

Hoe verder met de Pilot Texelhopper?

12 december 2016 tot aan nieuwe concessie (juli 2018)

Juni 2016

Provincie Noord-Holland; Maarten de Keijzer
Gemeente Texel; Hans Meijer

Samenvatting

Waarom de pilot Texelhopper?

De pilot Texelhopper is een gezamenlijk experiment van de gemeente Texel en de provincie Noord-Holland. Aanleiding voor de gemeente is het initiatief BOVT van de dorpscommissies om te komen tot een Beter OV op Texel. Voor de provincie Noord-Holland is de Visie OV 2020 uitgangspunt. Hierin stelt zij met de pilot te willen onderzoeken welke alternatieven er zijn voor laagbezette buslijnen.

Wat is er gepresteerd?

De Pilot Texel is in december 2015 geëvalueerd. Uit deze zogenaamde "Tussenevaluatie" kwam duidelijk naar voren dat een aantal tevoren gestelde doelen bereikt werden:

- Het gebruik van het gehele openbaar vervoer op Texel ligt 10% hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Het gebruik van zowel buslijn 28 als de kleine Hoppers vertoont een stijgende lijn
- De punctualiteit van de kleine Texelhopper ligt hoog: 94% van alle reizigers wordt opgehaald binnen de afgesproken venstertijd (maximaal 10 minuten later dan aangekondigd)
- De bezettingsgraad van de oproepgestuurde Texelhopperbusjes is gemiddeld 3,8 personen per rit (48 %).
- De kostendekkingsgraad op Texel ligt hoger dan de gemiddelde kostendekkingsgraad in Noord-Holland Noord
- Uit een verkenning onder marktpartijen is belangstelling gebleken voor de pilot; vervoerders zien toekomst in een dergelijk systeem.
- In de maanden januari, februari, maart en april 2016 bleek dat het gebruik van de kleine Texelhopper fors hoger lag dan in dezelfde periode een jaar eerder; het gebruik van Texelhopper vertoont nog steeds een stijgende lijn, terwijl de betrouwbaarheid vergelijkbaar hoog blijft.

Wat kan er beter?

Ook kwam er een aantal verbeterpunten naar voren:

- Het draagvlak, vooral op Texel, voor de pilot Texelhopper blijft achter bij de groei van het aantal gebruikers van Texelhopper; met name de lijnbus scoort matig. Het sinds 6 maart niet meer meevaren van de bus op de boot heeft in ieder geval tot meer duidelijkheid bij de gebruikers geleid. In de zomer van 2016 wordt opnieuw de reizigerstevredenheid gepeild.
- Het communiceren over veranderingen en betrekken van belanghebbenden.
- Gezinnen en reizigers op korte afstanden ervaren het tarief van € 3,- per rit per persoon als relatief duur.
- Frequente openbaar vervoerreizigers, maar ook de chauffeurs op lijn 28, missen het gemak van de OV-chipkaart.
- De uitleg van het systeem en de verkrijgbaarheid van kaartjes voor onvoorbereide reizigers zou verbeterd kunnen worden
- Texelhopper is uitermate geschikt voor mensen met een WMO-indicatie; hier lijkt verdere integratie mogelijk.

Hoe verder met de pilot tot aan de nieuwe concessie?

De inzichten die zijn opgedaan met de pilot Texelhopper en die nog worden opgedaan zijn van groot belang voor de vraag waar eigenlijk alle overheden in het collectief vervoer voor worden gesteld:

“Hoe garanderen we de mobiliteit in gebieden waar de reguliere, grote bus onvoldoende reizigers trekt voor een gezonde exploitatie en hoe kunnen we de met de vergrijzing verder stijgende kosten voor doelgroepenvervoer (in het bijzonder WMO-vervoer) binnen de perken houden?”

In de pilot Texel is inmiddels veel geld geïnvesteerd. Voor het vervolg van de pilot zien we een aantal kansrijke ontwikkelingen, vooral waar het gaat om het gemakkelijker maken van het betalen van de ritten. Met bijvoorbeeld de herintroductie van de OV-chipkaart.

Dit vraagt echter aanvullende investeringen, die evenwel ook de periode van de nieuwe concessie vanaf medio 2018 ten goede komen.

