

Agendapunt : 6
Nr. : 2011-03308
Bijlage : 2

Portefeuillehouder : A.J. Gerritsen

Onderwerp

Financiële toekomst en rol BRU en gemeenten m.b.t. Regiotaxi 2013-2020

Voorstel AB besluit

1. Op 1 januari 2013 worden de gemeenten verantwoordelijk voor Regiotaxi Utrecht. BRU blijft het contractbeheer uitvoeren en stelt vanuit de Brede Doeluitkering verkeer (BDU) een gelimiteerd bedrag beschikbaar.
2. Vanaf 1 januari 2013 stelt BRU jaarlijks een budget vanuit de BDU beschikbaar voor Regiotaxi Utrecht ter hoogte van € 3,28 miljoen per jaar.
3. Er komt een afbouwregeling waarbij het maximaal budget wordt afgebouwd van € 5,0 miljoen in 2013 naar € 3,28 miljoen in 2017. Mocht blijken dat de totale kosten over 2012 voor BRU lager zijn dan het maximale BDU plafond van € 5,0 miljoen, dan is dat bedrag het startbedrag voor de afbouwregeling in 2013.
4. Regiotaxi Utrecht wordt gecontinueerd voor de uitvoering van het zowel het Wmo als het CVV vervoer in de 9 gemeenten.
5. De beheersorganisatie inclusief contractbeheer van Regiotaxi Utrecht wordt ondergebracht bij BRU (zoals in huidige situatie). BRU behartigt de belangen van gemeenten hierin en BRU managet Regiotaxi Utrecht. Gemeenten geven echter invulling aan het product en de spelregels van Regiotaxi Utrecht met inachtneming van de uniforme uitstraling van het product Regiotaxi.
6. De kosten van de BRU beheerorganisatie van totaal € 200.000 per jaar worden afgetrokken van het beschikbare BDU budget voordat het budget verdeeld wordt over de gemeenten.
7. In een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst tussen BRU en gemeenten worden vastgelegd:
 - a. De financiële afspraken met betrekking tot Regiotaxi Utrecht
 - b. De wijze waarop en de voorwaarden waaronder de BDU gelden worden verdeeld
 - c. Afspraken over de beheerorganisatie van BRU en de kosten die hiermee gemoeid zijn.
 - d. Dat de gemeenten de hoogte van de reizigersbijdragen van Wmo/65+ geïndiceerden vaststellen en het DB van BRU de hoogte van de reizigersbijdrage voor de OV reiziger vaststelt.
8. De jaarlijkse stijging van de vervoerskosten wordt vanaf 2012 jaarlijks in de eigen bijdrage van de reizigers verwerkt zodat de kostendekkingsgraad van Regiotaxi Utrecht op niveau blijft.
9. Indien gewenst, worden de gemeenten door BRU ondersteund met het nemen van maatregelen om het gebruik van Regiotaxi Utrecht te "managen".
10. De totale extra kosten die gemoeid zijn met de overgangsregeling periode 2013 – 2020 bedragen € 3,2 miljoen.
11. De vastgestelde besparingsmaatregelen worden aangepast en de bovengenoemde financiële besluiten vormen de basis voor de meerjarenraming van BRU. Ten aanzien van de besparingsmaatregelen (periode 2011-2014) gelden voor dit besluit de jaartallen 2013 en 2014.

Alternatief WMO-wethouders

Naar aanleiding van een initiatief van de Wmo-wethouders van de BRU-gemeenten wordt het volgende alternatieve voorstel aan het AB voorgelegd waarbij voor Regiotaxi Utrecht een budget van € 4,2 miljoen per jaar beschikbaar wordt gesteld. Dit voorstel beantwoordt niet aan de financiële doelstellingen van BRU; het dagelijks bestuur zal zich echter niet verzetten indien het algemeen bestuur voor dit alternatief kiest. Het jaarlijks terugkerende miljoen aan extra uitgaven van regiotaxi gaan overigens wel ten koste van openbaar vervoer exploitatie.

1. Het budget voor de financiering van Regiotaxi wordt niet afgebouwd naar € 3,28 maar naar € 4,2 miljoen met daarbij de onderstaande afbouwregeling.

	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 4	jaar 5
plafond BDU	€ 5.000.000	€ 4.800.000	€ 4.600.000	€ 4.400.000	€ 4.200.000

2. Gemeenten en BRU gaan werken aan een harmonisering van de reizigersbijdragen.

De punten 4 t/m 11 van het DB-voorstel zijn van toepassing.

