tenslotte geven zij aan dat drie kapiteins op het Regieschip ongewenst is.

Aan de andere kant constateren vervoerders dat er bij de andere betrokken partijen en met name bij de gemeente, op dit moment geen kennis, ervaring en capaciteit beschikbaar is om van die kant te mogen verwachten dat zij, op zichzelf staand, een RegieCentrum willen en kunnen ontwikkelen. Ook vinden zij het belangrijk om blijf te geven van betrokkenheid en middels zeggenschap en toezicht invloed uit te oefenen op het functioneren van het Regiecentrum. Dit betekent dat vervoerders bereid zijn om, naast anderen en naast het feitelijke rijden, voorafgaand aan en tijdens de pilot te participeren in deze ontwikkeling, zonder dat zij daarbij uiteindelijk bepalend willen zijn.

De mogelijkheid bestaat dat de concessie, die tot juli 2016 loopt, wordt verlengd. Vervoerders stellen de vraag hoe in dat geval de kosten van het Regiecentrum gefinancierd gaan worden, aangezien voor de periode na juli 2016 op dit moment geen budget beschikbaar is.

b. Rol Vervoerders na de pilot

Hierover is op dit moment weinig te zeggen. Ook afhankelijk van de resultaten en ervaringen tijdens de pilot is het mogelijk dat vervoerders blijven samenwerken (vanaf de nieuwe aanbesteding), mogelijk is ook dat zij daar niet voor kiezen.

c. Rol Vervoerders in RegieCentrum

Wat het Regiecentrum zelf betreft komt aan de orde dat het om meer gaat dan alleen de logistieke regie van het vervoer. Denk daarbij aan de administratie, financiële zaken, rapportering en klachtenbehandeling. Met alleen uitvoerend personeel om informatie te vertrekken en ritten in te boeken zijn we er niet. Ook zal er eindverantwoordelijke manager moeten komen die aanspreekbaar is op het functioneren van het Regiecentrum en bij wie het personeel met van tal van zaken terecht kan. De vervoerders wensen geen rol in de uitvoerende werkzaamheden van het Regiecentrum; wel zien zij een rol in (relatie tot) het besturend orgaan.

d. Visie op eventuele samenwerking

Ongeacht de rechtsvorm waarin het Regiecentrum gestalte gaat krijgen zien zij als participanten in het besturend orgaan de Gemeente en de Provincie (Concessieverlener), met liefst een van deze twee als leidende partij.

2.7 Visie Adviesgroep (delegatie)

(Gesprek met de heren De Waal en Groothuis op 3 maart 2014 2014)

a. Rol Adviesgroep voor en tijdens de pilot

De Adviesgroep zal graag als meedenkende partner in het project blijven optreden, zowel bij de verdere voorbereiding als de uitvoering van de pilot. Dit naast of inclusief de belangenbehartiging van de reizigers, mogelijk vertegenwoordigd in een Texel gebruikersoverleg. De Adviesgroep zal ervoor blijven pleiten dat de pilot, zowel qua inrichting (bestuurlijk en operationeel) als exploitatie, praktisch uitvoerbaar moet zijn. De Adviesgroep kan deze rol ook na de pilot blijven vervullen.

b. Visie op Regiecentrum

Wat het Regiecentrum zelf betreft komt aan de orde dat het om meer gaat dan alleen de logistieke regie van het vervoer. Denk daarbij aan de administratie, financiële zaken, rapportering en klachtenbehandeling. Met alleen uitvoerend personeel om informatie te vertrekken en ritten in te boeken zijn we er niet. Ook zal er een stevige eindverantwoordelijke manager (meewerkend voorman!) moeten komen die aanspreekbaar is op het functioneren van het Regiecentrum en bij wie het personeel met van tal van zaken terecht kan. Dat zal gedurende de pilot gaan om een fulltime-functie. Zij zien op Texel mogelijkheden om hiervoor een geschikte kandidaat te vinden. Of het Regiecentrum ondergebracht moet worden in een stichting lijkt minder relevant. Ook met het oog op de toekomst, dus na de pilot, lijkt onderbrenging bij de gemeente een serieuze optie.

c. Visie op samenwerking

Ten behoeve van de aansturing van en verantwoording door het Regiecentrum zullen de verantwoordelijke instanties een vorm van samenwerking moeten zoeken. Duidelijk is dat de gemeente een van de verantwoordelijke partijen moet zijn, en na de pilot zelfs mogelijk de enige. Tijdens de pilot zal ook de provincie als concessieverstrekker een deelverantwoordelijkheid behouden.