Ruim anderhalf jaar verlengen van de pilot biedt voordelen:

- Verder verbeteringen kunnen worden doorgevoerd;
- Effecten en ontwikkelingen kunnen worden gemonitord over langere periode;
- Omdat dit het eerste en vooralsnog enige innovatieve vraag beïnvloede OV systeem is, levert het nuttige informatie voor alle OV opdrachtgevers en vervoerders;
- Overgang van de concessie zal soepeler gaan: na de gunning kan de toekomstige vervoerder vanuit de pilotsituatie eenvoudig een vervolg inrichten.

Een verlenging van de pilot-periode betekent echter ook inzet van extra geld en menskracht; zowel vanuit de kant van de opdrachtgever, de gemeente Texel en de vervoerders

Inhoudsopgave

Samenvatting

- 1. Doel notitie**
- 2. Resultaten Texelhopper**
- 3. Texelhopper door of stoppen**
- 4. Uitgangspunten Texelhopper**
- 5. Wensen voor vervolg Texelhopper**
 - 5.1. Integratie met WMO-vervoer**
 - 5.2. Dagkaart en gezinsdagkaart**
 - 5.3. Herintroductie OV-chipkaart**
- 6. Beschrijving OV op Texel 2017 – 2018**
- 7. Benodigde financiële middelen**
- 8. Advies**

1. Doel notitie

Als onderdeel van de OV-Visie 2020 van de Provincie Noord-Holland heeft de provincie Noord-Holland eind 2011 €1,6 mln geïnvesteerd in een proef met vraaggericht vervoer op Texel. Later is daar nog eens € 100.000 aan toegevoegd. In aanvulling daarop heeft de gemeenteraad van Texel in jaarlijks € 50.000 op de begroting opgevoerd voor een projectleider Texelhopper en in 2016 een eenmalig communicatiebudget van € 70.000 ter beschikking gesteld.

Met deze middelen zijn niet alleen alle incidentele investeringskosten voor Texelhopper gedekt, maar kon ook een bemenste regiecentrale gedurende twee jaar functioneren.

Op 11 december 2016 komt officieel een einde aan de pilotperiode en zijn ook alle budgetten nagenoeg volledig benut.

De aanbestedingsprocedure voor de nieuwe concessie Noord-Holland-Noord is op dit moment in volle gang: de nieuwe concessie zal ingaan medio juli 2018. Dat betekent dat er in de periode medio december 2016 – medio juli 2018, 19 maanden, “iets” op Texel moet gebeuren.

In deze notitie wordt aangegeven hoe dit gerealiseerd kan worden, welke wijzigingen er nog plaats (kunnen) vinden in de voortgezette pilot Texelhopper en wat de kosten zijn van voortzetting van de pilot Texelhopper.

Daarvoor kijken we eerst naar wat er gerealiseerd is en wat nog kansen zijn in de pilot. We bekijken de opties voor het stopzetten van de pilot, en een vervolg. Daarbij worden alle aspecten overwogen financieel, organisatorisch, ten aanzien van de aanbesteding Noord-Holland-Noord, qua draagvlak en vervoerkundig.

Tenslotte volgt een advies over hoe om te gaan met de pilot na 2016 tot aan de start van de nieuw OV concessie NHN.

2. Resultaten Texelhopper

De pilot is van start gegaan vanuit een aantal aannames en doelen. In het eerste jaar zijn de doelen grotendeels gehaald en het tweede jaar van de pilot zal een verdere positieve ontwikkeling laten zien. De pilot is nog volop in beweging, nieuwe ontwikkelingen worden doorgevoerd en er is nog steeds sprake van reizigers groei.

Vooraf aan de pilot is uitgegaan van 10% reizigersverlies vanwege het moeten reserveren. We hadden immers gedacht dat dit een drempel zou opwerpen voor gebruik. Het kan zijn dat dit voor specifieke reizigers inderdaad het geval is, maar op de keeper beschouwd maken er meer mensen gebruik van het OV, zowel de lijnbus als de kleine hoppers en zowel door bezoeker als bewoners.

Dat is een opvallend punt: na de start, de aanvankelijke gewenning van reizigers en finetuning van het systeem, blijken er nog steeds meer en meer mensen gebruik van te maken. Een belangrijk leerpunt van de pilot is dan ook dat na zo'n grote wijziging van het systeem, de fase van gewenning kennelijk langer duurt en meer aandacht voor communicatie behoeft, dan vooraf gedacht. De specifieke situatie op Texel – waar we te maken hebben met een steeds wisselende groep reizigers (bezoekers) – lijkt dat alleen maar verder te ondersteunen.