Aanleiding

Per medio augustus 2013 eindigen de huidige overeenkomsten van Regiotaxi Utrecht en dient opnieuw Europees aanbesteed te worden. Organisatorisch en qua uitvoering is Regiotaxi Utrecht nu een succes. De kosten voor Regiotaxi Utrecht stijgen jaarlijks. Regiotaxi Utrecht is onbetaalbaar geworden. Daarom heeft Bestuur Regio Utrecht een financieel onderzoek laten doen naar de manier waarop de betaalbaarheid van Regiotaxi Utrecht over de periode 2013 – 2020 beheerst kan worden.

Op 5 oktober 2011 heeft BRU een bijeenkomst georganiseerd voor de Wmo wethouders van de BRU-gemeenten over dit onderwerp. Na dit overleg hebben de Wmo wethouders een brief opgesteld waarin zij zich uitspreken over het voorstel. De brief is als bijlage bij deze nota gevoegd. Deze brief is aan de orde gesteld in het DB van 21 november 2011. Het DB heeft besloten om naast het eigen voorstel ook het alternatieve voorstel van de Wmo-wethouders aan het AB voor te leggen zodat het AB dit voorstel kan betrekken bij de besluitvorming.

Toelichting

Voorstel DB aan AB:

Per medio augustus 2013 eindigen alle overeenkomsten tussen vervoerders en Regiotaxi Utrecht na een contractperiode van vier jaar plus een éénmalige verlenging van twee jaar en dient BRU Regiotaxi Utrecht opnieuw Europees aan te besteden. Sinds de start in augustus 2007 is de uitvoeringskwaliteit van Regiotaxi Utrecht gestaag toegenomen en op dit moment is Regiotaxi Utrecht een succes. Er worden meer ritten gereden, het aantal pashouders neemt nog maandelijks toe, het aantal klachten is onder de gestelde besteksnorm en het op tijd uitvoeren van de ritten is meer dan acceptabel.

Sinds de start heeft geen enkele prijsverhoging plaatsgevonden als het gaat om de zogenaamde eigen bijdrage van de reizigers. Jaarlijks zijn vervoerskosten wel geïndiceerd conform bestek hetgeen heeft geleid tot een verlaging van de kostendekkingsgraad tot 33%. In vergelijking: het "normale" openbaar vervoer kent een gemiddelde kostendekkingsgraad van ruim 50% en een jaarlijkse indexering.

De huidige financiële constructie van Regiotaxi Utrecht kent geen plafond. Regiotaxi Utrecht is voor BRU onbetaalbaar geworden. Om de (financiële) toekomst van Regiotaxi Utrecht te borgen heeft het dagelijks bestuur in haar vergadering van 28 februari 2011 besloten om een financieel onderzoek te

laten plaatsvinden onder begeleiding van een stuurgroep. Het onderzoek is integraal bijgevoegd. Het onderzoek dient als basis voor de verdere uitwerking van de organisatie van Regiotaxi Utrecht.

Conclusies en adviezen uit het onderzoek integraal weergegeven (hoofdstuk 7 van het onderzoek):

1. De gemeenten hebben de meeste invloed op het gebruik en de kosten van Regiotaxi Utrecht. De gemeenten bepalen wie er toegang heeft tot Regiotaxi Utrecht en bepalen de hoogte van de reizigersbijdrage van de grootste groep gebruikers; de groep Wmo/65+ reizigers. BRU heeft slechts beperkt invloed op het gebruik. BRU bepaalt de hoogte van de reizigersbijdrage van een kleine groep gebruikers; de CVV reizigers (vrije reizigers). Daarnaast heeft BRU via het contractbeheer invloed op de kwaliteit van het vervoer. Omdat BRU slechts zeer beperkt invloed heeft op de kosten van Regiotaxi Utrecht, wordt geadviseerd de gemeenten een zwaardere rol te geven ten aanzien van Regiotaxi Utrecht.

2. Omdat BRU slechts beperkte invloed heeft op het gebruik en de kostenontwikkeling van Regiotaxi Utrecht en de beleidsverantwoordelijkheid voor de grootste groep gebruikers (Wmo/65+) van Regiotaxi Utrecht bij de gemeenten ligt, wordt BRU geadviseerd een plafond in te stellen op de hoogte van de BDU subsidie die BRU voor Regiotaxi Utrecht beschikbaar stelt. Voorgesteld wordt een plafond in te stellen met een hoogte van €3,28 miljoen (prijsspeil 2010)¹.