3. Bestuurlijk kader, operationele inbedding en overlegstructuur

3.1 Bestuurlijk kader

De pilot plaats vindt binnen de huidige OV-concessie. Dit betekent dat de provincie op bestuurlijk niveau (gedeputeerde) een eigen verantwoordelijkheid blijft toekomen, zowel inhoudelijk (voorzieningenniveau) als financieel (rechtmatige en doelmatige besteding van de middelen). Als direct belanghebbende bij de pilot en als mogelijke toekomstige (gedelegeerd) concessieverstrekker dient ook de gemeente op bestuurlijk niveau (wethouder) concreet inhoud en uitdrukking te geven aan haar verantwoordelijkheid tijdens de pilot. Er zal dus sprake zijn van een door Provincie en Gemeente gedeelde verantwoordelijkheid, waarmee ook de samenwerking tussen deze bestuurslagen expliciet tot uitdrukking wordt gebracht. De door de provincie gesuggereerde samenwerkingsovereenkomst kan het platform zijn om alle gewenste afspraken vast te leggen.

3.2 Operationele inbedding Regiecentrum

Het Regiecentrum zal in hoge mate zelfstandig moeten functioneren, daarbij op afstand gestuurd vanuit het bestuurlijk kader, waaraan ook verantwoording (rapportering) zal plaatsvinden betreffende gerealiseerde kwantiteiten, kwaliteiten en financiën.

De operationele inbedding zou als volgt gestalte kunnen krijgen:

De bestuurlijk verantwoordelijke instanties (provincie en gemeente) zullen ten behoeve van de operationalisering hiervan een (ambtelijk) samenwerkingsverband in het leven roepen, waaraan vanuit provincie en gemeente personele invulling wordt gegeven. Onder andere de concessiebeheerder namens de provincie kan hierin deelnemen; als verantwoordelijk gemeentefunctionaris kan worden gedacht aan één van de gemeentelijke managers. Beleidsmatige ondersteuning vanuit de provincie vindt op ad hoc basis plaats. De gemeente zal capaciteit voor eigen beleidsontwikkeling (accountmanager) in de organisatie opnemen (zie hierna onder 6.)

Ook dit kan bij de samenwerkingsovereenkomst worden geregeld en ingevuld.

3.3 Overlegvormen en -structuur

Adviesgroep

De al bestaande adviesgroep kan haar rol, richting genoemd samenwerkingsverband en de gemeente, blijven vervullen, zij het in een duidelijke beschrijving van haar taken (dus expliciet een adviserende rol) en met een brede vertegenwoordiging (zonder gemeente of Provincie als leden!). Het is denkbaar dat andere stakeholders, zoals het ROCOV en een afvaardiging van de Texelse dorpsraden, ook deel nemen in de adviesgroep. Secretariële ondersteuning zou vanuit de gemeente kunnen plaats vinden.

Vervoerders

De drie betrokken taxi-ondernemingen leven inmiddels op betere voet met elkaar dan voorheen. Uiteraard zijn deze partijen van erg groot belang voor het succes van de pilot. Hun chauffeurs en voertuigen zijn immers de vertegenwoordigers van het systeem naar de reizigers toe. Dat geldt ook voor Connexxion. Deze ondernemers zijn gezamenlijk een belangrijke gesprekspartner voor de operationele organisatie. Vanuit hun deskundigheid en ervaring, algemeen en specifiek met de nieuwe uitvoering, zijn zij een belangrijke bron voor beoordeling en verbeteringsuggesties.

