

***Statenstuk* 2004-137**

Gemeenschappelijke regeling OV-bureau

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (gecombineerd met de leden van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie) op 14 juni 2004
- provinciale staten op 7 juli 2004
- fatale beslisdatum: 2004

Voorgestelde status: **A-stuk**

Behandeld door de heer J.A. Salomé, telefoonnummer (0592) 36 55 12

Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

De colleges van gedeputeerde staten (GS) van Groningen en Drenthe en van burgemeester en wethouders van Groningen (GGD-overheden) hebben bij de vaststelling van het Programma van eisen (PVE) van de aanbesteding van het stads- en streekvervoer Groningen-Drenthe in mei 2003 gekozen voor de instelling van een openbaar-vervoer(OV)-bureau voor de drie opdrachtgevende overheden. Dit bureau zal in opdracht van de GGD-overheden de ontwikkeling en aanbesteding van het OV en de aansturing van de vervoerders verzorgen.

De benodigde juridische status van dit bureau wordt bepaald door de taken en de daarbijbehorende verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Wanneer er sprake zou zijn van één overheid, zouden slechts de gemandateerde bevoegdheden van het college aan het ambtelijk apparaat één op één over kunnen gaan naar het OV-bureau. De uitvoeringsbevoegdheid zou geheel bij het college kunnen blijven. Nu het gaat om drie overheden dienen voor een eenduidige en slagvaardige uitvoering de bevoegdheden van de colleges bij het OV-bureau neergelegd te worden. De verhouding tussen gemeenteraad/provinciale staten (PS) en de onderscheiden colleges verandert niet. Het budgetrecht en de bevoegdheid tot het stellen van de beleidskaders blijven bij de raad en de staten. De colleges organiseren alleen hun gezamenlijke uitvoeringsbevoegdheid in een OV-bureau. Een gemeenschappelijke regeling (GR) in de vorm van een openbaar lichaam is de beste, zo niet de enig mogelijke, juridische entiteit voor het OV-bureau. Slechts een OV-bureau in de vorm van een openbaar lichaam, voortkomend uit de colleges van de drie overheden, heeft voldoende status om zelfstandig naar Rijk, andere overheden en private partijen (vervoerders) te kunnen optreden. Daarnaast kent een openbaar lichaam de grootste mate van invloed vanuit de colleges.

De staten wordt nu gevraagd alleen hun mening te geven over het voornemen tot het instellen van een Gemeenschappelijke regeling OV-bureau, aangezien nu globaal inzicht wordt gegeven in de reikwijdte van dit besluit. De vele mogelijke vragen die voor een definitief besluit opkomen, kunnen naar verwachting met de bijvoeging van een concept-Gemeenschappelijke regeling OV-bureau afdoende beantwoord worden. Om vroegtijdig en parallel aan de besluitvorming voort te kunnen bouwen aan het OV-bureau in de voorgestelde vorm, wordt u nu een en ander voorgelegd als eerste informatie en om een eerste reactie van de staten op het voorstel te kunnen vernemen.

Advies

1. In principe in te stemmen met het voornemen tot het instellen van een Gemeenschappelijke regeling OV-bureau in de vorm van een openbaar lichaam.
2. Het definitieve besluit over de toestemming van de staten aan de colleges om deze samenwerking in deze vorm aan te gaan, te nemen wanneer een concept van de Gemeenschappelijke regeling OV-bureau wordt aangeboden aan de staten.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Eén slagvaardige organisatie om het OV in Groningen en Drenthe aan te sturen.

Argumenten

1. *De GGD-overheden verkrijgen met de instelling van een GR met een openbaar lichaam een slagvaardige samenwerkingsorganisatie om de taken en bevoegdheden voor de aansturing van het OV in Groningen en Drenthe effectief en efficiënt uit te kunnen voeren.*
2. *De besluitvorming wordt in twee fasen gedeeld om het complex aan mogelijke bestuurlijk-juridische en organisatorische vragen gefaseerd te beantwoorden en zo nodig nader uit te werken.*

Uitvoering

Tijdsplanning

- Principe besluitvorming PS 7 juli, gelijktijdig met PS provincie Groningen en de raad van de gemeente Groningen.
- Definitieve besluitvorming PS 22 september, gelijktijdig met PS provincie Groningen en de raad van de gemeente Groningen.
- Beoogde ingangsdatum GR 1 januari 2005.

Financiën

N.v.t.

Dit is een procesnota. De financiën die hiermee gemoeid zijn, worden op deze plaats buiten beschouwing gelaten.

Monitoring en evaluatie

N.v.t.

Extern betrokkenen

Directbetrokken zijn de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Indirect zijn alle gemeenten in Groningen en Drenthe, het Rijk en de particuliere instanties betrokken.

Communicatie

Onderdeel van het communicatieplan c.q. activiteiten OV-bureau.

Bijlagen

Nota opzet OV-Bureau

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 17 mei 2004
Kenmerk 20/6.10/2004005063

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter
J.D. Nauta, secretaris

ck/coll.

Instelling Gemeenschappelijke regeling voor het OV-bureau

Inleiding

In het kader van de nieuwe Wet personenvervoer en van de meerjarenafpraak met het Rijk zijn de colleges van burgemeester en wethouders van Groningen en GS van Groningen en Drenthe (de GGD-overheden) verplicht het OV aanbesteed te hebben vóór 1 januari 2005. De GGD-overheden hebben ervoor gekozen de concessie voor het OV per bus en taxi in het GGD-gebied gezamenlijk aan te besteden. De concessie is gegund aan ARRIVA Nederland en gaat per 1 juni 2004 in.

Als uitwerking daarvan hebben de colleges in april 2004 besloten in te stemmen met het geven van opdracht tot uitwerking van een GR met de vorming van een openbaar lichaam OV-bureau. Aan dit openbaar lichaam worden de taken en bevoegdheden op het gebied van OV van de GGD-overheden overgedragen. Dit bureau zal de ontwikkeling en aanbesteding van het OV en de aansturing van de vervoerder verzorgen.

Wettelijke basis

In artikel 51 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is bepaald dat een college van burgemeester en wethouders en van GS niet tot het treffen van een GR overgaat dan na verkregen toestemming van raad en PS.

De voorbereidingen tot uitwerking in een GR met een openbaar lichaam OV-bureau zijn inmiddels ter hand genomen. Wij zijn voornemens het ontwerp van deze regeling na de zomervakantie aan u voor te leggen. Na verkregen toestemming zullen wij samen met het college van burgemeester en wethouders van Groningen en het college van GS van Drenthe de Gemeenschappelijke regeling OV-bureau in het leven roepen.

De hoofdlijnen van de te treffen GR zijn hierna aangegeven. De streefdatum voor de inwerkingtreding van de Gemeenschappelijke regeling OV-bureau is 1 januari 2005.

Wij vragen u thans een principe-uitspraak te doen over ons besluit tot uitwerking in een Gemeenschappelijke regeling OV-bureau.

In de interimperiode tot aan de invoeringsdatum van de GR wordt de samenwerking tussen de GGD-overheden vormgegeven door middel van een projectorganisatie. Om slagvaardig te kunnen optreden, zijn door de colleges van GS van Groningen en Drenthe aan de betrokken portefeuillehouder verkeer en vervoer bevoegdheden op het gebied van OV gemandateerd.

Bevoegdheden ten aanzien van het stadsvervoer in de gemeente Groningen

Bij wet is de bevoegdheid van het stadsvervoer van de gemeente Groningen per 1 januari 2004 overgegaan naar de provincie Groningen.

Het lag aanvankelijk in de bedoeling dat de provincie Groningen de bevoegdheden en financiële middelen ten aanzien van het stadsvervoer in de gemeente Groningen weer zouden overdragen aan burgemeester en wethouders van Groningen. Het principebesluit hiertoe was in december 2003 door het college van GS van Groningen genomen. Ook burgemeester en wethouders van Groningen hadden in principe al ingestemd met de overname.

Deze beoogde overdracht van bevoegdheden wordt met de instelling van een OV-bureau met een gemeenschappelijk regeling niet meer opportuun geacht. De gemeente Groningen heeft ingestemd met een constructie waarbij het college van GS van Groningen de gemeente door middel van een brief heeft gegarandeerd dat, tot het moment dat de GR met een openbaar lichaam in werking treedt, bij de uitoefening van de taken en bevoegdheden op het gebied van het stadsvervoer en het in dat verband nemen van beslissingen, de gemeente actief zal worden betrokken en dat de gemeente als volwaardige partner deelneemt in de GR en het daarbij in te stellen openbaar lichaam.

Mocht onverhoopt geen GR worden aangegaan, dan zullen de taken en bevoegdheden ten aanzien van het stadsvervoer alsnog worden overdragen aan burgemeester en wethouders van Groningen.

Waarom een OV-bureau

De gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe zijn reeds enkele jaren bezig een interregionale samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer vorm te geven. Immers, de ontwikkeling overschrijdt de bestuursgrenzen. Door samenwerking kunnen betere oplossingen voor de voorhanden zijnde vraagstukken opleveren.

De versterking van het OV, als onderdeel van het ruimtelijk beleid en het bereikbaarheidsbeleid, wordt van groot belang geacht. Dit is vastgelegd in het PVE voor het stads- en streekvervoer in de provincies Groningen en Drenthe dat in juni 2003 door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen is vastgesteld. Hierin is onder andere verwoord welke verantwoordelijkheden de overheden nemen en op welke wijze de opdrachtgevende overheden de aansturing van de uitvoerende vervoerder willen vormgeven.

De Wet personenvervoer is gericht op het versterken van de marktwerking. Om dit te bereiken, hebben de GGD-overheden een zo helder mogelijke scheiding van verantwoordelijkheden van de overheid en de vervoerders ten aanzien van de beleids-, ontwikkelings- en uitvoeringsfunctie aangebracht door alleen de uitvoeringsfunctie bij de vervoerder neer te leggen. Daarmee is de aanbesteding van de GGD-overheden toegespitst tot die activiteiten die de vervoerder eigenstandig kan uitvoeren, zonder directe inmenging van de overheid.

De beleids- en ontwikkelingsfuncties worden door het OV-bureau uitgevoerd. Het OV-bureau neemt daarmee die taken over die de drie afzonderlijk overheden nu voor het OV binnen hun eigen grenzen uitvoeren. Het OV-bureau zal voor Groningen en Drenthe alle werkzaamheden verrichten om de OV-bedrijven aan te sturen tot de uitvoering van een efficiënt en effectief collectief vervoer, integraal samenhangend met alle andere bereikbaarheidsmaatregelen in Groningen en Drenthe. De huidige samenwerking van de drie overheden in de aanbesteding van het vervoer wordt met de instelling van het OV-bureau versterkt. In deze vorm biedt de samenwerking ook de mogelijkheid om een heldere en eenduidige opdracht vanuit drie overheden te verstrekken aan de vervoerder.

Het OV-bureau is dus de organisatie waarin de drie opdrachtgevende overheden hun openbaarvervoerbeleid en -aansturing gezamenlijk laten uitvoeren. Op dit moment wordt op projectmatige basis al vorm gegeven aan het OV-bureau onder leiding van een stuurgroep. De stuurgroep wordt gevormd door de portefeuillehouders verkeer en vervoer van GS Drenthe, GS Groningen en burgemeester en wethouders van Groningen. Deze projectmatige vorm is evenwel onvoldoende om de gewenste samenwerking vorm te blijven geven. Daarom is gezocht naar een vorm die daar wel recht aan doet. Gebleken is dat de beste vorm die van een GR met een openbaar lichaam is.

Waarom een GR in de vorm van een openbaar lichaam

De samenwerking tussen de drie overheden is erop gericht om de OV-taak van de colleges efficiënter en effectiever in te richten. Samenwerking tussen overheden, al dan niet in de vorm van een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie, vindt al op verschillende terreinen van de overheidsuitvoering plaats. Voorbeelden daarvan zijn Samenwerkingsverband Noord-Nederland (GR van drie provincies), Groningen Seaports (GR), projectbureau Blauwe Stad (BV van de provincie en drie gemeenten en private partijen), projectbureau Veenkoloniën en Regiovisie Groningen-Assen (project basis). Een projectorganisatie is door het meer vrijblijvend karakter niet geschikt voor de aansturing van private partijen zoals vervoerders. Omdat het OV-bureau publiekrechtelijke taken vervult, is gekozen voor een GR en niet voor een private rechtsvorm.