3. Voorgesteld wordt om de maximale BRU-bijdrage van €3,28 miljoen per jaar te verdelen over de deelnemende gemeenten op basis van het aantal inwoners per gemeente. Op basis van deze verdeelsleutel is het mogelijk de BDU te verdelen zonder dat onderscheid wordt gemaakt tussen de gemeenten. Om de overgang tussen de huidige situatie en de verdeling van BDU op basis van inwoners per gemeente soepel te laten verlopen wordt geadviseerd te starten met een verdeelsleutel die deels gebaseerd is op de kosten van 2010 en deels op basis van het aantal inwoners per gemeente. In de onderstaande tabel wordt een concreet voorstel gedaan.

	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 4	jaar 5
Verdeelsleutel kosten 2010	80%	60%	40%	20%	0%
Verdeelsleutel inwoners	20%	40%	60%	80%	100%

Om de gemeenten in de gelegenheid te stellen beleidaanpassingen te realiseren wordt geadviseerd een overgangsregeling te treffen waarbij de BDU afgebouwd wordt van €5 miljoen naar een plafond van €3,28 miljoen per jaar. Op de onderstaande bedragen worden voor de verdeling de beheerkosten nog in mindering gebracht.

	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 4	jaar 5
plafond BDU	€5.000.000	€4.500.000	€4.000.000	€3.500.000	€3.280.000

Op basis van de bovenstaande verdeelsleutels en de overgangsregeling ziet de verdeling van de BDU er als volgt uit:

Maximaal te ontvangen BDU per gemeente op basis van voorgestelde verdeelsleutels en afbouwregeling	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2014	BDU 2015	BDU 2016
Bunnik	€97.131	€92.737	€87.162	€80.404	€79.227
De Bilt	€832.262	€638.770	€469.781	€325.296	€224.477
Houten	€428.735	€376.352	€326.083	€277.927	€253.527
Maarsse	€162.251	€180.172	€190.504	€193.249	€205.990
Nieuwegein	€518.101	€460.225	€403.698	€348.518	€322.190
Utrecht	€2.491.478	€2.225.226	€1.962.775	€1.704.125	€1.584.541

¹ Dit bedrag is het opgebouwde BDU-bedrag voor Regiotaxi Utrecht bij overgang van de suppletierregeling (voorloper van de BDU) naar de BDU.

Vianen	€ 119.888	€ 117.156	€ 112.367	€ 105.521	€ 105.636
Zeist	€ 267.182	€ 290.855	€ 303.330	€ 304.607	€ 322.190
IJsselstein	€ 82.971	€ 118.506	€ 144.300	€ 160.353	€ 182.222
	€ 5.000.000	€ 4.500.000	€ 4.000.000	€ 3.500.000	€ 3.280.000

Van de bovenstaande bedragen dienen eerst nog wel de beheerkosten van € 200.000 afgetrokken te worden.

4. Geadviseerd wordt om Regiotaxi Utrecht te continueren als vervoersysteem voor de uitvoering van zowel het Wmo als voor het CVV vervoer. De combinatie van Wmo- en CVV vervoer binnen Regiotaxi Utrecht leidt tot een kostenefficiënt vervoersysteem. Indien de gemeenten apart een dergelijk vervoersysteem zouden opzetten, zouden de beheerkosten aanzienlijk hoger uitvallen. Behalve het instellen van een maximale ritlengte van 5 OV zones, zijn er geen kostenbesparende maatregelen t.a.v. het product Regiotaxi Utrecht te benoemen.

5. Geadviseerd wordt om ook de uitvoering van het contractbeheer door BRU te continueren. De uitvoering is kostenefficiënt en de kwaliteit van de uitvoering is goed. Bij de gemeenten is weinig kennis op dit terrein aanwezig.

6. Indien besloten wordt bovengenoemde adviezen op te volgen, dan dient er een samenwerkingsovereenkomst opgesteld te worden tussen BRU en de gemeenten, waarin wordt vastgelegd:

- de financiële afspraken met betrekking tot Regiotaxi Utrecht.
- de wijze waarop, en de voorwaarden waaronder de verdeling van de BDU over de gemeenten plaats kan en mag vinden.
- de afspraken over de kosten en de uitvoering van het opdrachtgeverschap en contractbeheer voor Regiotaxi Utrecht door BRU in opdracht van de gemeenten.