Aan al deze overlegvormen zal de manager van het Regiecentrum deelnemen.

4. Organisatie en invulling Regiecentrum

- 4.1 Alternatieven
- 4.2 Organisatie-advies
- 4.3 Financiële uitwerking

4.1 Alternatieven

Wie gaat nu de feitelijke op- en inrichting van het Regiecentrum op zich nemen en hoe kan dit rechtspositioneel vorm krijgen. Dit rekening houdend met de geformuleerde doelstellingen en uitgangspunten.

Alternatieven die buiten beschouwing blijven

Hoewel op zich denkbaar kunnen de volgende alternatieven op voorhand al worden uitgesloten:

- De taxi-ondernemingen: zij hebben aangegeven de gezamenlijke oprichting van het Regiecentrum op dit moment een stap te ver te vinden.
- Connexxion: stuit op grote bezwaren bij de taxi-ondernemingen. Ook het uitgangspunt 'onafhankelijk' staat hiermee op gespannen voet.
- Een externe partij op basis van aanbesteding.

Alternatieven die te overwegen zijn

Ervan uitgaande dat het bestuurlijk en operationeel kader zoals hiervoor geschetst toepassing gaan vinden zijn - behoudens aanbesteding aan een externe (markt-)partij - als alternatieven denkbaar dat het Regiecentrum wordt op- en ingericht door:

- a. De provincie
- b. Gemeente en provincie gezamenlijk
- c. De gemeente

Bij deze drie alternatieven zouden de taxi-ondernemingen kunnen participeren.

Een actieve, uitvoerende rol voor de vervoerders in de regie lijkt op voorhand echter geen verstandige keuze. De belangen van de individuele vervoerders kunnen soms onderling, en ook met die van het Regiecentrum, op gespannen voet komen te staan. Het Regiecentrum zal zijn werk zoals gezegd onafhankelijk moeten kunnen doen. Een strikte scheiding tussen regie en uitvoering voorkomt dat er op voorhand een vorm van belangenverstrengeling wordt ingeweven die schadelijk kan zijn voor de pilot als geheel. Zoals gezien is voor de vervoerders wel een belangrijke overlegrol weggelegd, zodat hun inbreng op enige afstand geregeld is.

Globale beoordeling alternatieven:

a. Provincie

De provincie als op- en inrichter van een Regiecentrum voor een Texels vervoersysteem ligt niet in de rede. Dat de provincie als concessieverlener tijdens de pilot wel een bestuurlijke, en daarvan afgeleide, ambtelijke verantwoordelijkheid neemt staat daar los van. Duidelijk is ook dat de provincie zelf geen voorstander is van deze optie.

b. Gemeente en provincie gezamenlijk

Ook voor deze variant geldt dat moeilijk is in te zien op welke gronden en om welke redenen de provincie een rol zou moeten krijgen bij de feitelijke inrichting van het Regiecentrum.

c. Gemeente

Voor het op- en inrichten van het Regiecentrum door de gemeente zijn de volgende argumenten aan te voeren:

- De onafhankelijkheid van het Regiecentrum ten opzichte van de vervoerders is gewaarborgd.
- De pilot wordt uitgevoerd op Texel en de gemeente heeft een direct belang bij het nieuwe Openbaar Vervoer.
- De gemeente doet kennis en ervaring op met de regie van het vervoer en kan dit meenemen in het ontwikkelen van haar strategische visie op het OV, ook ter voorbereiding op de eigen aanbesteding daarvan na afloop van de huidige concessie.
- Tijdens de pilot kunnen andere vervoersvormen waarvoor de gemeente nu al verantwoordelijk is (leerlingenvervoer, WMO-vervoer), bij het Regiecentrum worden ingeschoven (bundeling doelgroepenvervoer). Dit geldt later ook voor het extramurale AWBZ-vervoer, nadat dit is gedecentraliseerd.
- De gemeente straalt betrokkenheid en geloof in de pilot (en in eigen kunnen) uit.
- De gemeente werkt actief aan een duurzamer Texel en dat draagt bij aan haar imago als groene gemeente.
- De gemeente neemt een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van een nieuw, beter en efficiënter OV dat mogelijk elders in Nederland navolging gaat krijgen.