Het doel van de pilot was om te onderzoeken of dit een slimmer systeem is dan lege bussen. Het idee van vraaggericht OV is dat het vrijwel alleen kosten maakt als er reizigers zijn en er dus opbrengsten tegenover staan. De subsidie aan de vervoerder per reiziger en de maximalisering van het hele subsidiebedrag werken ondernemerszin in de hand en verhogen de kostendekking. De samenwerking tussen OV en taxi zorgt voor een goede mix van vaste voorspelbaarheid en flexibele klantgerichtheid.

Het punt draagvlak is en blijft een aandachtspunt. Volgens ons is dat onlosmakelijk verbonden met een grootschalige systeemverandering: je doet er niets tegen, maar vraagt desalniettemin meer aandacht. (zoals Ikea zegt, van aandacht wordt alles mooier....)

Als we kijken naar gebruik en ook kostenefficiëntie, doet de pilot Texelhopper het dus goed. En is ook nog volop in ontwikkeling. Nieuwe verbeteringen worden doorgevoerd en steeds meer mensen raken bekend met het systeem.

Vanuit het karakter van een experiment zou het interessant zijn om te zien waar de pilot uiteindelijk op uit kan komen qua reizigersaantallen. Zoals gezegd in de tussenevaluatie behoeft dat dan wel een betere monitoring van reizigerstevredenheid en financiële administratie. Met de doorgezette wijzigingen in de app, backoffice en bij de gemeente kan dat nu.

3. Texelhopper door of stoppen?

Is er reden om de Texelhopper door te zetten of niet? Inmiddels is duidelijk dat een terugkeer naar de oude situatie op Texel met twee reguliere buslijnen en een zomerlijn voor geen van de betrokken partijen een wenselijk toekomstbeeld is. Dat zou immers betekenen dat we terug gaan naar minder haltes op Texel, minder directe routes, langere reistijden, minder herkomst en bestemmingen, minder vertrekopties, kortere openingstijden, minder aantrekkingskracht voor toeristen en vooral minder reizigers voor hetzelfde exploitatiesubsidiebudget.

Naar aanleiding van de tussenevaluatie en de gerealiseerde successen met Texelhopper, is ook in het concept-programma van eisen voor de aanbesteding Noord-Holland-Noord expliciet gevraagd om een voortzetting van de pilot in min of meer dezelfde vorm.

Een jaar extra pilot levert een schat aan informatie op: nog nergens anders ter wereld rijdt een dergelijke combinatie van vast en vraagbeïnvloed OV. Er zijn andere vormen van vraaggericht OV in het spectrum van belbus, deeltaxi en buurtbus, maar de meeste van deze systemen komen nog niet in de buurt van de kostendekkingsgraad van regulier openbaar vervoer en (nu ook) Texelhopper. Alle OV opdrachtgevers en vervoerders zoeken naar alternatieven voor laagbezette buslijnen en op dit moment rijdt er in Noord-Holland het enige succesvolle voorbeeld. Deze innovatie van de provincie en gemeente mogen we niet uit het oog verliezen door alle commotie die dergelijke disruptie nu eenmaal met zich meebrengt. Een extra pilotperiode biedt kansen om dat – nog beter – te monitoren. En om gewenste en noodzakelijke ontwikkelingen door te voeren, zoals mogelijk de herinvoering van de OV chipkaart.

De gemeenten Hollands Kroon en IJmond Bereikbaar zien kansen om het principe van de TexelHopper in hun gemeenten in te voeren. In de naaste omgeving worden vergelijkbare pilots uitgevraagd in de concessie Amstelland- Meerlanden (Haarlemmermeer). Daarnaast zijn de gemeenten in Zuid-Kennemerland/IJmond vooruitstrevend in het integreren van doelgroepenvervoer en OV vanuit een centrale regiecentrale.

Het ligt dan ook voor de hand om de pilot Texelperiode te verlengen tot aan de start van de nieuwe concessie. Maar toch nog even het alternatief: het stoppen van de pilot na december 2016. Wat zijn daarvan de consequenties:

- Desinvesteringen voor de provincie de gemeente (ICT ontwikkelingen, app, voertuigen, haltepalen, regiecentrale, marketing etc.)
- Opheffen regiecentrale (baanverlies voor 7 medewerkers)
- Als we stoppen, treedt alternatief plan in: een vast buslijnnnet in bezuinigde vorm (alleen lijn 28). Daarmee benadelen we reizigers;
- In de aanbesteding NHN is een vervolg van de pilot uitgevraagd. Als we in 2017 het vraaggerichte deel stoppen, zal herintroductie in 2018 wel heel lastig worden (draagvlak, reizigersverlies).