Zo is het noodzakelijk dat voor een integrale aansturing van het OV van één gezamenlijk budget uitgegaan kan worden. Voor de rijkssubsidiëring moet dan sprake zijn van een formele instantie. De beide in aanmerking komende vormen voor een GR zijn het gemeenschappelijk orgaan en het openbaar lichaam. De keus is gevallen op het openbaar lichaam, omdat alleen deze vorm rechtspersoonlijkheid kent en omdat het hier gaat om een belangrijk samenwerkingsverband tussen twee provincies en een grote stad op het gebied van OV. Om een dergelijke samenwerking op zo'n manier gestalte te geven dat bijvoorbeeld naar het Rijk en naar private partijen, zoals vervoerders, als één instantie opgetreden kan worden, is een slagvaardige organisatie nodig. Een gemeenschappelijk orgaan zou een dergelijke rol niet kunnen vervullen.

Rechtspersoonlijkheid is nodig omdat een OV-bureau alleen dan contracten kan aangaan, personeel in dienst kan nemen, verordeningen of regelingen kan vaststellen en zelfstandig en slagvaardig de vervoerder kan aanspreken op gebreken in de nakoming van de concessie. Zonder rechtspersoonlijkheid kan dat allemaal niet efficiënt en slagvaardig. Ook vanwege de rechtspersoonlijkheid wordt de GR in de vorm van een openbaar lichaam gegoten.

Welke taken komen bij het OV-bureau te liggen

De opzet is dat alle taken van de colleges op het gebied van OV overgaan naar het OV-bureau. Alle beleids- en uitvoerende taken behoren hierbij. Er is expliciet voor gekozen de OV-taken zo compleet mogelijk bij het OV-bureau te leggen en niet te beperken tot de beheerfunctie en de exploitatieverantwoordelijkheid. Dit omdat de beheerfunctie en exploitatieverantwoordelijkheid niet gedragen kan worden door het OV-bureau wanneer de OV-beleidsvorming uitgevoerd wordt door andere organisatieonderdelen die niet verantwoordelijk zijn voor de gevolgen voor de exploitatie van datzelfde beleid. De beleidsverantwoordelijkheid en besluitvorming over het ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoerbeleid blijft bij de colleges liggen. Het OV-beleid wordt door het OV-bureau vormgegeven. Dit beleid kan echter niet zonder een hechte inbedding in het ruimtelijke en verkeersinfrastructuurbeleid. Dit vergt een intensieve samenwerking tussen het OV-bureau en de betrokken beleidsafdelingen. Het resultaat van deze integrale beleidsvoorbereiding en besluitvorming bepaalt dan het uiteindelijke OV-beleid.

Algemene taken

De taakopdracht van het OV-bureau betreft naast concessieverlening het beheer en het monitoren van het OV en de ontwikkeling van het OV (planvorming en coördinatie van de OV-aspecten). In het OV-bureau zijn de OV-taken en -verantwoordelijkheden van de drie overheden gebundeld. Het OV-bureau adviseert de provincies en gemeenten in het OV-beleid in relatie tot het algemene beleidsproces van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer.

Specifieke taken

De taken van het OV-bureau zijn dus gericht op de ontwikkeling, de uitvoering en de verantwoording van OV in de provincies Groningen en Drenthe. De volgende concrete taken dienen door het OV-bureau te worden verricht.

1. Algemeen financieel-economisch beheer
2. Concessieontwikkeling en -beheer
3. Ontwikkeling van het OV
4. De coördinatie van beleidsontwikkeling in relatie tot OV
5. Het verlengen en aanbesteding van concessies

Het OV-bureau zal deze taken, samen met de vervoerders en andere partners, zodanig kunnen invullen dat nieuwe vervoersdiensten tot ontwikkeling gebracht kunnen worden.

Nieuwe taken

Met de aanbesteding van de GGD-concessie hebben de opdrachtgevende overheden ervoor gekozen een aantal nieuwe taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen, taken die de vervoerder niet

meer zijn gevraagd en die niet meer in de offerteprijs zijn verdisconteerd. Dit betreft taken van de ontwikkelingsfunctie van het vervoer en de opbrengstverantwoordelijkheid, zoals:

1. vormgeven van de marktgerichte ontwikkeling van het OV (korte en lange termijn);
2. vormgeven en zo nodig aanpassen van de dienstregeling;
3. meer fundamenteel onderzoek en gegevensanalyse;
4. financieel beheer op basis van opbrengstverantwoordelijkheid, uitvoeren bonus-malus-systematiek;
5. marketing en communicatie;
6. coördinatie van de uitvoering OV en van de investeringsprogramma's.

Hoe wordt het openbaar lichaam OV-bureau georganiseerd

Een door colleges ingesteld openbaar lichaam kent per definitie een algemeen bestuur (AB) en een dagelijks bestuur (DB) die zijn samengesteld uit leden van de desbetreffende colleges. Vanuit het AB worden de portefeuillehouders benoemd om gezamenlijk het DB te vormen. De colleges hebben hiermee optimaal grip op het bestuur van het openbaar lichaam.

Aan dat openbaar lichaam wordt een werkorganisatie verbonden. De personen die daar gaan werken, zullen in eerste instantie worden betrokken uit de desbetreffende afdelingen Verkeer en Vervoer van de GGD-overheden. Omdat de colleges ervoor hebben gekozen een aantal nieuwe taken en verantwoordelijkheden bij het OV-bureau neer te leggen, is de verwachting dat de formatiegrootte van het OV-bureau in de definitieve fase licht toe zal nemen. In deze definitieve fase is het niet ondenkbaar dat, naast het busvervoer, ook de taken rond het spoorvervoer worden uitgevoerd door het OV-bureau. Om de overgang van personeel op de juiste manier plaats te laten vinden, wordt er in overleg met de ondernemingsraden en het Georganiseerd Overleg een sociaal plan opgesteld, waarin afspraken worden vastgelegd over het plaatsingsproces en het opvangen van de rechtspositionele en personele consequenties. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt over het reorganisatieproces, oftewel het zogenaamde stappenplan.

Taak en positie van raad en staten onveranderd

In de nieuwe situatie verandert er in de verantwoordelijkheid en bevoegdheden van raad en staten niets. Raad en staten blijven over de beleidskaders en de begroting (het budget) met betrekking tot het OV beslissen. De instelling van de GR doet daar niets aan af.

De colleges beslissen nu over beleid en uitvoering. De taken en positie van de colleges veranderen wel. De colleges blijven beslissen over beleid en uitvoering voorzover het het ruimtelijk beleid en het integrale verkeers- en vervoerbeleid betreft. Het OV-bureau levert de beleidsadvisering op het gebied van OV voor deze integrale besluitvorming.

Nieuw is dat de GGD-colleges hun beslissingsbevoegdheid ten aanzien van het verdere beleid en de uitvoering met betrekking tot het OV aan het openbaar lichaam OV-bureau overdragen. De verantwoordings- en informatieplicht aan de raad en staten zal via de colleges door het OV-bureau worden uitgevoerd. Dit betreft met name de beleids- en uitvoeringsaspecten die een slagvaardig handelen naar vervoerders en andere partners vereisen. Aspecten voor beleid en uitvoering van het OV met belangrijke sociaal-maatschappelijke effecten, zullen via de colleges aan raad en staten worden voorgelegd om hun zienswijzen te vernemen. Bij dit laatste kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de volgende zaken.

- Verdeling van de schaarse exploitatiesubsidie tussen de bereikbaarheid van stad en land en de sociale functie van het OV. Dit kan aan de orde komen door de bezuinigingsopdracht van het Rijk.
- De versterking van de marktwerking via nieuwe vormen van te geven concessies en/of publiek-private samenwerkingsconstructies.

In principe veranderen de communicatielijnen tussen raad/staten en de colleges niet, evenals de invloed van raad en staten op beleid en uitvoering. De colleges zijn en blijven informatie en verantwoording verschuldigd aan raad en staten over het door hen gevoerde beleid. Met de overdracht van taken en bevoegdheden aan het OV-bureau is er sprake van getrapte informatie- en verantwoordingsverplichtingen. Het bestuur van een openbaar lichaam, ingesteld op grond van een GR tussen de colleges, wordt gekozen door en uit de colleges. De genoemde verplichtingen gelden vanuit dit bestuur (het OV-bureau) aan hun colleges en de colleges weer aan de raad en staten. Daarnaast kunnen de voor AB aangewezen collegeleden in hun raad c.q. staten inlichtingen geven en verantwoording afleggen over de door hen ingebrachte opvattingen in de vergaderingen van het AB van de GR. Zoals hiervoor al is aangegeven, legt het OV-bureau via de colleges belangrijke beleidsvragen voor aan de raad en de staten, zodat opvattingen van de raad en staten kunnen worden meegenomen. Regelmatige terugkoppeling en communicatie met de raad en staten van het OV-bureau wordt heel belangrijk geacht.

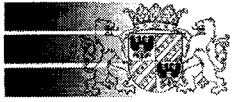
Financiële paragraaf

De raad en staten blijven bevoegd tot het vaststellen van de eigen gemeentelijke en provinciale begrotingen (en rekeningen). De GR zal een eigen begroting (en rekening) kennen, die wordt vastgesteld door het AB van de GR nadat de raad en de staten zijn gehoord. De financiële risico's van de GR zijn verplichte uitgaven op de gemeentelijke en provinciale begrotingen. Dat zijn financiële risico's die, net als in de huidige situatie, binnen de beschikbare middelen van de doeluitkering (exploitatie subsidie rijksoverheid) opgelost worden. Opgemerkt dient te worden dat de bestedingsruimte van de regio overheden ten aanzien van de doeluitkering zich beperkt tot de besteding volgens de regels van de doeluitkering. De huidige opdracht voor het beheer van de doeluitkering is dat er geen andere begrotingsgelden worden besteed aan het OV.

De financiële risico's in de bestaande en nieuwe situatie worden beheerst door het volgende mechanisme. De inkomsten (exploitatie subsidies) van het Rijk fluctueren tot heden op basis van de hoogte van de kaartverkoop van de reizigers en door de hoogte van de rijksbijdrage. De uitgaven worden gevormd door de kosten voor het vervoer en nu dus ook door de kosten van het OV-bureau. De balans tussen de ter beschikking gestelde subsidie van het Rijk en de kosten voor het vervoer wordt sinds jaar en dag instandgehouden door de kosten (prijsonderhandeling met de vervoerder en de hoeveelheid en de kwaliteit van het vervoer die "besteld" wordt) aan te passen aan het beschikbare budget (opbrengsten + suppletie).

Deze handelingswijze wordt nu, met de instelling van het OV-bureau, samen voorbereid. Met de aanbesteding van de eerste concessie is de prijs van het vervoerproduct vastgesteld. De hoeveelheid vervoer en kwaliteit zal aangepast worden aan het beschikbare exploitatiebudget. De materiële financiële risico's veranderen met de instelling van een openbaar lichaam OV-bureau niet. Het procedurele verschil is dat met het OV-bureau als openbaar lichaam een hoger bedrag door één instantie wordt beheerd.

Verwacht wordt dat de exploitatiebijdrage van het Rijk vanaf 1 januari 2005 fors zal afnemen met ca. 9% ten opzichte van de beschikbare gelden in 2003. Door de eveneens tegenvallende kaartverkoop in 2003 zullen de dienstregelingen per 1 januari 2005 aangepast moeten worden. Hierover zal u op korte termijn nader geïnformeerd worden. Om de wijzigingen evenwichtig in Groningen en Drenthe te kunnen realiseren, is de instelling van het OV-bureau direct al urgent.



provincie groningen



provincie Drenthe

NOTA

OPZET OV-BUREAU

mei 2004

nota opzet OV-bureau

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4 -
1.1	Aanleiding	4 -
1.2	Doelgroep	4 -
1.3	Context.....	4 -
2	ROL EN POSITIE.....	6 -
2.2	Positie openbaar vervoer	6 -
2.3	Positie OV-bureau.....	8 -
3	DOELSTELLING, VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BEVOEGDHEDEN	10 -
3.1	Doelstelling	10 -
3.2	Verantwoordelijkheden	10 -
3.3	Bevoegdheden.....	10 -
3.4	Taken	11 -
3.4.1	Algemene taken.....	11 -
3.4.2	Specifieke taken	11 -
4	ENTITEIT	14 -
4.1	Inleiding.....	14 -
4.2	Wettelijk kader	14 -
4.3	Huidige bevoegdheden Provinciale Staten en Raad	14 -
4.4	Noodzaak tot zelfstandigheid OV-bureau	15 -
4.5	Bespreking organisatievormen	15 -
4.5.1	De projectorganisatie.....	15 -
4.5.2	Wet Gemeenschappelijke Regelingen	16 -
4.6	Uitbesteding van de uitvoerende organisatie.....	17 -
4.7	Résumé.....	17 -
5	ORGANISATIESTRUCTUUR.....	18 -
5.1	Inleiding.....	18 -
5.2	Organisatieschema	18 -
5.3	Functies en taken.....	18 -
5.4	Raming formatieve omvang	19 -
5.4.1	Personeel en organisatie.....	20 -
6	FASERING EN IMPLEMENTATIE.....	22 -
7	BEGROTING.....	24 -
7.1	Inleiding.....	24 -
7.2	Meerjarenraming OV-budget	24 -
7.3	Begroting OV-bureau	24 -
7.4	Kostenverdeling OV-bureau.....	25 -

BIJLAGE

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het kader van de nieuwe Wet Personenvervoer dient het openbaar vervoer aanbesteed te zijn vóór 1 januari 2005. De gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe (GGD overheden) zijn reeds enkele jaren bezig een interregionale samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer vorm te geven. Immers, de ontwikkeling van de beschikbare ruimte overschrijdt de bestuursgrenzen en samenwerking kan betere oplossingen voor de voorhanden zijnde vraagstukken opleveren.