4.2 Organisatie-advies

Dat de gemeente de feitelijke op- en inrichting van het Regiecentrum op zich neemt, waarbij de provincie zorgt voor een adequate subsidiering van de daarmee tijdens de pilot gemoeide kosten, is niet alleen de meest voor de hand liggende, maar ook voor de gemeente best denkbare optie. Dit uiteraard ook in het licht van het gedachte bestuurlijke en operationele kader, waarover bij betrokken partijen inmiddels in hoge mate consensus bestaat.

4.2.1 Rechtsvorm

De gemeente kan kiezen uit meerdere mogelijkheden, zoals het oprichten van een aparte (besloten) vennootschap of een stichting of onderbrenging in de gemeentelijke organisatie. Met andere woorden; gaat de gemeente over tot de oprichting van een aparte, nieuwe rechtspersoon waarin het Regiecentrum wordt ondergebracht of houdt de gemeente het Regiecentrum in eigen huis.

De beantwoording van deze vraag houdt vooral verband met de afstand die de gemeente ten opzichte van het Regiecentrum wenst te creëren.

Als voordeel van een Besloten Vennootschap of Stichting kan worden genoemd dat dit zelfstandige rechtspersonen zijn, die ook zelfstandig rechtshandelingen kunnen aangaan. Dit kan in de praktijk als prettig worden ervaren, omdat daarmee het Regiecentrum geen juridisch onderdeel is van de Gemeente. De Gemeente kan nog steeds op diverse manieren invloed uitoefenen op de bv of stichting en daarmee op het Regiecentrum, maar is daar niet meer volledig voor verantwoordelijk en aansprakelijk. Mocht het Regiecentrum in een worst case scenario bijvoorbeeld verlieslijdend zijn, gaat dat niet ten koste van de financiën van de Gemeente. De Gemeente is ook niet gehouden eventuele schulden van de stichting te voldoen en kan daar ook niet hoofdelijk aansprakelijk voor worden gesteld.

Een tweede voordeel kan zijn dat door de bv of stichting het Regiecentrum enigszins "op afstand" kan worden geplaatst van de Gemeente, in die zin dat de Gemeente nog wel invloed kan uitoefenen op het Regiecentrum, maar niet belast hoeft te worden met de operationele gang van zaken. Dit is eenvoudig te regelen door het toekennen van diverse bevoegdheden aan de Gemeente in de statuten van de rechtspersoon.

De hiervoor genoemde voordelen kunnen in sommige gevallen ook juist als nadelen worden ervaren. De bv of stichting is een afzonderlijke rechtspersoon. Indien het Regiecentrum moet worden aangestuurd door die rechtspersoon, dan moet die hiertoe 'opgetuigd' worden. Dat betekent eventuele inbreng of overdracht van benodigde zaken, het aangaan van benodigde overeenkomsten en het aanstellen van personeel. Dit kan als zwaar worden ervaren en kan enige administratieve belasting met zich meebrengen. De vraag is of dat gewenst is als het bijvoorbeeld slechts voor de periode van de pilot moet worden opgetuigd.

Ook is van belang dat wordt voorzien in personeel voor het Regiecentrum en hun arbeidsrechtelijke positie. Waar komen zij in dienst? Dat kan bij de bv of de stichting. Uitgaande van een inrichting waarbij de bv of de stichting onder aansturing staat van de Gemeente, is het aannemelijk dat de rechtspersoon kwalificeert als een openbare dienst. Dit heeft tot gevolg dat de personen die in dienst treden kwalificeren als ambtenaar. Dat maakt dus geen verschil met de inrichting binnen de gemeente zelf.

Daarnaast kan een nadeel zijn dat de Gemeente door de afzonderlijke rechtspersoon meer "op afstand" wordt geplaatst. Gezien de wensen en behoeften van de Gemeente kan het juist gewenst zijn dat het Regiecentrum "dichtbij" wordt geplaatst en onder rechtstreekse en directe aansturing van de Gemeente komt, zonder de juridische schotten van een afzonderlijke rechtspersoon.