Vraag is dus niet of de pilot verder moet in 2017, maar in welke vorm. We bekijken daarvoor eerst de uitgangspunten.

4. Uitgangspunten Texelhopper

Bij de start van de pilot is een aantal uitgangspunten door Provincie en Gemeente geformuleerd (en vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst). Daar is tot op heden vrij strikt de hand aan gehouden:

- Duur van de pilot: twee jaar;
- Behouden huidige jaarlijkse exploitatiebijdrage voor OV op Texel;
- Eenmalig investeringsbudget van €1.700.000,-;
- Wens zoveel mogelijk met lokale ondernemers te werken;
- Eén integraal OV systeem van grote buslijn (en) en oproepgestuurde busjes;
- Hanteren van een (gemakkelijk) eenheidstarief;
- Onafhankelijk regie ten behoeve van verschillende vervoerders.

De contouren van de pilot zijn verder uitgewerkt in samenwerking met overige belanghebbende partijen van Texel:

- Uitvoering pilot binnen de OV-concessie van Connexxion;
- Lokale taxi ondernemers als onderaannemers van Connexxion;
- Onafhankelijke regiecentrale ondergebracht bij gemeente;
- Geen OV-chipkaart geldig bij de start van de pilot;
- Lijn 28 doorgetrokken tot aan Den Helder en vaart mee op de boot;
- Lijn 29 gaat rijden als beperkte scholierenlijn 629;
- Voor huidige abonneementhouders een nieuw Texelhopper abonnement voor hetzelfde tarief.

In de periode tot heden zijn enkele wijzigingen doorgevoerd:

- Scholierenlijn 629 is gestopt; scholieren worden eveneens met oproepgestuurde kleine Texelhopperbusjes (sneller) vervoerd
- Sinds maart 2016 vaart lijn 28 niet meer mee op de boot. In den Helder is weer sprake van een aparte lijn 33 tussen Den Helder station en de veerhaven en lijn 28 op Texel wordt overdag versterkt met een tweede lijn (828) die rijdt tussen 't Horntje en Den Burg

Met name de laatste wijziging, het niet meer meevaren van de grote bus op de TESO-boot heeft gunstig uitgepakt. Het risico van het missen van de boot is nagenoeg verdwenen en belangrijker nog; onvoorbereide reizigers begrijpen beter hoe het werkt en stranden niet meer op 't Horntje.

5. Wensen voor vervolg Texelhopper

5.1 Integratie met WMO-vervoer

Bij Texelhopper zijn niet alleen grote en goed toegankelijke bussen ingezet, ook de vier reguliere kleine Texelhopperbusjes zijn rolstoelvriendelijk en bovendien kan bij boeking van een rit worden aangegeven of er nog verderstreckende wensen zijn ten aanzien van het voertuig.

Al het openbaar vervoer op Texel is daarmee buitengewoon geschikt voor vervoer van (nagenoeg) iedereen. We zien dan ook dat ook WMO-geïndiceerden gebruik maken van met name de kleine Texelhopperbusjes.

5.2 Dagkaart en gezinsdagkaart

Voor gezinnen en groepen wordt het eenheidstarief van € 3,- per persoon per rit als duur ervaren. Gezinnen maken op dit moment nog weinig gebruik van Texelhopper. Ook het vervallen van de vroegere Texel dagkaart wordt als gemis ervaren.

Om tegemoet te komen aan deze wens is medio juni 2016 een dagkaart voor €7,50 en een gezinsdagkaart voor €17,50 geïntroduceerd.

5.3 Herintroductie OV-chipkaart

Al sinds de start van de pilot wordt met name het niet geldig zijn van de OV-chipkaart op de grote bus als een groot probleem gezien. Niet geheel duidelijk is, of het daarbij gaat om het (gemakkelijke) gebruik van de OV-chipkaart (snel in- en uitstappen, geen aparte betaalhandeling) of ook om weerstand tegen het eenheidstarief (van reizigers die kleine afstanden afleggen, dan wel op de OV-chipkaart een leeftijdskorting genieten).