In dit kader hebben de GGD-overheden ervoor gekozen de concessie voor het openbaar vervoer per bus en taxi in het GGD gebied gezamenlijk aan te besteden. De concessie is gegund aan Arriva Nederland en gaat per 1 juni 2004 in. Op basis van de opgedane ervaringen binnen het OV in de afgelopen jaren hebben de opdrachtgevendende overheden ervoor gekozen vanaf nu zelf een grotere sturende, voorwaarden-scheppende en bepalende rol te vervullen dan voorheen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Eén en ander staat beschreven in het Programma van Eisen, dat in juni 2003 is vastgesteld door de drie colleges.

Een gevolg van de gezamenlijke aanbesteding is dat er ook één organisatie dient te komen die voor de drie overheden de uitvoering van het vastgestelde beleid ter hand neemt. In het programma van eisen is dit geregeld in de vorm van een OV-bureau. Dit bureau dient per 1 juni 2004 operationeel te zijn. Dit voorliggende document geeft inzicht in de positie van een OV-bureau en een concreet voorstel voor de wijze waarop dit kan worden ingericht en functioneren binnen gestelde financiële kaders.

1.2 Doelgroep

Dit document is primair bestemd voor de besluitvorming door de colleges van Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders en heeft betekenis voor een ieder die vanwege zijn functie direct intern betrokken is bij het openbaar vervoer bij de GGD overheden.

1.3 Context

Er is in Nederland nog geen voorbeeld van een OV-bureau dat door meerdere overheden is ingesteld. Dat betekent dat we weliswaar kunnen leren van de ervaringen die elders met OV-bureaus zijn opgedaan (zoals OV-bureau Haaglanden), maar daarnaast veel zelf moeten ontdekken. Vragen die hierbij een rol spelen zijn: welke juridische entiteit krijgt het GGD-OV-bureau, hoe wordt de mandatering geregeld, wat zijn de personele consequenties, enzovoorts? Tegelijkertijd is bekend dat de concessie per 1 juni 2004 ingaat, en de overheden in staat moeten zijn vanaf dat moment de concessie te beheren.

Sinds de zomer is er langs twee sporen gewerkt: Een projectgroep heeft de aanbesteding voorbereid die in december zijn beslag heeft gekregen. Een andere projectgroep heeft voorbereidend werk verricht voor het inrichten van een OV-bureau. Deze nota opzet OV-bureau is het voorlopige resultaat van laatstgenoemde projectgroep. In dit document wordt invulling gegeven aan de in het programma van eisen gekozen richting, de mogelijke juridische entiteit van het OV-bureau, de taken van het bureau, de relaties met de omgeving en een organisatorische uitwerking.

2 ROL EN POSITIE

2.1 Waarom een OV-bureau?

De Wet Personenvervoer is erop gericht de marktwerking in het openbaar vervoer (OV) te vergroten. Aanbesteding wordt gezien als een middel om dat te realiseren. In de geest van de wet stelt de overheid het vervoersbeleid op en de vervoerder ontwikkelt het vervoersproduct en voert dat uit.

Echter, in de praktijk ligt de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van OV bij de overheid. De overheid heeft daartoe een aantal instrumenten onder zich gehouden. Voorbeelden zijn het tarievenbeleid, de CAO's, de bepaling van de hoogte van het subsidiebudget, bevoegdheden op het gebied van RO en infrastructuur. De realisatie van de gewenste marktwerking staat hiermee onder druk.

In het programma van eisen hebben de GGD-overheden ervoor gekozen om de marktwerking te beperken tot datgene waarover een marktpartij (lees: vervoerder) nu eigenstandig kan beslissen, zonder directe inmenging door de overheid, namelijk de concrete uitvoering van het vervoer. In een verder te ontwikkelen systeem van contractvorming tussen opdrachtgever en opdrachtnemer wordt op basis van nadere ervaringen bepaald in welke mate de vervoerder in de toekomst meer verantwoordelijkheid krijgt.

Het OV-bureau gaat een groot deel van de overheidstaken voor het OV uitvoeren en neemt daarmee de taken over die de drie afzonderlijk overheden nu voor het OV binnen hun eigen grenzen uitvoeren. Een belangrijk deel van het takenpakket is daarom bekend, wordt alleen geheralloceerd, een ander deel van de taken is nieuw en dient nadere invulling te krijgen.

2.2 Positie openbaar vervoer

De beslissende rollen in het OV liggen bij het Rijk en de provincies. Het Rijk bepaalt het financiële kader voor het OV. Het OV is een maatschappelijke collectieve voorziening waarbij de kosten voor slechts 30 tot 40% uit de kaartverkoop aan reizigers worden gedekt. Het Rijk heeft tot heden het resterende tekort afgedekt met een exploitatiesubsidie. Landelijk stelt het Rijk hiervoor ca € 1 miljard per jaar ter beschikking. Daarnaast bepaalt het Rijk de reikwijdte van de regionale aansturing met regelgeving (bijzondere CAO regelgeving, chipcard, tarievenbeleid, e.d.). Ook rijkssubsidie voor infrastructurele maatregelen (busbanen, haltes e.d.) zoals met de zogenaamde "De Boer – regeling" en het infrafonds (GDU) sturen sterk op de uitvoering van provinciale en gemeentelijke wegbeheerders.

De regionale overheden hebben een belangrijke rol omdat zij de gedecentraliseerde aansturing voor het OV uitvoeren en het ruimtelijk - en verkeer - en vervoersbeleid ontwerpen en uitvoeren. Dit zijn aspecten (knoppen) die direct van invloed zijn op effectief en efficiënt OV, in exploitatie-opzicht de belangrijkste factoren voor de versterking en ontwikkeling van het OV. De beslissende regionale invloedsfactoren op het OV voor de aansturing en ontwikkeling van het OV zijn de volgende "knoppen":

	Knoppen		OV bureau	GGD overheden	Ge meenten
1	Voorzieningenniveau	<ul style="list-style-type: none"> • netwerkontwikkeling, samenhang lijnennet • frequenties 	X X		
2	Snelheid van het net	<ul style="list-style-type: none"> • verkeerslichten • vrije busbanen • duurzaam veilig • aantal haltes • transferia / knooppunten 		X X X X X	X X X X X
3	Tarieven	<ul style="list-style-type: none"> • hoogte tarieven • wel of geen actietarieven (risico?) • perceptiekosten systeem • chipkaart, exploitatieafwegingen in het OV • tariefvrijheid vs afstemming met buren/alle overheden 	X X X X X		
4	Kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • elke eis kent zijn prijs • vervoertechniek (taxi, bus, tram, light rail, trein) • milieu-eisen • veiligheidseisen • leeftijd materieel • informatie voor en tijdens de reis 	X X X X X X		
5	Flankerend beleid / RO	<ul style="list-style-type: none"> • voortgaande verdunning of verdichting woningen en kantoren • Rekening rijden, benzineprijzen • Parkeerbeleid • Vervoermanagement 		X X X X	X X X X
6	Aansturing vervoerder	<ul style="list-style-type: none"> • vorm van contracten, wel of niet suppletie / opbrengstverantwoordelijkheid • aanbestedingen van vervoercontracten • bepalen van de adviesrol vervoerder in ontwikkelfunctie • marketing OV product 	X X X X		

Tabel 2.2: '6-knoppenmodel'voor de aansturing en ontwikkeling van openbaar vervoer

Met deze 6 knoppen zijn de regionale overheden in staat het openbaar vervoerbeleid vorm te geven. In het model dat door de GGD-overheden is ontwikkeld is de invloed van de vervoerder beperkt tot het uitvoeren van het vervoer. Overigens heeft de vervoerder een belangrijke invloed op de kwaliteit van het openbaar vervoer. De vervoerder bedient ten slotte de rechtstreekse relatie met de reiziger en bepaalt voor een belangrijk deel de waardering van de reiziger. Stiptheid in het uitvoeren van de dienstregeling en een klantgerichte opstelling van de chauffeurs zijn daarbij van cruciaal belang.

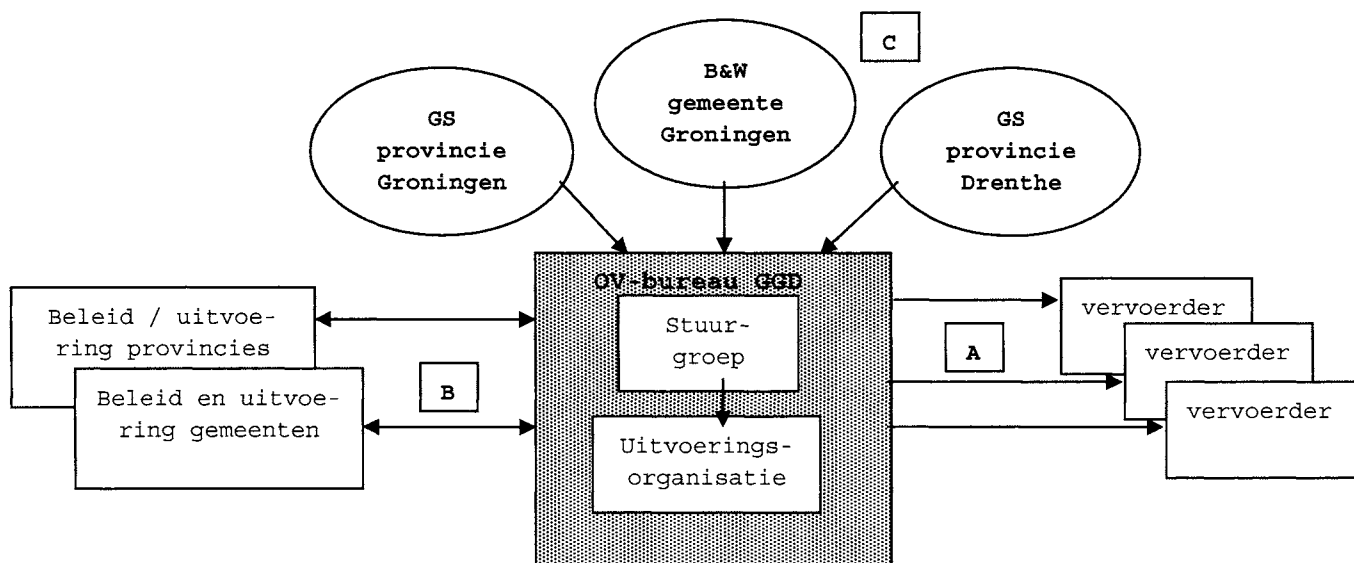
Het OV-bureau krijgt van de GGD overheden de opdracht tot het uitvoeren van de verschillende knoppen en onderdelen van knoppen. Op de onderdelen waar de overheden zelf eerste verantwoordelijke blijven zal het OV-bureau het OV-beleid hiervoor adviseren.

2.3 Positie OV-bureau

Het Programma van Eisen voor het stad - en streekvervoer in de provincies Groningen en Drenthe is vastgesteld in juni 2003 door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Hierin is onder andere verwoord welke verantwoordelijkheden de overheden nemen en op welke wijze de opdrachtgevende overheden de aansturing van de uitvoerende vervoerder willen vormgeven. Er is voor gekozen de aansturing van de OV bedrijven en het product dat zij leveren meer zelf vorm te geven. Dat geschiedt middels een in te stellen OV-bureau. Dit bureau zal voor Groningen en Drenthe alle werkzaamheden verrichten om de OV bedrijven aan te sturen tot de uitvoering van een efficiënt en effectief collectief vervoer, integraal samenhangend met alle andere bereikbaarheidsmaatregelen in Groningen en Drenthe.

De versterking van het openbaar vervoer, als onderdeel van het ruimtelijke beleid en het bereikbaarheidsbeleid, wordt van groot belang geacht. De huidige samenwerking van de drie overheden in de aanbesteding van het vervoer wordt met de instelling van het OV-bureau versterkt. In deze vorm biedt de samenwerking ook de mogelijkheid om een heldere en eenduidige opdracht vanuit drie overheden te verstrekken aan de vervoerder.