Gezien de door de gemeente geformuleerde doelstellingen (beïnvloeden, leren, ervaring opdoen) en de door haar gewenste actieve rol is het advies dat de gemeente, ook gezien de relatief korte doorlooptijd van de pilot, het Regiecentrum onderbrengt bij de eigen gemeentelijke organisatie, bijvoorbeeld bij de afdeling leefomgeving. Dit dient zich ook aan als de meest praktische oplossing die de minste rompslomp met zich meebrengt.

4.2.2 Fysieke locatie

Zoals al enkele malen opgemerkt zal het Regiecentrum in hoge mate zelfstandig haar werk moeten gaan doen. Wel lijkt het uit praktische overwegingen het verstandigst om het Regiecentrum in de nabijheid van de taxicentrale van TBO te huisvesten. TBO is van de drie betrokken taxiondernemingen de partij met de grootste en meest diverse voertuigcapaciteit, zodat in geval van nood snel geschakeld kan worden in overleg met de centrale van TBO. De systemen waarmee het Regiecentrum gaat werken maken het mogelijk om volledig transparant te opereren naar alle belanghebbenden toe, zodat dit geen ongerustheid hoeft te veroorzaken bij de andere vervoerders.

4.2.3 Manager Regiecentrum

Deze manager speelt een belangrijke rol in de pilot. Hij (of zij) moet ervoor zorgen dat het Regiecentrum en haar personeel goed functioneren en hij is verantwoordelijk voor een optimaal logistiek proces, de administratie en verantwoording en voor het beheer van de financiële stromen. Bij incidenten of calamiteiten weet hij snel en adequaat te reageren. Daarnaast heeft de manager een adviserende rol richting de verantwoordelijke partijen (bestuurlijk en ambtelijk). Hij neemt deel aan de overleggen met het operationeel samenwerkingsverband van gemeente en provincie, de vervoerders en de adviesraad.

In dit licht is het noodzakelijk dat de gezochte manager vakinhoudelijke ervaring en kennis van zaken heeft (op het gebied van regie en (taxi-)vervoer), administratief en financieel voldoende is onderlegd en zich makkelijk beweegt op verschillende niveaus in zijn relatie met de verschillende stakeholders. Een gedegen functieprofiel zal nader uitgewerkt dienen te worden.

Gedurende de eerste weken van de pilot is fulltime management nodig. Nadat het vervoer- en betalingssysteem, de administratie en de geldstromen goed zijn ingeregeld en de medewerkers goed zijn ingewerkt, zal met een parttime invulling (40/50%) volstaan kunnen worden.

Gezien de te stellen eisen en de gevraagde flexibele inzet ligt het voor de hand om aan een interim-oplossing te denken.

4.2.4 Personeel

De belangrijkste taken van de medewerkers van het Regiecentrum zijn het verstrekken van informatie, het inboeken van telefonisch bestelde ritten, het monitoren van het vervoer en daarop kunnen bijsturen als het nodig is. (Planning, rittoedeling, voertuigaansturing en ritadministratie vinden geautomatiseerd plaats).

Voor deze functie is al een (eerste) profielschets opgesteld. Van belang is dat de medewerkers gedegen kennis krijgen van de werking van het nieuwe systeem en adequaat weten te reageren bij bijvoorbeeld drukte en calamiteiten. Er zal dus in opleiding en training voorzien moeten worden.

4.3 Financiële uitwerking

De op- en inrichting van een eigen Regiecentrum brengt relatief hoge kosten met zich mee, bijvoorbeeld als deze worden gezien in vergelijking met de kosten van de uitvoering (rijden).