De diepgekoesterde wens van de reizigers(organisaties), het ministerie van I&M, gemeenteraad van Texel en in de Provincie en de chauffeurs van Connexxion om de OV-chipkaart op Texel te herintroduceren zal voor het vervolg van Texelhopper serieus worden genomen; een terugblik en een perspectief:

Bij de start van de pilot is uitgegaan van een fixed fee zonder OV chipkaart. De redenen hiervoor waren:

- Texelhopper is gepositioneerd als één vervoersysteem met op alle vervoermiddelen, grote en kleine bussen of auto's een zelfde betaal- en tariefsysteem.
- Groeipotentie van Texelhopper werd gezien in de toeristenmarkt. Deze doelgroep bestaat uit veel incidentele reizigers met een relatief laag OV-chipkaartbezit. Ook de grote groep buitenlandse bezoekers beschikt veelal niet over OV-chipkaart.
- Om reden van gemak (één van de belangrijkste succesfactoren voor OV-gebruik) is de keuze gemaakt voor een eenheidstarief dat bovendien voor iedereen hetzelfde is.
- Inregelen van een eenheidstarief zonder leeftijdskorting in het OV-chipkaartsysteem bleek kostbaar (€ 100.000) en tijdrovend (minimaal een jaar) vanwege benodigde aanpassingen in de software.

- Vanwege de belofte dat met één Texelhopperkaartje van € 3,- overal gereisd kan worden, zou op alle voertuigen afrekenen met de OV chipkaart mogelijk moeten zijn. Inbouwen van OV-chipkaartapparatuur in alle bij de pilot betrokken voertuigen is kostbaar (€ 15.000 per voertuig; het aantal van in de pilot te gebruiken voertuigen betrof naar schatting maximaal 20).
- Bij handhaven OV-chipkaart is er niet direct inzicht in opbrengsten; dit loopt via TLS.
- Het doen van (snelle)tariefacties kan niet via het OV-chipkaartsysteem; juist met dergelijke acties (op basis van een eenvoudig kaartsysteem) kan snel worden ingespeeld op klantwensen, evenementen etc. Tariefacties maken nadrukkelijk deel uit van het pilot-karakter van het project.

In de praktijk zijn de volgende **voor- en nadelen** gebleken van het niet gebruiken van de OV-chipkaart:

- + Besparing op kosten voor OV chipkaartapparatuur op alle voertuigen
- + Gemakkelijke eigen Texelhopperpas gratis aan te bieden met eventuele propositie en automatische incasso achteraf (er zijn meer dan 1500 Texelhopperpassen in omloop);
- + Slechts 45% van de bezoekers aan Texel heeft een OV-chipkaart; aparte vervoerbewijzen zijn positief voor overige 55% (denk met name aan (buitenlandse) toeristen)
- + Eigen vervoerbewijs is handig in bij tariefacties/abonnementen
- + Directe monitoring van het gebruik;
- veel ophef: voor OV-chipkaarthouders was de OV-chipkaart inmiddels een handig en bekend betaalmiddel. Geroutineerde OV-reizigers ergeren er zich aan dat op Texel de OV-chipkaart niet kan worden gebruikt.
- Administratie van restitutie voor studenten en jaarkarthouders
- Voor met name reizigers die gewend waren aan leeftijdskortingen en mensen die slechts een kort ritje met Texelhopper maken wordt de prijs van €3,- pp/per rit als hoog ervaren.
- Het werken met een scanner voor het valideren en afwaarderen van kaartjes, blijkt onbetrouwbaar. Daarmee is de monitoring van gebruik ook onbetrouwbaar.

Vanuit de gemeente Texel en de reizigersorganisaties is dan ook stelling genomen, dat het gebruik van de OV chipkaart de voorkeur verdient. Het sluit aan bij bestaande systemen en brengt de huidige OV reiziger optimaal gemak. Om die reden is het toepassen van de OV-chipkaart in de aanbesteding Noord-Holland Noord uitgevraagd. De Commissie Mobiliteit en Financiën van de Provincie heeft gesteld dat onderzocht zal worden of al voor de nieuwe concessie de OV chipkaart kan worden geïntroduceerd op de buslijn van Connexxion.