Het OV-bureau is dus de organisatie waarin de drie opdrachtgevende overheden hun openbaar vervoerbeleid en - aansturing gezamenlijk laten uitvoeren. Het bestaat uit een uitvoeringsorganisatie en een stuurgroep / bestuur. De stuurgroep wordt gevormd door de portefeuillehouders verkeer en vervoer van GS Drenthe, GS Groningen en B en W Groningen.



schema 2.3.1: positie OV-bureau

Het dagelijks bestuur van de drie overheden (C) geeft het OV-bureau opdracht tot de uitvoering van alle aan dit bestuur opgedragen OV taken. Het OV-bureau heeft als opdracht om de aansturing van de vervoerders (aanbesteding) en het beheer van de uit te geven vervoersconcessies (A) uit te voeren. Daarnaast dient de beleids- en uitvoeringsontwikkeling en de coördinatie daarvan met het ruimtelijk beleid en het bereikbaarheidsbeleid van zowel de provincies Drenthe en Groningen als alle in het gebied gelegen gemeenten (B) vorm gegeven te worden. Dat laatste is met name van belang vanwege de grote invloed hiervan op een efficiënt en effectief OV beleid.

De GGD-overheden zijn verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer en dragen de risico's van de exploitatie. Het gaat hierbij om grote bedragen en

dus ook om substantiële risico's (de omzet van het openbaar busvervoer in dit gebied bedraagt ca. € 92 mln. per jaar). Wanneer mocht blijken dat de inkomsten (kaartverkoop en rijkssubsidie) dusdanig onder druk komen te staan dat de bestaande kwaliteit van het vervoersaanbod niet meer gehandhaafd kan blijven dan is het mogelijk dat de Raad en de Staten worden verzocht om een bijdrage uit de eigen middelen bij te dragen. De colleges stellen zich op het standpunt dat de bestaande inkomstenbronnen voldoende moeten zijn en blijven voor het gewenste openbaar vervoersaanbod. Tot heden is dat standpunt gerealiseerd doordat in samenspraak met de vervoerder het vervoersaanbod op een aanvaardbare wijze voor alle partijen (vervoerder, reiziger en opdrachtgever) aangepast kon worden. De verwachting is dat dit streven gerealiseerd kan blijven worden.

De belangrijkste factoren die van invloed zijn op het 'succes' van het openbaar vervoer, zijn het ruimtelijk beleid, het verkeer - en vervoersbeleid en de uitvoering daarvan. De afzonderlijke gemeenten en provincies zijn verantwoordelijk voor de beleids-terreinen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer en alle daarmee annex zijnde investeringen. De mogelijke spanning tussen de respectievelijke bevoegdheden kan worden weggenomen wanneer beleidsplannen waarbij uitgegaan wordt van meerkosten voor de exploitatie van openbaar vervoer na overleg en met instemming van met de GGD-overheden vastgesteld worden.

3 DOELSTELLING, VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BEVOEGDHEDEN

3.1 Doelstelling

De doelstelling van een onderneming vormt de rode draad voor de te plegen inspanningen van de medewerkers. Voor het OV-bureau zal dit ook gelden. De doelstelling van het OV-bureau dient allereerst aan te sluiten bij de maatschappelijke opdracht die de overheden hebben met het openbaar vervoer. Een algemene doelstelling is:

"Het verder ontwikkelen en uitdragen van de betekenis van het openbaar vervoer in de regio Groningen en Drenthe, zodanig dat het sociaal-economisch belang gediend wordt en de toenemende vraag naar mobiliteit opgevangen kan worden."

De doelstelling krijgt een verdere concrete vertaling in de te realiseren opgaven per jaar. Deze zullen worden opgenomen in de jaarlijks door het OV-bureau op te stellen jaarplan.

In dit hoofdstuk worden de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden die het OV-bureau dient te krijgen om de doelstelling te kunnen vormgeven, geschetst.

3.2 Verantwoordelijkheden

Zoals in hoofdstuk 2 al is aangegeven zijn bijna alle "knoppen" die het succes van het openbaar vervoer bepalen in handen van de overheid. Het OV-bureau gaat een deel van deze knoppen bedienen (OV-beleid, ontwikkeling netwerk, inzet exploitatiegelden e.d). Het algemene verkeer - en vervoersbeleid, ruimtelijk beleid en de uitvoering daarvan (investeringsbeleid) blijft bij de onderscheiden overheden. De verantwoordelijkheden van het OV-bureau en overheid zijn dus verschillend. Het einddoel van het OV-bureau (als uitvoeringsorganisatie van de overheid) is gelijk aan dat van de overheden. Het OV-bureau neemt de specifieke verantwoordelijkheid om een gezonde exploitatie van het openbaar vervoer te realiseren in samenwerking met de overheden en anderen.

Investing volgt OV-toets

Provincies, gemeenten en rijk zijn wegbeheerders en daarmee verantwoordelijk voor investeringen op het gebied van infrastructuur. Ook wanneer het gaat om infrastructuurmaatregelen t.b.v. het openbaar vervoer. De GGD - overheden zijn naast wegbeheerder verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het behoeft geen betoog dat een goede afstemming tussen investering en exploitatie van eminent belang is. Alvorens een definitief besluit te nemen over dit soort investeringen, zullen de maatregelen worden getoetst op de exploitatieve haalbaarheid. Het is zeer wenselijk dat het OV-bureau eerst exploitatieafspraken maakt voordat gemeenten, al of niet in regioverband met anderen, definitief besluiten over investeringsprogramma's die de OV-bereikbaarheid aangaan. Dat zal per stad en regio en OV-onderdeel anders gaan.

3.3 Bevoegdheden

Om de aangegeven verantwoordelijkheden inhoud te kunnen geven dient het OV-bureau over een aantal bevoegdheden te beschikken.

Het OV-bureau (i.c.bestuur / stuurgroep) dient bevoegd te zijn om:

1. te kunnen beschikken over het (gemeenschappelijke) exploitatiebudget voor het openbaar vervoer (binnen deze concessie);
2. beslissingen te nemen over de wijze waarop dit budget aangewend wordt;
3. inhoudelijk te bepalen hoe het openbaar vervoer (binnen deze concessie) wordt vormgegeven;

4. bindende afspraken met de vervoerder te kunnen maken ten aanzien van de exploitatie van het openbaar vervoer (binnen deze concessie);
5. bindende afspraken te kunnen maken over het openbaar vervoer met overige stakeholders;
6. te kunnen beslissen over verlenging van de concessie (binnen de huidige concessiebepalingen).

Voor een efficiënt handelen zal het nodig zijn dat de drie overheden hiervoor de nodige bevoegdheden aan de stuurgroep cq OV-bureau verlenen. Voorzover het OV-bureau bevoegd is, is het OV-bureau ook verantwoordelijk met betrekking tot de uitvoering van haar taken. In hoofdstuk 4 (Entiteit) wordt nader ingegaan op de rechtspersoon die hierbij vereist is.

3.4 Taken

3.4.1 Algemene taken

De taakopdracht van het OV-bureau betreft het beheer van het openbaar vervoer (concessieverlening, aanbesteding) en ontwikkeling van openbaar vervoer (planvorming, coördinatie van de openbaar vervoer aspecten). Het bundelt de OV taken en -verantwoordelijkheden van de drie overheden. Het OV-bureau adviseert de provincies en gemeenten in het OV-beleid in relatie tot het algemene beleidsproces van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer.

3.4.2 Specifieke taken

De taken van het OV-bureau zijn dus gericht op de ontwikkeling, uitvoering en verantwoording van openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drente. De volgende concrete taken dienen door het OV-bureau te worden verricht:

- 1) Algemeen financieel-economisch beheer
- 2) Concessieontwikkeling en –beheer
- 3) Ontwikkeling (l.t.) van het openbaar vervoer
- 4) De coördinatie van beleidsontwikkeling in relatie tot openbaar vervoer
- 5) Het voorbereiden van de beslissing tot verlenging van de concessie en mogelijk hieruit volgend het laten plaatsvinden van de aanbesteding van de concessie in 2007

3.4.2.1 Algemeen financieel-economisch beheer

Voor de exploitatie van het openbaar vervoer worden financiële middelen ter beschikking gesteld. Deze dienen beheerd en verantwoord te worden. De wijze waarop dit geschiedt is een afzonderlijke taak van het OV-bureau. Ook de financiële verantwoording van het OV-bureau-budget en het opzetten en beheren van alle gegevens- en informatiestromen waarmee het OV-bureau geconfronteerd zal worden behoort tot de administratieve organisatie die opgezet dient te worden.

3.4.2.2 Beheer van de concessie

Onder ontwikkeling en beheer van de concessie worden alle activiteiten verstaan die te maken hebben met de operationele ontwikkeling en bevordering van het openbaar vervoer in het GGD gebied enerzijds en het beheer van de concessie anderzijds.

Ontwikkeling

Onder operationele ontwikkeling wordt verstaan de wijze waarop het openbaar vervoer beschikbaar is in het GGD gebied. Waar lopen verbindingen en op welke wijze worden deze ingevuld, nu, maar ook in de (nabije) toekomst.

Voor de korte termijn kan het ontwikkelen worden gezien als het vormgeven van een dienstregeling, het bepalen van routes, aansluitingen, haltes en frequenties. Ook het maken van voorstellen ter bijsturing of aanpassing van het voorzieningenniveau en het (laten) uitvoeren van de voorstellen hiervoor behoort tot deze taak. Voor de langere termijn ontwikkeling wordt verwezen naar de taken genoemd onder 'OV ontwikkeling'.

Een andere, niet direct aan vervoer gekoppelde activiteit die onder deze noemer valt is de behartiging van aanvullende onderwerpen zoals sociale veiligheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Bevordering

Onder bevordering van het openbaar vervoer wordt bedoeld het 'aan de man brengen' van het gebruik van het openbaar vervoer. Het OV-bureau zal hierbij een sterke marktgerichtheid aan de dag dienen te leggen zowel ten aanzien van de benadering van de vervoersmarkt als ten aanzien de uitvoering van taken (uit besteden aan marktpartijen). Anders geformuleerd: aandacht voor de vraagzijde van het openbaar vervoer en deze vervoervraag vertalen naar een adequaat vervoeraanbod. Dit houdt o.a. het (laten) ontwikkelen van marketing(communicatie)programma's gericht op het behoud en het werven van nieuwe reizigers. Het laten zorgdragen door de vervoerder van de juiste, tijdige en volledige reizigersinformatie, de ICT oplossingen hierbij en de sociale veiligheid en toegankelijkheid zijn ook belangrijke onderdelen van deze taak. Ten slotte ligt er nog een taak op het gebied van klantenservice. Een loket waar reizigers terecht kunnen met hun vragen of opmerkingen dient ook door het OV-bureau georganiseerd te worden.

Beheer

Onder beheer van de concessie wordt verstaan de verantwoordelijkheid voor de wijze waarop vervoerder het openbaar vervoer verzorgt en het proces dat gevolgd dient te worden om tot uitvoering van dit openbaar vervoer te komen. Concreet gaat het hier om de aansturing van de vervoerder, om de dienstregeling die wordt uitgevoerd en om de wijze waarop deze tot stand is gekomen.

Op dit laatste terrein is nadrukkelijk vernieuwde regelgeving van kracht en het is van belang dat deze regelgeving haar praktische toepassing krijgt. Een voorbeeld hiervan is de adviesfunctie die consumentenvertegenwoordigers krijgen.

De dienstregeling is de meest praktische vertaling van de wijze waarop het openbaar vervoer zijn vorm krijgt. De vervoerder stelt deze formeel vast en voert hem uit. Het OV-bureau vervult een regisserende rol ten aanzien van de totstandkoming van de dienstregeling en geeft hiervoor belangrijke input. Tevens ziet het OV-bureau toe op een correcte uitvoering.

De vervoerder is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de gevraagde dienstverlening en de kwaliteit hiervan. Het OV-bureau toetst de prestatie van de vervoerder aan de hiervoor in de concessiebeschikking gestelde criteria. Regelmatig overleg over de gang van zaken en de eventuele bijsturing wordt vanuit het OV-bureau geïnitieerd.

Onder beheer van de concessie kan tevens worden verstaan het juridisch en administratief beheer. Met juridisch beheer wordt bedoeld het inachtnemen van alle bepalingen die zijn voorgeschreven om tot handhaving, wijziging, overdracht of beëindigen van de concessie over te gaan.

Met administratief beheer wordt bedoeld het monitoren van en verantwoording afleggen over de handhaving van de concessievoorschriften. Dit behelst al die activiteiten die te maken hebben met realisatie van en de verslaglegging over de wijze waarop het openbaar vervoer is uitgevoerd. Het gaat hier over de geleverde kwaliteit van dienstverlening en de hiermee gepaard gaande kosten en de opbrengsten. Ook gaat het over de afrekening met de vervoerder en de toepassing van de handhavingparagraaf in financiële zin. Deze taak hangt nauw samen met taken van de afdeling financieel economische zaken.