Hierbij moet voor ogen worden gehouden dat deze kosten in een 'normale' exploitatie beduidend lager kunnen uitvallen, omdat dan de regie van het vraagafhankelijke openbaar vervoer slechts een onderdeel is van een meeromvattend werkpakket. Bijvoorbeeld: stel dat de samenwerkende Texelse taxibedrijven (of een andere partij natuurlijk) na aanbesteding deze regie op zich nemen, dan zullen zij dit kunnen doen vanuit een al bestaande en bemenste centrale, wat zeker tot behoorlijke schaalvoordelen zal leiden. Mocht de gemeente besluiten de regie in eigen hand te houden, dan zullen mogelijk op andere wijze schaalvoordelen binnen de gemeentelijke organisatie gerealiseerd kunnen worden.

Op de volgende pagina is een uitgewerkte kostenprognose opgenomen. Deze sluit op een totaal van ruim € 376.000,-. Belangrijkste bestanddeel zijn de personeelskosten (ca. 70%). Uitgaande van een bemensing gedurende 16 uur per dag, zeven dagen in de week is dat niet verwonderlijk. Voor de (40/50% parttime) managementfunctie is rekening gehouden met een bedrag van € 60.000.

Tot op heden werd uitgegaan van een begroting van ca. € 280.000. In deze prognose liggen die kosten dus € 96.000 hoger. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele extra kosten bij provincie en/of gemeente in verband met de bestuurlijke en operationele sturing en monitoring. Ook is geen rekening gehouden met de kosten in van de extra benodigde capaciteit voor de gemeentelijke beleidsontwikkeling (accountmanager).

5. Klachtenmanagement (en -rapportering)

In de voorbereiding van de pilot is hier tot nu toe nauwelijks aandacht aan besteed. Maar belangrijk is het natuurlijk wel. Er dient een laagdrempelige regeling te komen waarbij klachten per brief, email en website ingediend kunnen worden. De gemeente kan zorgen voor een klachtenmeldpunt. Dat zorgt voor de intake en doorgeleiding naar de partij (vervoerder, Regiecentrum) die de reactie inhoudelijk dient voor te bereiden. Afhandeling vindt plaats namens de gemeente.

Ten behoeve van het klachtenmanagement maakt een geautomatiseerd systeem onderdeel uit van de integrale software waarover het Regiecentrum gaat beschikken. De gemeente krijgt een eigen toegang tot dit systeem. Het Klachten Management Systeem voorziet ook in rapporteringen aan de verantwoordelijke en de uitvoerende partijen.

KOSTENBEGROTING REGIECENTRUM (prijspeil 2014)

HUISVESTING			€	9.700	
					2,6%
AANTAL M2	60				
PRIJS/M2	75	€	4.500		
SERVICEKOSTEN/M2	35	€	2.100		
SCHOONMAAKKOSTEN		€	1.500		
OVERIG		€	1.600		
INRICHTING (AFSCHRIJVINGSKOSTEN)			€	15.500	
					4,1%
TELEFOONCENTRALE		€	2.500		
MEUBILAIR		€	3.000		
PC'S, MONITOREN, HEADSETS		€	7.500		
OVERIG		€	2.500		
SOFTWARE C.A.			€	89.000	
					23,6%
AGENDA- EN PLANNINGSOFTWARE		€	54.000		
ALGEMENE KOSTEN		€	5.000		
WEBSITE(ONDERHOUD)		€	2.500		
APP RITBOEKING (ONDERHOUD)		€	2.500		
BETALINGSSYSTEMEN		€	25.000		
PERSONEELSKOSTEN			€	192.479	
					51,1%
UREN PER DAG	16				
DIENTEN PER DAG	2				
BEMENSING PER DIENST	1,5				
OPSLAG ZIEKTE, VAKANTIE ETC.	0,175				
UREN NETTO BENODIGD PER JAAR	1.095				
UREN BRUTO BENODIGD PER JAAR	1.287				
AANTAL UREN/JAAR	10.293				
LOONSOM/UUR ALL IN	€	18,70			
OVERIGE PERSONEELSKOSTEN			€	70.000	
					18,6%
MANAGEMENT	€	60.000			
OPLEIDING EN TRAINING	€	5.000			
ONKOSTENVERGOEDINGEN	€	5.000			
TOTALE KOSTEN REGIECENTRALE OP JAARBASIS			€	376.679,10	