De overgangsperiode voorafgaand aan de aanbesteding biedt kansen om ook op het gebied van de OV chipkaart de pilot verder te ontwikkelen en voor te sorteren op de definitieve situatie. Daarbij zien we de volgende uitdagingen:

- Toevoegen nieuw tariefstelsel in Landelijke tarievenkader;
- Wettelijke beperkingen toepassing OV-Chipkaart in taxi
- Inregelen in backoffice en SDOA (aanpassing in de software kost naar schatting tussen de €50.000 en €100.000)
- Inbouwen OV chipkaartapparatuur (kosten € 15.000 per voertuig; € 5.000 voor mobiele apparatuur) indien ook op kleine Texelhopper

De eerste twee punten zullen vanuit de provincie in nauwe samenwerking met andere OV opdrachtgevers en het Ministerie moeten worden geregeld. Over de kosten van herintroductie van de OV-chipkaart zijn op dit moment geen afspraken gemaakt. Uitgangspunt voor investeringen zal zijn dat deze ook de nieuwe concessieperiode ten goede zal komen, ongeacht welke vervoerder dan zal rijden.

6. Beschrijving OV op Texel 2017 – 2018

Het voortzetten van de pilot Texelhopper betekent dat de huidige dienstregeling van de buslijnen 28 en 828 zal worden voortgezet:

- Buslijn 28 rijdt van eerste tot en met laatste boot volgens vaste dienstregeling elk uur tussen de Veerhaven ('t Horntje) en De Koog via Den Burg
- Buslijn 828 rijdt op de drukke momenten volgens vaste dienstregeling elk uur (maandag tot en met vrijdag ongeveer van 9-21 uur, dinsdag tot en met donderdag tot ongeveer 19 uur) tussen de Veerhaven ('t Horntje) en Den Burg.
- De kleine Texelhopperbusjes rijden op vraag van eerste tot en met laatste TESO-bootafvaart van of naar haltes die niet door lijn 28 of 828 worden aangedaan. Voor deze busjes geldt een vooraanmeldtijd van 1 uur.

Op de kleine busjes dient tevoren gereserveerd te worden via website, app of telefooncentrale.

Tegelijk met de reservering vindt een betaling plaats (door middel van een tevoren gekocht kaartje met nummer, automatische incasso via de Texelhopperpas, ideal-betaling, creditcard, dag- of gezinskaart).

Op de buslijnen 28 en 828 kan men reizen met een tevoren aangeschaft €3,- Texelhopperkaartje, met Texelhopperpas (automatische incasso na scannen van barcode op de pas), met de Texelhopper dagkaart of gezinskaart en, zodra gereed, met de OV-chipkaart die automatisch €3,- van het saldo zal afboeken. Op de bus blijven €3,- kaartjes, dagkaart en gezinsdagkaart gewoon verkrijgbaar.

7. Benodigde financiële middelen

Voor voortzetting van Texelhopper in een drietal varianten zijn de volgende kosten begroot:

A. Voortzetting Texelhopper ongewijzigd:

Omschrijving	incidenteel	Per jaar	t/m 07-18	dekking
Dienstregelingen uit concessie-afspraken		€ 430.000	€ 690.000	Prv-fonds
Subsidiebudget exploitatie kleine Texelhopper		€ 400.000	€ 640.000	Prv-fonds
Projectleider etc		€ 65.000	€ 105.000	Gem.Texel
Personeelskosten regiecentrale		€ 230.000	€ 370.000	EHBOV
Huisvestingskosten regiecentrale		€ 15.000	€ 25.000	EHBOV
ICT- en administratiekosten regiecentrale		€ 75.000	€ 120.000	
Totaal			€1.950.000	

B. Voortzetting Texelhopper met OV-chipkaart op Connexxion-bussen

Omschrijving	incidenteel	Per jaar	t/m 07-18	dekking
Dienstregelingen uit concessie-afspraken		€ 430.000	€ 690.000	Prv-fonds
Subsidiebudget exploitatie kleine Texelhopper		€ 400.000	€ 640.000	Prv-fonds
Projectleider etc		€ 65.000	€ 105.000	Gem.Texel
Personeelskosten regiecentrale		€ 230.000	€ 370.000	EHBOV
Huisvestingskosten regiecentrale		€ 15.000	€ 25.000	EHBOV
ICT- en administratiekosten regiecentrale		€ 75.000	€ 120.000	EHBOV
Kosten inregelen OV-chipkaart	€ 100.000		€ 100.000	EHBOV
Communicatie- en administratiekosten OV-chipkaart		€ 30.000	€ 50.000	EHBOV
Totaal			€2.100.000	