3.4.2.3 Ontwikkeling en coördinatie van het openbaar vervoer

Als middellange termijn ontwikkeling kan worden gezien het uitwerken van idee- en planvorming omtrent nieuwe en vernieuwende vormen van openbaar vervoer(sconcepten). Het gaat hier dan niet alleen om het openbaar vervoer uit de GGD concessie, maar om het totale openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe. Een voorbeeld van dergelijke planvorming is het openbaar vervoerconcept Kolibri.

De regionale overheid bepaalt het beleid op veel terreinen die uiteindelijk ook hun invloed hebben op het beschikbare openbaar vervoer. Hierbij kan gedacht worden aan onderwerpen op het gebied van Verkeer & Vervoer, ruimtelijke ordening, natuur en milieu, economische zaken etc. Het is voor het realiseren van de doelstellingen van het OV-bureau van belang dat de integraliteit met het openbaar vervoer op deze verschillende beleidsterreinen gerealiseerd wordt. Dit betekent dat er continu aandacht gevraagd wordt op beleidsmakend niveau voor de zaak van het openbaar vervoer. Deze taak kent dan ook een hoog bestuurlijk gehalte, meer dan dagelijks uitvoerende bezigheden.

Voor het realiseren van goed openbaar vervoer dient een optimale afstemming tussen plaats te vinden tussen:

- a. de exploitatie (het rijden van bussen, trams, taxi's e.d.)
- b. investeringen in de infrastructuur (busbanen, rails stations e.d.)

Dit geldt in zijn algemeenheid en is in het bijzonder voor samenwerking in regioverband Groningen- Assen actueel. Het succes van de ontwikkeling van het Kolibri - OV netwerk wordt bepaald door een optimale afstemming tussen de exploitatie van het openbaar vervoer en het investeren in infrastructuur. Beiden grijpen als een raderwerk in elkaar. Het een kan niet zonder het ander.

De organisatorische samenhang tussen exploitatie en infrastructuur dient op het niveau van regioverbanden ook vorm te krijgen. Een heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen OV-bureau en anderen, in dit geval ook de Regiovisie is van belang. Voor de Regiovisie Groningen - Assen is het projectbureau verantwoordelijk voor de coördinatie van de aanleg van de benodigde infrastructuur (investeringsprogramma). Het OV-bureau, heeft voor de 3 GGD overheden, de taak en is verantwoordelijk voor het verder ontwikkelen van het OV-netwerk en de exploitatiemogelijkheden daarvan.

4 ENTITEIT

4.1 Inleiding

Om een adequate uitvoering van het OV-beleid te kunnen garanderen is het nodig dat het OV-bureau bindende afspraken kan maken met vervoerders. Daarnaast willen de drie overheden;

- slagkracht genereren t.b.v. de verbetering van OV;
- een vervoerder kunnen aanspreken op zijn verantwoordelijkheden;
- medewerkers een rechtspositie geven.

Dit alles maakt het noodzakelijk dat de bevoegdheden van het OV-bureau ingebed worden in een juridische status. In dit hoofdstuk wordt een afweging gemaakt tussen de verschillende mogelijkheden die er zijn om een juridische status (entiteit) aan het op te richten OV-bureau te geven.

In de afwegingen welke entiteit het meest adequaat is, spelen de standpunten en wettelijke mogelijkheden van de betrokken overheden een belangrijke rol. De leidraad voor dit hoofdstuk is dat de opdrachtgevende overheden het standpunt hebben dat in principe niet wordt deelgenomen in privaatrechtelijke samenwerkingsvormen tenzij dit de enige mogelijkheid is om een publiekrechtelijke taak goed uit te oefenen.

4.2 Wettelijk kader

De grondslag voor de werkzaamheden die door het OV-bureau moeten worden uitgevoerd is te vinden in de Wet personenvervoer 2000. Artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 geeft aan dat gedeputeerde staten dan wel het college van B&W (indien de gemeente daartoe is aangewezen) bevoegd zijn tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer (de concessieverleners). De gemeente Groningen heeft daartoe de bevoegdheid per 1-1-2004 doorgedecentraliseerd gekregen van de provincie Groningen. In artikel 44 van de Wet personenvervoer 2000 is het de concessieverlener die ten behoeve van aanbesteding van een concessie een programma van eisen vaststelt.

Het is de bedoeling dat het OV-bureau de betreffende uitvoering - en voorbereidingswerkzaamheden ten behoeve van de colleges van GS en B&W zal gaan verrichten.

De Gemeentewet geeft in artikel 160 en de Provinciewet in artikel 158 respectievelijk aan de colleges van B&W en GS slechts in beperkte situaties de bevoegdheid tot deelneming in privaatrechtelijke organisaties, namelijk alleen indien dit in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het publiek belang. Aangezien er een goede publiekrechtelijke weg is in de vorm van een gemeenschappelijke regeling is deelneming in een privaatrechtelijke organisatie voor de behartiging van het openbaar vervoer niet opportuun.

4.3 Huidige bevoegdheden Provinciale Staten en Raad

In het kader van de dualisering liggen de taken van Provinciale Staten en de Gemeenteraad op kaderstellend en controlerend gebied en nemen de colleges van Gedeputeerde Staten en van Burgemeester en Wethouders de bestuurlijke en uitvoerende taken voor hun rekening. De werkzaamheden zoals die door het OV-bureau uitgeoefend gaan worden liggen op het terrein van de uitvoering van de Wet Personenvervoer 2000 en behoren daarmee tot de competentie van de colleges.

Provinciale Staten en de Raad stellen in het kader van de totale provinciale en gemeentelijke begroting het budget voor het openbaar vervoer vast. De verdere invulling is een bestuurlijke aangelegenheid en wordt door de colleges gezamenlijk in het OV-bureau ingebracht. Provinciale Staten en Raad dienen, indien voor dit OV-bureau een Openbaar lichaam wordt ingesteld, daaraan hun goedkeuring te verlenen.

De beslissingsbevoegdheid ligt bij de colleges. Onverlet blijft natuurlijk dat Provinciale Staten en Raad kaderstellend en controlerend hun inbreng kunnen leveren. Als bijvoorbeeld een programma van eisen voor een concessie wordt opgesteld, is het op basis van artikel 44 van de Wet personenvervoer verplicht vooraf advies aan de betreffende consumentenorganisaties te vragen. Provinciale Staten en de Raad worden daarin niet genoemd. Op dit moment is het gebruikelijk dergelijk "uitvoerings"beleid aan Provinciale Staten en de Gemeenteraad ter advisering voor te leggen. Voor ingrijpende zaken kan het wenselijk zijn deze bestaande praktijk voort te zetten.

4.4 Noodzaak tot zelfstandigheid OV-bureau

De drie overheden (de colleges van GS van Groningen en Drente en van B&W van Groningen) hebben besloten gezamenlijk de OV taak uit te oefenen in de vorm van een OV-bureau. Om de taken die aan het OV-bureau zijn toebedeeld op een goede wijze uit te kunnen voeren is een organisatie nodig die als één aanspreekpunt kenbaar is voor externen, die hét gezicht is van de drie overheden voor het openbaar vervoer, die met een bepaalde status gesprekken en onderhandelingen kan voeren, die slagvaardig op kan treden en die eigen personeel in dienst kan hebben. De vorm die daarvoor als meest wenselijk naar voren komt, is de hieronder uitgewerkte **gemeenschappelijke regeling in de vorm van een Openbaar lichaam** waaraan de drie overheden hun bevoegdheden op het gebied van het Openbaar Vervoer overdragen. Het Algemeen bestuur van het Openbaar lichaam kan de aan hun via delegatie overgedragen bevoegdheden mandateren aan het Dagelijks bestuur (de huidige stuurgroep) van het OV-bureau. Het dagelijks bestuur kan bepaalde bevoegdheden ondermandateren aan de directeur of eventueel andere leidinggevenden van het OV-bureau.

4.5 Bespreking organisatievormen

Per 1 juni 2004 moet de GGD-concessie worden beheerd. Daarvoor moet een organisatie in het leven worden geroepen die voor de drie deelnemende overheden richting vervoerder op kan treden. In hoeverre die organisatie door de drie overheden bevoegdheden opgedragen (mandaat) of overgedragen (delegatie) krijgt is nog niet bepaald. Vooralsnog kan een tijdelijke projectorganisatie de GGD-concessie beheren. Het is echter gewenst dat een zelfstandige organisatie in de vorm van een nieuw op te richten Openbaar lichaam deze taak overneemt. Aan de projectorganisatie kan slechts mandaat worden verleend. Bij het Openbaar lichaam zal delegatie het uitgangspunt zijn.

4.5.1 De projectorganisatie

Aangezien het in de tijd niet haalbaar is dat het OV-bureau in de definitieve vorm gereed is per 1 juni 2004, gaat het voorlopig van start als projectorganisatie. De concessiehouder wordt daardoor op projectmatige basis door het OV-bureau aangestuurd. De projectorganisatie bestaat uit al dan niet gedetacheerde ambtenaren. Om de bestuurlijke invloed van de drie colleges tot uiting te laten komen wordt voorgesteld om de bestuurlijke bevoegdheden die nu berusten bij elk van de drie colleges door elk college te mandateren aan hun portefeuillehouder. De drie portefeuillehouders vor-

men samen een stuurgroep die krachtens het verleende mandaat de bestuurlijke bevoegdheden uitoefent en de ambtelijke poot van het OV-bureau aanstuurt. Aan de directeur (of directeur ad interim totdat er een definitieve directeur is benoemd) van het OV-bureau kan door de stuurgroep ondermandaat worden verleend. De projectorganisatie wordt nu gebruikt om de meest noodzakelijke voorbereidingen voor het concessiebeheer en het bouwen aan het OV-bureau. Voor de verdere uitvoering van de taken en verantwoordelijkheden van het OV-bureau is de projectorganisatie niet robuust genoeg. Dat geldt ten aanzien van de rechtspositie en aansturing van medewerkers, een slagvaardige organisatie die als eenheid kan opereren naar partners (vervoerder, Rijk, gemeenten). Deze beperkingen gelden niet als het OV-bureau de vorm van het hieronder te bespreken Openbaar lichaam krijgt.

4.5.2 Wet Gemeenschappelijke Regelingen

Algemeen

Op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen kunnen de colleges van GS van de provincies Groningen en Drenthe en van B&W van de stad Groningen hun samenwerking op dit gebied heel goed gestalte geven door een gemeenschappelijke regeling in het leven te roepen. Er bestaat op basis van artikel 8 van de Wet gemeenschappelijke regelingen de mogelijkheid om of een openbaar lichaam of een gemeenschappelijk orgaan op te richten. Omdat de overheden gezamenlijk verantwoordelijk willen zijn en zeggenschap willen hebben over het openbaar vervoer is een derde mogelijkheid, te weten het door bestuursorganen of ambtenaren van één van de samenwerkende overheden uit laten voeren van bepaalde in de regeling te benoemen bevoegdheden (de centrum"gemeente"), buiten beschouwing gelaten.

Omdat het om bevoegdheden van de colleges van gedeputeerde staten en van burgemeester en wethouders gaat kunnen die colleges zo'n gemeenschappelijke regeling aangaan na het verkrijgen van een verklaring van geen bezwaar van provinciale staten en de gemeenteraad. De leden van het algemeen bestuur worden uit het midden van die colleges gekozen en uit dat algemeen bestuur weer de leden van het dagelijks bestuur.

Bij de keuze tussen of een gemeenschappelijk orgaan of een openbaar lichaam moet worden meegenomen dat het hier gaat om een belangrijk samenwerkingsverband tussen twee provincies en een grote stad op het gebied van het Openbaar Vervoer. Om een dergelijke samenwerking gestalte te geven op zo'n manier dat bijvoorbeeld ook richting Den Haag door de drie overheden één vuist wordt getoond moet er een organisatie komen die slagvaardig als volwaardig gesprekspartner op kan treden. Een gemeenschappelijk (ambtelijk) orgaan kan nooit een dergelijke rol vervullen.

Gemeenschappelijk orgaan

Een gemeenschappelijk orgaan kent geen rechtspersoonlijkheid. Een OV-bureau zonder rechtspersoonlijkheid kan geen contracten aangaan, kan geen geld bij banken lenen, kan geen personeel in dienst nemen, kan geen verordeningen of regelingen vaststellen, kan niet zelfstandig de vervoerder aanspreken op gebreken in de nakoming van de concessie. Van slagvaardig optreden richting vervoerder kan daardoor geen sprake zijn. Een gemeenschappelijk orgaan is een ambtelijke organisatie en wordt, normaal gesproken, samengesteld uit de betreffende ambtelijke organisaties. De colleges kunnen daardoor op zo'n gemeenschappelijk orgaan in principe alleen invloed uitoefenen via de ambtelijke weg. Deze vorm is dus niet geschikt voor het OV-bureau.