6. Exit-scenario

Gemeente en provincie nemen samen de verantwoordelijkheid voor de pilot op zich. Gedurende de pilot zullen zij de resultaten van de pilot, onder andere met behulp van de rapporteringen vanuit het Regiecentrum, monitoren. Het is verstandig om voorafgaand aan de pilot concrete en uiteraard realistische doelstellingen te formuleren waaraan de resultaten (kwantiteiten, kwaliteiten en financiën) getoetst gaan worden. Daarbij kunnen partijen ook de kritische grenzen afspreken waaraan de pilot minimaal zal moeten voldoen om deze verder voortgang te laten vinden. Dit kan worden vastgelegd in de eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst.

Mocht de pilot tussentijds worden beëindigd, dan dienen een aantal zaken te worden geregeld. Contracten met leveranciers moeten worden opgezegd en eventueel afgekocht. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld licenties. Het personeel van het Regiecentrum zal waarschijnlijk op basis van tijdelijke contracten (jaar of half jaar) worden aangenomen. Deze contracten zijn onder normale omstandigheden niet opzegbaar en zullen moeten worden uitgediend. Uiteraard kan in dat geval ander passend werk worden aangeboden. Voor personeel dat eventueel toch in vaste dienst wordt aangenomen zal bij voortijdige beëindiging ontslag bij het UWV gevraagd moeten worden. Een en ander kan bij de samenwerkingsovereenkomst worden afgesproken en vastgelegd.

7. Vervolgscenario

Uitgaande van een succesvolle pilot rest de vraag hoe verder na de pilot. De gemeente heeft al aangegeven de aanbesteding van het Openbaar Vervoer op Texel in eigen hand te willen nemen. Mocht de huidige concessie, die afloopt in 2016, worden verlengd tot 2018, dan wil de gemeente graag in samenwerking met de provincie en de huidige concessiehouder (Connexxion) bezien of de aanbesteding van het Texelse OV al voor het vervoer in 2016 kan plaats vinden.

Indien de gemeente met ingang van juli 2016 als (gedelegeerd) concessieverlener wil gaan optreden, dan zal de aanbesteding uiterlijk begin van dat jaar, maar liefst nog eerder, op de markt moeten komen. Het organiseren van een goede aanbesteding is geen eenvoudige klus. Het bestek (aanbestedingsprocedure, uitsluitingsgronden, selectiecriteria, gunningscriteria) moet volledig zijn en voldoen aan de aanbestedingsrechtelijke eisen. Het Plan van Eisen (Regie en Vervoer) dient precies te omschrijven wat van de (potentiele) inschrijvers wordt gevraagd. De provincie heeft al aangeboden om hierbij een ondersteunende rol te spelen; zij hebben al vaak met dit bijtje gehakt.

Daaraan voorafgaand zal de gemeente flink aan de slag moeten met een aantal zaken, zoals:

- a. Het formuleren van haar strategische visie op de toekomst van het openbaar vervoer op Texel, in samenhang met het al door de gemeente aangeboden Leerlingenvervoer en WMO-vervoer en mogelijk ook het extramurale AWBZ-vervoer
- b. Het formuleren van een visie op de inrichting en organisatie van dit vervoer, waarbij regie en uitvoering worden onderscheiden, als basis voor de toekomstige aanbesteding
- c. Het vaststellen van haar eigen rol als opdrachtgever van het Texelse (openbaar) vervoer, met daarbij onder andere antwoord op de vraag of en hoeverre de gemeente zelf die regie wil voeren dan wel deze wil overlaten aan marktpartijen
- d. Het begroten van kosten, opbrengsten en exploitatiebijdrage (op basis van overeenstemming met de provincie) voor het volledige vervoer.

Ten behoeve van deze werkzaamheden zal de gemeente de benodigde formatie (zeker 1 fte voor anderhalf tot twee jaar) en financiering in haar plannen dienen op te nemen.