C. Voortzetting Texelhopper met OV-chipkaart op gehele Texelhopper

Omschrijving	incidenteel	Per jaar	t/m 07-18	dekking
Dienstregelingen uit concessie-afspraken		€ 430.000	€ 690.000	Prv-fonds
Subsidiebudget exploitatie kleine Texelhopper		€ 400.000	€ 640.000	Prv-fonds
Projectleider etc		€ 65.000	€ 105.000	Gem.Texel
Personeelskosten regiecentrale		€ 230.000	€ 370.000	EHBOV
Huisvestingskosten regiecentrale		€ 15.000	€ 25.000	EHBOV
ICT- en administratiekosten regiecentrale		€ 75.000	€ 120.000	EHBOV
Kosten inregelen OV-chipkaart	€ 100.000		€ 100.000	EHBOV
Aanpassen op systemen Regiecentrale	€ 25.000		€ 25.000	EHBOV
Communicatie- en administratiekosten OV-chipkaart		€ 30.000	€ 50.000	EHBOV
Inbouwkosten OV-chipkaartapparatuur	€ 300.000*		€ 300.000	EHBOV
Totaal			€2.425.000	

* gebaseerd op inbouw complete OV-chipkaartapparatuur in 20 voertuigen

Dekking voor voortzetting van de exploitatie van Texelhopper tot aan de start van de nieuwe concessie kan plaatsvinden vanuit verschillende budgetten:

- De dienstregelingen van de Connexxion-buslijnen 28 en 828 maken onderdeel uit van de concessie NHN, met dekking uit de gedecentraliseerde BDU-middelen.
- De (tot € 400.000 gemaximeerde) subsidie ten behoeve van exploitatie van de kleine Texelhopper wordt eveneens gedekt uit de uit de gedecentraliseerde BDU-middelen.
- De afspraken met Connexxion bij de start van de pilot behelsden een garantstelling van de Provincie Noord-Holland voor inefficiency van de roosters van Connexxion. Afgesproken is dat als gevolg van de pilot Texel geen ontslagen zouden vallen en de meerkosten van het elders te werkstellen van rijdend personeel van Connexxion tot een bedrag van maximaal €250.000 door de Provincie zouden worden betaald.
- Voor het management van de regiecentrale en het projectleiderschap vanuit de gemeente Texel kan een beroep worden gedaan op de begroting van de Gemeente Texel
- Voor de voortzetting van de exploitatie van de regiecentrale zal een beroep worden gedaan op het budget van € 3,7 mln. van de zogenaamde EHOV uit het Coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor groei" van de Provincie Noord-Holland.
- Voor de kosten van het inregelen van flat-fare propositie van € 3,- op de OV-chipkaart en de herintroductie van de OV-chipkaart op de lijnen 28 en 828 van Connexxion zal eveneens een beroep worden gedaan op het budget van € 3,7 miljoen. van de zogenaamde EHOV uit het Coalitieakkoord 2015-2019 van de Provincie Noord-Holland.

8. Advies

het kernteam adviseert de bestuurders tot het nemen van de volgende besluiten:

1. Onder verwijzing naar artikel 5 lid 3 van de op 9 juli 2014 door Provincie en Gemeente getekende Samenwerkingsovereenkomst Pilot Texel, de pilot Texelhopper in ongewijzigde vorm voort te zetten tot aan de start van de nieuwe concessie Noord-Holland-Noord (voorzien op 22 juli 2018);
2. De tot € 400.000 per jaar gemaximeerde prestatie-afhankelijke exploitatiesubsidie voor de kleine Texelhopper net als in de huidige situatie te dekken uit het Provinciefonds;
3. De kosten voor voortzetting van de huidige regiecentrale (personeelslasten, huisvestingskosten, administratiekosten, abonnements- en licentiekosten voor plannings- en reserveringssoftware; begroot op in totaal € 320.000 per jaar c.q. € 515.000 tot aan juli 2018) vanuit de Provincie te dekken uit de EHOV middelen uit het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor groei";
4. De OV-chipkaart met eenheidstarief-propositie in te voeren op de buslijnen 28 en 828 (**variant B**) en voor de daaraan verbonden kosten een eenmalig budget van € 150.000 te dekken uit de EHOV middelen uit het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor groei";
5. Voor de kosten van het managen van de regiecentrale en het projectleiderschap vanuit de gemeente Texel een budget van jaarlijks € 65.000 beschikbaar te stellen en deze te dekken uit de jaarlijkse begroting van de Gemeente Texel.