Openbaar lichaam

Bij een openbaar lichaam is de sturing veel directer dan bij een gemeenschappelijk orgaan doordat een openbaar lichaam verplicht (artikel 12 Wgr) een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur kent en zowel het algemeen bestuur als het dagelijks bestuur direct voortkomen uit de colleges van GS en B&W.

De Staten en de Raad moeten volgens de wet in de gelegenheid worden gesteld om hun zienswijze over de ontwerpbegroting van een gemeenschappelijk orgaan te kunnen geven. Doordat deze zienswijze door het Algemeen Bestuur van het gemeenschappelijk orgaan bij zijn besluitvorming over de begroting meegenomen moet worden, kunnen Staten en Raad hun invloed uitoefenen. Als het Algemeen Bestuur een dergelijke zienswijze negeert kunnen de bestuursleden direct in hun eigen colleges ter verantwoording worden geroepen. Daarnaast is ook nog een regeling denkbaar dat bij besluiten met grote maatschappelijke of bestuurlijke gevolgen het bestuur pas een besluit mag nemen nadat bespreking heeft plaatsgevonden in de colleges en/of raad en provinciale staten. De beperkingen die een projectorganisatie heeft doen zich bij een Openbaar lichaam niet voor. Het Openbaar lichaam heeft rechtspersoonlijkheid, heeft eigen personeel in dienst, wordt door bestuurders aangestuurd en kan zich, doordat het de bevoegdheden op het gebied van het Openbaar vervoer van de drie colleges overgedragen heeft gekregen, als hét aanspreekpunt voor het Openbaar vervoer binnen de provincies Drenthe en Groningen presenteren. Deze juridische vorm leent zich dus goed voor het OV-bureau.

4.6 Uitbesteding van de uitvoerende organisatie

Het OV-bureau bestaat uit een bestuursdeel en uit een uitvoerend deel. De vraag die zich voordoet is of er in de toekomst sprake zou kunnen zijn van uitbesteding of zelfstandiging van de taken die het OV-bureau uitvoert.

Voor het bestuursdeel is dit niet mogelijk daar de Wet personenvervoer de bevoegdheid om concessies voor openbaar vervoer te verlenen, te wijzigen of in te trekken exclusief bij de colleges van GS of B&W legt. Deze kunnen die bevoegdheden wel in de wettelijk geregelde vorm van een gemeenschappelijke regeling gezamenlijk uitoefenen. Het overdragen van die bevoegdheden aan een privaatrechtelijke organisatie behoort niet tot de wettelijke mogelijkheden.

Voor het uitvoerende deel is dat niet aan wettelijke beperkingen onderhevig. In theorie zouden de uitvoerende werkzaamheden kunnen worden geprivatiseerd of uitbesteed aan marktpartijen, mits de besluitvorming maar door de (al dan niet gezamenlijke) colleges plaatsvindt. In de toekomst kan de wenselijkheid van deze mogelijkheid nader aan de orde komen.

4.7 Résumé

Uit bovenstaande kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Een OV-bureau in de vorm van een privaatrechtelijke organisatie zoals een NV, BV etc. is niet opportuun.
- Een OV-bureau in de vorm van een projectorganisatie is voor de langere termijn niet wenselijk onder meer vanwege de beperkte mogelijkheden om mandaat te verlenen en vanwege de beperkte duurzaamheid.
- Slechts een OV-bureau in de vorm van een openbaar lichaam kan door het bezit van rechtspersoonlijkheid zelfstandig optreden en heeft daarbij voldoende status om als aanspreekpunt voor zowel het rijk, de andere overheden als de private partijen op te kunnen treden. Een OV-bureau in de vorm van een Openbaar lichaam kent de grootste mate van politieke verantwoording.

5 ORGANISATIESTRUCTUUR

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de organisatievorm en organisatiestructuur van het OV-bureau geschetst. Vervolgens wordt het organisatiemodel uitgewerkt naar te onderscheiden functies en functieomschrijvingen en de bijbehorende werkzaamheden.

5.2 Organisationschema

De opzet van de organisatiestructuur is ingegeven door de behoefte het bureau kwalitatief hoogwaardig te laten functioneren. Gewaakt dient te worden voor een (omvangrijke) uitvoeringsorganisatie te laten ontstaan. Binnen het OV-bureau worden 3 werkeenheden onderscheiden:

1. bedrijfsbureau: is verantwoordelijk voor de financiële en secretariële zaken.
2. concessiebeheer: is verantwoordelijk voor monitoring, bewaking en ontwikkeling van nieuwe en in uitvoering zijnde vervoerconcessies en communicatiezaken.
3. ontwikkeling en coördinatie: is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en coördinatie van het OV-beleid en de samenhang met het verkeer - en vervoerbeleid van alle overheden.

5.3 Functies en taken

In deze paragraaf worden de te onderscheiden functies binnen het OV-bureau aangegeven. Dit betreffen de Directie, Bedrijfsbureau, Concessiebeheer en Ontwikkeling en Coördinatie.

De hieronder weergegeven formatie is een reële indicatie van de benodigde bemensing. Deze kan in omvang en invulling aangepast worden gedurende het implementatietraject op basis van voortschrijdend inzicht. Van alle functies worden functiebeschrijvingen gemaakt die door elk van de drie opdrachtgevende overheden vastgesteld worden voordat functionarissen in functies kunnen worden benoemd. Werving voor genoemde functies zal geschieden op basis van deskundigheid en beschikbaarheid. De functies binnen het OV-bureau zijn:

1. Directeur
2. Financieel Controller
3. Junior controller
4. Administratief medewerker
5. Concessiebeheerder
6. Juridisch medewerker
7. Marketing communicatie specialist / onderzoeker
8. Gegevensbeheerders
9. Vervoerarchitecten
10. Medewerkers OV Ontwikkeling
11. Medewerker OV Ontwikkeling / Coördinatie

De taken die behoren bij de functies 1, 2, 5, 7, en 9 dienen reeds in een vroeg stadium van de implementatiefase te worden uitgeoefend. Dit houdt verband met de afspraken die er met de nieuwe concessiehouder gemaakt dienen te worden en de hieruit voortvloeiende dienstregelingafspraken zoals die per 1 juni 2004 dienen te worden nagekomen. In dit stadium is nog sprake van een projectorganisatie met het belasten van medewerkers op een aantal taken. De plaatsing en de benoeming in de functies zal in de loop van 2004 plaatsvinden.

Overigens dient te worden opgemerkt dat vanuit verschillende functies taken worden verricht voor de clusters binnen het OV-bureau. Zo spelen bijvoorbeeld de vervoerarchitecten zowel een rol in de cluster Concessiebeheer als in de cluster OV Ontwikkeling.

5.4 Raming formatieve omvang

Voor een reële raming van de formatieve omvang van het OV-bureau zijn drie invalshoeken genomen:

1. de huidige totale formatie van de GGD met de huidige taken
2. de gevolgen van de nieuwe taken
3. vergelijk met OV-bureau Haaglanden.

ad.1

Momenteel zijn bij de drie samenwerkende overheden 15 medewerkers direct belast met taken op het gebied openbaar vervoer. Daarnaast zijn de nodige medewerkers belast met ondersteunende activiteiten zoals secretariaat, leiding, voorlichting, financiële administratie e.d. De werklast wordt voor een belangrijk deel bepaald door het aantal concessies wat wordt aanbesteed, de mate van voortrekkersrol in vernieuwende initiatieven voor het OV en de coördinatie van alle betrokkenen zoals gemeenten, reizigersorganisaties en vervoerders. Het Centrum voor Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) heeft de overheden geadviseerd een minimale aanvangsformatie van 5 fte's (1 fte = equivalent voor een fulltime formatieplaats) per opdrachtgever te hantieren.

De samenwerking van de overheden binnen het OV-bureau zal een efficiëntiewinst opleveren op met name het administratieve vlak. De belangrijkste omvangbepalende aspecten (aantal concessies, initiatieven, coördinatie) blijven gelijk.

Een snelle vergelijking met andere provincies en de huidige taken van de overheden levert het beeld op dat de totale huidige formatiegrootte van de GGD bescheiden tot gemiddeld is te noemen.

Provincie	Totale omzet in miljoen €	Aantal medewerkers van de OV-clusters
Gelderland	75	15
Noord Brabant	95	28
Zuid Holland	96	16
GGD	93	15

ad 2

Met de aanbesteding van de GGD-concessie hebben de opdrachtgevende overheden er voor gekozen een aantal nieuwe taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen, taken die de vervoerder niet meer zijn gevraagd en die niet meer in de offerteprijs zijn verdisconteerd. Dit betreft taken van de ontwikkelingsfunctie van het vervoer en de opbrengstverantwoordelijkheid, zoals:

- vormgeven van de marktgerichte ontwikkeling van het openbaar vervoer (korte en lange termijn)
- vormgeven en zondig aanpassen van de dienstregeling;
- meer fundamenteel onderzoek en gegevensanalyse;
- financieel beheer op basis van opbrengstverantwoordelijkheid, uitvoeren bonus - malussystematiek;
- marketing en communicatie;
- coördinatie van de uitvoering OV en van de investeringsprogramma's.

Daarnaast wordt de decentralisatie van de spoorconcessie Emmen - Zwolle aan het takenpakket van het GGD overheden cq OV-bureau toegevoegd. (zie hoofdstuk 6 fasering). De benodigde formatie voor al deze nieuwe taken zal 2 tot 4 fte's betreffen.

ad 3

In Nederland kennen we een vergelijkbare ontwikkeling met een OV-bureau alleen in het kaderwetgebied Haaglanden. In Haaglanden wordt stapsgewijs gebouwd aan een OV-bureau. Op dit moment bestaat de formatie uit ca 10 fte's. Het takenpakket en verantwoordelijkheden van OV-bureau Haaglanden zijn beperkter dan van het OV-bureau GGD. Bij Haaglanden gaat het om één overheid, negen gemeenten, een beperkte verzakelijking (nog geen aanbestedingen), geen aanbesteding van spoorvervoerconcessies en geen opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid.

Per saldo wordt geschat dat de formatiegrootte van het OV-bureau in de definitieve fase uit zal komen op ca 18 fte's. Dit is de fase waarin alle taken en verantwoordelijkheden voor bus- en spoorvervoer uitgevoerd worden door het OV-bureau.

De functiebeschrijvingen en aantal fte's per functie komen in het eerste bedrijfsplan van het OV-bureau aan de orde. Bij deze schatting van de formatiegrootte is uitgegaan van een bureau dat de ondersteunende diensten (huisvestingbeheer, P en O, comptabiliteit, automatisering etc.) kan verkrijgen via één van de overheden.

5.4.1 Personeel en organisatie

Het organisatie van het OV-bureau zal geleidelijk aan worden ingevuld door een aanpassing van de bestaande projectorganisatie. Voor de voorbereiding van de invoering van de nieuwe concessie dient een aantal taken direct uitgevoerd te worden. Daarom krijgen, in de aanloop naar de in te vullen organisatie, een aantal medewerkers een gewijzigde taakopdracht, die op basis van hun functiebeschrijving redelijkerwijs aan hen kan worden opgedragen. In deze periode blijven de medewerkers in dienst bij de "eigen" overheid en worden inhoudelijk aangestuurd door een kwartiermaker. Het betreft een aan te stellen kwartiermaker die de functie van directeur ad interim kan uitvoeren. De kwartiermaker is volledig bevoegd tot de uitoefening van zijn taken. De kwartiermaker heeft ook een stem in het aanwijzen van de medewerkers die hem assisteren. Het betreft hier (deel)taken van de financieel controller, concessiebeheerder, vervoerkundige en communicatiemedewerker.

Om een snelle en pragmatische invulling te geven aan de eerste fase in 2004 wordt gestart met de medewerkers in te zetten die momenteel belast zijn met de aanbesteding van de concessie ('projectgroep') en met de opzet van het OV-bureau ('projectteam') te belasten met de overeenkomstige taken voor het OV-bureau.

Definitieve plaatsing van medewerkers vindt plaats op basis van het plaatsingsproces, zoals dit in het Sociaal Plan zal worden opgenomen.

Om tot invulling van de organisatie te komen worden functiebeschrijvingen gemaakt en ter vaststelling aan de Stuurgroep worden voorgelegd. Het plaatsingsproces van medewerkers in functies bij het OV-bureau kan plaatsvinden nadat overeenstemming is bereikt over het Sociaal Plan en duidelijkheid bestaat over de entiteit van het OV-bureau. Indien de match niet positief is, dient gekeken te worden of de betreffende functie 'extern' kan worden ingevuld, waarbij de betreffende medewerker voorlopig bij een provincie of de gemeente een aanstelling voor bepaalde tijd krijgt, of dat de functiebeschrijving van bepaalde medewerkers aanpassing behoeven. Formele benoemingen kunnen pas geschieden als alle rechtspositionele aspecten van de 'nieuwe' functies vastgesteld zijn binnen de drie overheden, het plaatsingsproces is afgerond en de besluitvorming over de entiteit van het OV-bureau is afgerond. Dit traject vergt veel tijd en zal niet zijn afgerond voor de ingangsdatum van de GGD-concessie op 1 juni 2004. Eind 2004 kan in principe de gehele inrichting van het OV-bureau een feit zijn. De eindfase is dan de formele lancering van het OV-bureau. Doel is dit te realiseren voor 1 januari 2005.

Bij het besluitvormingsproces hebben de Ondernemingsraden en het Georganiseerd Overleg van de drie organisaties een wezenlijke taak. Op grond van de WOR heeft de OR een adviserende taak over het bedrijfsplan, met de vakorganisaties dient op grond van de Spelregels en flankerend beleid bij reorganisaties provincies overeenstemming te bestaan over het Sociaal Plan. In het Sociaal Plan worden afspraken vastgelegd

over het plaatsingsproces en het opvangen van de rechtspositionele en personele consequenties. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt over het reorganisatieproces oftewel het zgn. stappenplan.

Om praktische redenen heeft het de voorkeur om de vakorganisaties voor te stellen ten behoeve van de drie deelnemende organisaties één Bijzonder Georganiseerd Overleg te organiseren, dat zich bezig gaat houden met de invulling van het Sociaal Plan. De drie werkgevers zouden daarbij vertegenwoordigd kunnen worden door één gedeputeerde/wethouder per provincie/gemeente. Het is aan de Colleges om te bepalen of dit de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer of Personeel en Organisatie zal zijn. Om praktische redenen zijn er voordelen om de leden van de Stuurgroep te machtigen in dezen het overleg met de vakorganisaties te voeren. Ook in de interim-fase is de Stuurgroep immers al belast met advisering aan de Colleges over de personele aangelegenheden.

Dit leidt ten behoeve van advisering aan de Colleges tot de volgende beslispunten:

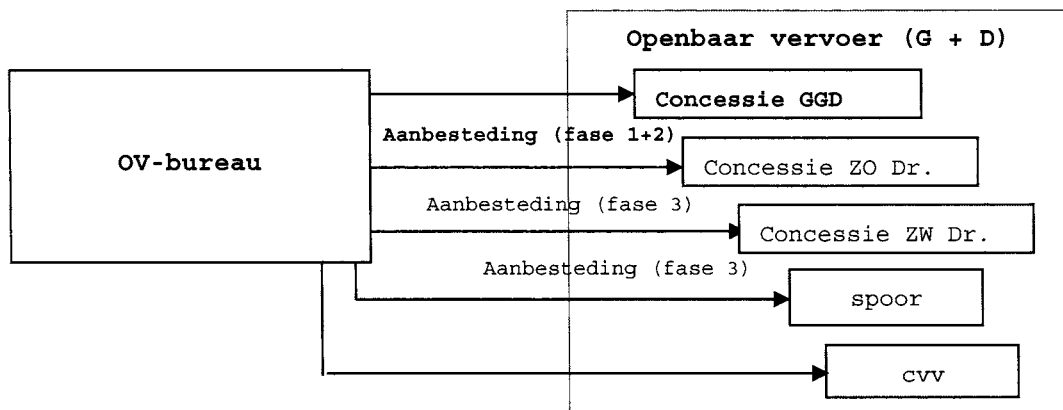
1. het principebesluit nemen tot het starten van het reorganisatietraject; De OR'n en de GO's hierover te informeren;
2. aan de GO's en de OR'n voorstellen om over het sociaal plan overleg te voeren met de GO's en over het bedrijfsplan met de Ondernemingsraden;
3. de GO's voorstellen om over het sociaal plan een Bijzonder Georganiseerd Overleg te beleggen, waarin de provincies en de gemeente vertegenwoordigd zullen zijn door een portefeuillehouder. De vakorganisaties verzoeken aan te geven op welke wijze zij invulling aan hun delegatie willen geven;
4. de Colleges voorstellen om de leden van de Stuurgroep te machtigen het overleg namens de werkgevers in het BGO te voeren.

Een en ander is in het schema in de bijlage 1 weergegeven. M.b.t. het reorganisatietraject is t.a.v. het overleg over personele zaken het gedetailleerde stappenplan bijgevoegd. Dit tijdschema is korter en efficiënter in te vullen wanneer de stuurgroep gemandateerd wordt om een aantal onderdelen namens de colleges uit te voeren en een gemeenschappelijk GO kan worden ingesteld.

6 FASERING EN IMPLEMENTATIE

Het OV-bureau krijgt haar eerste concrete taken als de GGD-concessie tot uitvoering komt. Dit is op 1 juni 2004. Op dat moment dient het bureau te zijn toegerust om deze taken te kunnen verrichten. Het OV-bureau heeft in zijn volledige gedaante meer taken dan het ontwikkelen en beheren van de GGD-concessie. Het gaat dan ook om beheer en ontwikkeling van andere vormen van openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe.

Schematisch weergegeven:



Schema 6.1: relatie OV-bureau – OV concessies

De implementatie van het OV-bureau kan in fasen geschieden, onderscheiden naar organisatiemodel en taakuitvoering. De fasering van de opzet van het OV-bureau is in het navolgende schema in beeld gebracht.

FASE 1	Heden tot 1 juni 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Organisatie-inrichting gericht op <u>concessie beheer en -ontwikkeling</u> GGD- concessie • Taakuitoefening voor de functies directie, concessiebeheer, vervoer-kunde en communicatie • Taakvoorbereiding voor de functies van algemeen financieel beheer en gegevensbeheer • Voorbereiding OV ontwikkeling
	1 juni 2004	Start concessie-uitvoering GGD
FASE 2	1 juni 2004 – 1 januari 2005	<ul style="list-style-type: none"> • Volledige taakuitoefening financieel beheer en concessiebeheer en -ontwikkeling • Organisatie-inrichting overige taakgebieden OV-bureau; <u>OV ontwikke-ling en OV coördinatie</u>
FASE 3	1 januari 2005 – 1 juli 2006	<ul style="list-style-type: none"> • Uitoefening alle taakgebieden OV-bureau (beheer/ontwikkeling <u>andere</u>

		<u>concessies, realisatie Kolibri, etc.)</u>
FASE 4	1 juli 2006 – 16 december 2007	• Evaluatie GGD concessie inclusief beslissing tot verlenging/voorbereiden aanbesteding

Schema 6.2. fasering organisatie inrichting OV-bureau

Fasering organisatiemodel

Voorafgaand aan de invulling van het organisatiemodel wordt een projectorganisatie geformeerd die de organisatorische zaken zoals taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden gaat invullen van het OV-bureau zoals die per 1 juni 2004 uitgevoerd dienen te worden. In een later stadium, per 1 januari 2005 naar verwachting, wordt deze projectorganisatie omgevormd tot de nader vast te stellen entiteit. Daarnaast dient een aantal medewerkers per direct uitvoering te geven aan een aantal inhoudelijke taken van het OV-bureau in relatie tot de uitgegeven GGD concessie.

De bestaande projectorganisatie met de projectgroepen 'Aanbesteding GGD' en 'Opzet OV-bureau GGD' wordt omgevormd tot een nieuw te formeren projectorganisatie OV-bureau. De bestaande stuurgroep en projectdirectie OV-bureau blijven gehandhaafd. Dit is de projectmatige voorloper van het uiteindelijke OV-bureau dat uiterlijk per 1 januari 2005 formeel vorm gekregen moet hebben.

Fasering takenpakket

In eerste instantie wordt door het OV-bureau per 1 juni 2004 invulling gegeven aan de uitvoering van de GGD concessie, in latere fase is dit uit te breiden met de concessie Drenthe ZO en ZW, CVV Groningen, CVV Drenthe en spoorvervoer (regionale spoorlijnen Groningen – Nieuweschans, Groningen – Delfzijl, Groningen – Roodeschol en mogelijk Zwolle - Emmen).

Met betrekking tot de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het OV-bureau geldt dat er in feite *geen* sprake zou moeten zijn van een fasering. Het is van groot belang om het OV-bureau vanaf dag één sterk neer te zetten. Dit betekent dat het model voor aansturing van het OV-bureau en de bevoegdheden die het OV-bureau krijgt (mandaten) zoals dat in de gemeenschappelijke regeling vanaf 1 januari 2005 van kracht kan zijn ook voor de projectorganisatie van 1 juni 2004 tot 1 januari 2005 moet gelden. Het OV-bureau moet in het kader van het slagvaardig kunnen opereren de mogelijkheid hebben om invulling te geven aan haar verwachting zonder hiervoor bij herhaling bestuurlijke goedkeuring te hoeven vragen.

7 BEGROTING

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beknopt overzicht gegeven van de financiële middelen die gemoeid zijn met de exploitatie van het openbaar vervoer gedurende de concessieperiode. Het totale OV-budget (paragraaf 7.2) waarmee de overheden openbaar vervoer "kopen", wordt gevormd door de exploitatiesubsidie van het Rijk en de opbrengsten van de kaartverkoop voor het stad - en streekvervoer in de betrokken vervoerconcessies. Tevens wordt de kostenraming van het OV-bureau gepresenteerd.

7.2 Meerjarenraming OV-budget

Het is niet mogelijk om op dit moment de exacte omvang vast te stellen van de benodigde financiële middelen die nodig zijn voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de GGD-concessie. Dit heeft te maken met de berekeningssystematiek en de vertraging die zit in de definitieve vaststelling van de reizigersopbrengsten - component door de rijksoverheid.

Wel is het mogelijk een schatting te geven van de beschikbare bedragen voor de exploitatie van het OV in het GGD gebied. Dit zijn bedragen *exclusief* geormerkte gelden (toegankelijkheid, sociale veiligheid) en de geraamde ontwikkelkosten (OV-bureau). Nadrukkelijk wordt vermeld dat dit een schatting is op basis van de verwachte nog te realiseren reizigersopbrengsten in het jaar 2003.

Voor de berekening van deze cijfers is rekening gehouden met:

- Een jaarlijkse bezuiniging op de rijkssubsidie vanaf 2004;
- De meerjarenafpraak die met het Rijk is gemaakt en nog in 2004 geldt;
- Een lumpsum uitkering vanaf 2005 waarbij het percentage Rijksbijdrage voor de GGD gelijk is aan die in 2003;

Een jaarlijks saldo uit hoofde van de bonus/malus regeling uit de concessieovereenkomst is niet meegenomen. Uit de tabel valt af te lezen dat het jaarlijks beschikbare budget afneemt vanaf 2005.

concessie	Beschikbaar in	2004	2005	2006	2007
GGD	Prov Groningen	37,4	35,8	35,3	34,7
GGD	Gem Groningen	19,5	18,3	18,1	17,9
GGD	Prov Drenthe	16,6	15,8	15,6	15,3
	Totaal GGD	73,5	69,9	69,0	67,9
CVV	Prov Groningen	3,3	3,1	3,1	3,0
CVV	Prov Drenthe	6,1	5,8	5,7	5,6
ZO Dr	Prov Drenthe	4,9	4,7	4,6	4,5
ZW Dr	Prov Drenthe	5,1	4,9	4,8	4,7
	Totaal generaal	92,9	88,4	87,2	85,7

Tabel 7.1 Geraamd beschikbare budget in mln. euro voor de exploitatie van openbaar vervoer in Groningen en Drenthe

7.3 Begroting OV-bureau

Om inzicht te krijgen in de kosten die een OV-bureau met zich meebrengt, is een kostenbegroting gemaakt. Hierbij is verondersteld dat de bemensing in eerste instantie voortkomt uit de huidige 3 organisaties. In die zin zou er sprake kunnen zijn van een overheveling van kosten en is er dus geen sprake van het veroorzaken van 'extra' kosten.

Huisvesting geschiedt bij voorkeur binnen de mogelijkheden van één van de drie overheden, zodat ook hier 'kostenvoordelen' ontstaan en geen extra uitgaven. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal voor passende huisvesting elders gekeken moeten worden. Niettemin is in onderstaande begroting rekening gehouden met 'alle' kosten zodat een reëel beeld ontstaat van de kosten die gemoed zijn met een OV-bureau.

Begroting OV-bureau (eindfase)	Totaal
Personeelskosten (tot 18 Fte.)	€ 1.080.000,-
Huisvestingskosten	- 60.000
Kantoorkosten	- 15.000
Reis- en verblijfkosten	- 25.000
Overige kosten	- 25.000
Overgangskosten	- 10.000
Kosten marketing & onderzoek	- 525.000
Totale kosten OV-bureau per jaar ca:	€ 1.740.000,-

Tabel 7.2 Begroting kosten OV-bureau per jaar (prijspeil 2003)

Hierbij is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- In de personeelskosten zijn meegenomen: lonen/salarissen, sociale lasten, voorzieningen en emolumenten (totaal gemiddeld € 60.000,- per fte);
- In de huisvestingskosten zijn meegenomen eventuele huurvergoeding, gebruikerskosten en inrichtingskosten;
- In de kantoorkosten zijn meegenomen de kosten voor papier, apparatuur en telecommunicatie;
- Onder reis- en verblijfkosten zijn meegenomen de geschatte kosten die gemaakt zullen worden voor dienstreizen;
- De overgangskosten betreffen de kosten de het mogelijk verplaatsen van werkplekken met zich meebrengt;
- De kosten voor marketing en onderzoek zijn geschat op basis van ca. 0,75% van het beschikbare OV budget.

7.4 Kostenverdeling OV-bureau

De geraamde kosten van het OV-bureau bedragen dus ca € 1,74 miljoen op jaarbasis. Dat zijn kosten voor personeel, bureaunkosten (huisvesting, e.d.) en onderzoek (marketingcommunicatie e.d.). De huidige personele kosten van de OV-clusters van de overheden worden nu uit de algemene begrotingen gedekt. Onderzoek en andere zaken op OV-gebied worden uit de 1% inhouding op de Rijksbijdrage gedekt (de zogenaamde OV-fondsen). Deze wijze stelt de overheden in staat om additionele exploitatiezaken gedurende de concessie (nieuwe lijnen, aanpassingen ten gevolge van klantenreacties e.d.) uit te kunnen voeren zonder in te hoeven grijpen in het voorzieningenniveau.

De huidige personele lasten zijn geen goed uitgangspunt voor de inzet in het OV-bureau. De opbouw van deze lasten is te veel gebonden aan historisch ontstaan personeel beleid. Een herverdeling volgens de verdeelsleutel van de OV omzet verhoudingen van het totale streekvervoer (G/G/D : 44/21/35) wordt daarom voorgesteld. Zodra substantiële veranderingen in de omzetten plaatsvinden zoals de spoorconcessies die bij het OV-bureau ondergebracht worden, dient de verdeelsleutel aangepast te worden.

A: De verdeelsleutel GGD op basis van totale stad - en streekvervoerbudget (omzet)

Overheid	OV budget in 2003	In %
Provincie Groningen	€ 40,7	43,8 %
Gemeente Groningen	€ 19,5	20,9 %
Provincie Drenthe	€ 32,7	35,2 %
Totaal	€ 92,9	100 %

Tabel 7.3 a: verdeelsleutel GGD samenwerkingsverband (in mln. euro)

B: Kostenverdeling OV-bureau

De totale kosten van het OV-bureau worden gedekt uit de exploitatiegelden van het Rijk (conform de bestaande 1%-regeling) en uit de huidige beschikbare gelden uit de begrotingen van de 3 overheden. Dat laatste betreft de personele kosten van de OV clusters. Op dit moment wordt ca € 0,8 mln aan personele kosten door de 3 overheden besteed. Een verdeling van de kosten volgens de bovenstaande verdeelpercentages met gelijk blijven van het totaal van € 0,8 mln uitgaven uit de onderscheiden begrotingen, betekent dat provincies Drenthe budget vrijspeelt en dat zowel de provincie als de gemeente Groningen extra uit de eigen begrotingen moeten bijdragen. Om dit effect te vermijden wordt het bedrag dat op de eigen begroting staat zodanig verlaagd dat er geen extra bijdragen uit de 'Groningse' begrotingen nodig is. Dat levert de volgende kostenverdeling op (afgeronde getallen).

Overheid	Omzet OV in %	Totale kosten	Personele kosten volgens de verdeelsleutel	Huidige personele kosten	Additionele exploitatiekosten
Provincie Groningen	44 %	760.000	300.000	(310.000)*	460.000
Gemeente Groningen	21 %	370.000	140.000	(140.000)	230.000
Provincie Drenthe	35 %	610.000	230.000	(350.000)	380.000
Totaal	100 %	1.740.000	670.000	(800.000)	1.070.000

Schema 7.3 b: kostenverdeling OV-bureau naar GGD overheden (euro's)

De totale kosten per overheid (huidige personele kosten) wijzigen in de personele kosten volgens de verdeelsleutel. De overige kosten voor de exploitatie van het OV-bureau komen uit de OV exploitatiegelden die het Rijk ter beschikking stelt. In de aanbesteding van de GGD concessie is rekening gehouden met € 1,5 miljoen

* = inclusief regionaal spoor

BIJLAGEN

Bijlage 1

Concept Stappenplan personele procedures

Overheden, die betrokken zijn, in het reorganisatietraject:

provincie Drenthe PS, GS, DS, GO, OR

provincie Groningen: idem

gemeente Groningen: Raad, B&W, Secretaris, GO, OR.

Concept stappenplan bij keuze voor een gemeenschappelijke regeling (dit concept-stappenplan geldt m.b.t. OR-aangelegenheden voor alle drie betrokken overheden / m.b.t. tot het GO is een gezamenlijke stap ingebouwd).

NB: Dit stappenplan is geldig onder voorbehoud van een besluit tot geen bezwaar van Provinciale Staten en de Gemeenteraad op het vormen van een WGR door de colleges.

Fase	Periode	Activiteit	Resultaat
I oriëntatiefase	september 2003 tot maart 2004	Opstellen en bespreken plan van aanpak. Oriënterend gesprek met alle betrokkenen: medewerkers: door PGM (=Product-groepmanager) OR: door DS + evt. PGM GO: door portefeuillehouder + evt. PGM	Informatieverschaffing + verwerken opmerkingen + vaststelling of sprake is van een reorganisatie
	februari / april 2004	Stuurgroep neemt op basis van de informatieronde en het advies van de projectdirectie een standpunt in over de volgende adviezen: <ul style="list-style-type: none">- het principebesluit tot het starten van het reorganisatietraject;- de taakverdeling tussen GO's en OR'n in het reorganisatietraject (uitgangspunt: overleg met GO's over personele aspecten en plan van aanpak en met de OR'n over het bedrijfsplan);- het voornemen tot het instellen van een Bijzonder Georganiseerd Overleg (één GO, waarin de colleges (door de stuurgroep) + de vakorganisaties vertegenwoordigd zijn (een BGO bevordert een praktische aanpak van het besluitvormingsproces)	Vaststelling adviezen

Fase	Periode	Activiteit	Resultaat
	april / mei 2004	De colleges nemen op basis van het advies van de stuurgroep besluiten over: <ul style="list-style-type: none"> - het principebesluit tot het starten van het reorganisatietraject; - hun standpunt over de taakverdeling tussen GO's en OR'n in het reorganisatietraject; - hun voornemen tot het instellen van een Bijzonder Georganiseerd Overleg (één GO, waarin de colleges (elk door een gedeputeerde) + de vakorganisaties vertegenwoordigd zijn 	vaststellen van het principebesluit + voornemen tot taakverdeling GO's en OR'n + het instellen van een Bijzonder Georganiseerd Overleg
II voorbereidingsfase	juni / juli	Overleg met GO en OR over hun rolverdeling in dit proces + het instellen van een Bijzonder Georganiseerd Overleg + voorstel om in te stemmen met voorliggend stappenplan Actoren: de colleges + directeurssecretaris	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rolverdeling OR en GO ▪ Duidelijkheid over BGO ▪ Duidelijkheid over het proces
	juli / augustus	Uitwerken van een concept Bedrijfsplan + uitwerken concept sociaal plan (incl. arbeidsvoorwaardelijke aspecten en plaatsingsplan) Actor: projectteam OV-bureau	adviezen (via de projectdirectie) aan de stuurgroep
	eind augustus	Stuurgroep adviseert de colleges over het concept Bedrijfsplan + concept-sociaal plan	adviezen aan de Colleges
	september	de Colleges stellen het concept Bedrijfsplan en het concept Sociaal Plan vast	concept Bedrijfsplan + concept sociaal plan ter bespreking met resp. OR en BGO
	september	Advies BGO over het concept sociaal plan + bemensing PAC door de vakorganisaties	concept sociaal plan (+ bemensing PAC) t.b.v. de Colleges (t.k.n. aan de stuurgroep)
	september	De medewerkers worden twee weken in de gelegenheid gesteld om richting stuurgroep schriftelijk op het concept Bedrijfsplan te reageren	Inspraakreacties medewerkers
	september	Stuurgroep analyseert de reacties van de medewerkers en adviseert de colleges over het concept Bedrijfsplan	Advies stuurgroep aan colleges

Fase	Periode	Activiteit	Resultaat
	september / oktober	Colleges stellen op basis van de adviezen van de stuurgroep het bijgesteld concept Bedrijfsplan vast	Bijgesteld Concept Bedrijfsplan
	oktober	Bespreken met OR'n in overlegvergadering Directies verzoeken hun OR om advies uit te brengen overeenkomstig art. 25, WOR	OR neemt kennis van het evt. gewijzigde concept Bedrijfsplan. Schriftelijk advies OR t.a.v. het concept Bedrijfsplan op basis van art. 25, WOR.
	oktober	Stuurgroep analyseert de reacties van de OR'n en adviseert de colleges over het concept Bedrijfsplan	Advies stuurgroep aan colleges
III besluitvormingsfase	november	Colleges nemen een besluit over: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedrijfsplan (incl. functieboek) ▪ Sociaal Plan ▪ Bemensing door de werkgevers van het PAC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besluit GS over Bedrijfsplan OV-bureau en het Sociaal Plan en bemensing van de PAC door de werkgevers ▪ OR en GO worden op de hoogte gesteld van het besluit ▪ Communiqué aan medewerkers (incl. toezending Bedrijfsplan + Sociaal Plan)
IV uitvoeringsfase	november de plaatsing-procedure neemt ca. drie maanden in beslag	Startbijeenkomst plaatsingsadviescommissie voor de betrokken organisaties	werkplanning / evt. instellen voorbereidingscommissie-commissie

Fase	Periode	Activiteit	Resultaat
	november t/m januari	Plaatsingsadviescommissie: <ul style="list-style-type: none"> Adviseren over welke functies als ongewijzigd en gewijzigd aangemerkt kunnen worden. Zonodig raadplegen van deskundigen. Vaststellen plaatsings- en herplaatsingskandidaten 	<ul style="list-style-type: none"> Advies aan stuurgroep over gewijzigde en ongewijzigde functies
		de stuurgroep adviseert de Colleges over ongewijzigde- en gewijzigde functies en over de (her)plaatsingskandidaten	advies aan de Colleges over ongewijzigde- en gewijzigde functies
		Colleges stellen hun voorgenomen besluiten over ongewijzigde en gewijzigde functies vast	<ul style="list-style-type: none"> vastgestelde ongewijzigde en gewijzigde functies medewerkers zullen erover worden geïnformeerd
		<ul style="list-style-type: none"> medewerkers ontvangen het voornemen tot plaatsing voorzover het een ongewijzigde functie betreft overige medewerkers ontvangen het voorgenomen besluit dat hun functie als gewijzigd wordt aangemerkt en derhalve herplaatsingskandidaat zijn alle medewerkers krijgen de mogelijkheid bedenkingen tegen het voorgenomen besluit in te dienen de herplaatsingskandidaten worden tevens in de gelegenheid gesteld kenbaar te maken voor welke vacatures binnen het OV-bureau zij in aanmerking willen komen 	Bedenkingen + belangstelling herplaatsingskandidaten
		Plaatsingsadviescommissie hoort indien nodig degenen die bedenkingen hebben ingediend en gaat indien nodig gesprekken aan met de herplaatsingskandidaten	advies aan de stuurgroep over het plaatsingsadvies (=concept-personeelsplan)
		Stuurgroep adviseert de Colleges over het concept-personeelsplan	advies aan de colleges over het concept-personeelsplan

Fase	Periode	Activiteit	Resultaat
	eind januari	Colleges besluiten over het personeelsplan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definitieve vaststelling personeelsplan in Colleges. ▪ Plaatsingsbrieven aan herplaatsingkandidaten ▪ Communiqué aan medewerkers (inclusief Bedrijfsplan)
	1 februari 2005	Start plaatsing van medewerkers in de nieuwe organisatie	
		Start bezwarenprocedure AWB 6 weken	

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 17 mei 2004, kenmerk 20/6.10/2004005063;

BESLUITEN:

- I. in principe in te stemmen met het voornemen tot het instellen van een Gemeenschappelijke regeling OV-bureau in de vorm van een openbaar lichaam;
- II. het definitieve besluit over de toestemming van de staten aan de colleges om deze samenwerking in deze vorm aan te gaan, te nemen wanneer een concept van de Gemeenschappelijke regeling OV-bureau wordt aangeboden aan de staten.

Assen, 7 juli 2004

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

ck/coll.