7. De kosten van het Regiotaxi Utrecht vervoer in 2010 bedroegen bijna € 8,5 miljoen. BRU betaalde bijna € 5,7 miljoen (67%) van de kosten vanuit de BDU, de gemeenten ruim € 1,9 miljoen (23%) en de reiziger € 0,8 miljoen (10%).

8. De verwachting is dat bij ongewijzigd beleid het aantal ritten, en de kosten van Regiotaxi Utrecht de komende jaren zullen stijgen als gevolg van het toenemend aantal Wmo geïndiceerden, de goede kwaliteit en de betrouwbaarheid van het vervoer.

9. De kostendekkingsgraad van Regiotaxi Utrecht is erg laag. Geadviseerd wordt om de reizigersbijdrage fors te verhogen. Het DB van BRU is en blijft bevoegd om de hoogte van de reizigersbijdrage van de OV reiziger vast te stellen (wettelijke taak DB). De gemeenten stellen de gereduceerde reizigersbijdragen voor Wmo en 65+ reizigers vast.

10. Aangezien er geen (wettelijke) noodzaak is om 65+ reizigers tegen een gereduceerd tarief te laten reizen, kunnen gemeenten overwegen om te stoppen met het laten reizen van de doelgroep 65+ tegen gereduceerd tarief. Een besparing voor BRU van € 0,43 miljoen per jaar. Besparing gemeenten € 0,13 miljoen per jaar.

11. In 2010 werden met Regiotaxi Utrecht 484.565 ritten gereden. De aanvullende OV functie van Regiotaxi Utrecht is zeer beperkt. Zo'n 10% tot 16% van het aantal ritten wordt gemaakt door CVV reizigers. De overige 86% tot 90% van de ritten worden gemaakt door WMO/65+ reizigers.

12. BRU wordt geadviseerd om, indien gewenst, de gemeenten te ondersteunen met het nemen van maatregelen om het gebruik van Regiotaxi Utrecht te "managen".

Ter aanvulling: onder punt 11 van bovenstaande conclusies wordt gesteld dat de aanvullende OV functie van Regiotaxi Utrecht zeer beperkt is. In de regionale OV-visie (concept DB BRU 20 juni 2011, pag.19 laag 3: individueel vervoer) is hierover het volgende opgenomen: *'Individueel vervoer gebeurt bij voorkeur overwegend per fiets, zeker in het stedelijk gebied. Dit is het geval bij korte ritten en bij voor- en natransport van het openbaar vervoer. Voor langere verplaatsingen speelt de auto een grote rol. Voor de zeer kleine groep reizigers die zich wil verplaatsen zonder gebruik te maken van fiets, auto of het dragende en servicenetwerk, is de Regiotaxi beschikbaar. Het gaat hierbij om minder dan*

0,5% van de OV-verplaatsingen in deze regio, met name om vervoer van en naar gebieden zonder lijngebonden openbaar vervoer. Om de fiets en de auto in het voor- en natransport te faciliteren en deels te stimuleren, zijn voorzieningen bij knooppunten essentieel.'

Indien het algemeen bestuur instemt met de adviezen, blijft in feite de huidige uitvoerings/beheersorganisatie intact. Wat wezenlijk verandert is de positie van de deelnemende gemeenten binnen Regiotaxi Utrecht. Was er in de "oude" organisatie nog sprake van een soort "gedeelde" verantwoordelijkheid met een zwaardere rol voor BRU, in de nieuwe situatie ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeenten. Een terechte conclusie want iedere gemeente heeft een eigen WMO- en ouderenbeleid en dit beleid kan binnen de nieuwe structuur van Regiotaxi Utrecht beter, directer en financieel verantwoord tot uiting worden gebracht. Tevens kan het product Regiotaxi beter aangepast en afgestemd worden aan de behoeften van de WMO gerechtigden.

De rol van BRU wordt beperkt tot beheerder, bewaker (van uitstraling en uniformiteit) en manager van Regiotaxi Utrecht op een (kosten) efficiënte manier. Zou BRU dit niet doen dan dient iedere gemeente zelf Europees aan te besteden en een eigen beheersorganisatie in te richten. Tevens is BRU verstrekker van de jaarlijkse subsidie vanuit de BDU aan de gemeenten. Voorwaarde hierbij is wel dat gemeenten binnen Regiotaxi Utrecht mogelijkheden bieden voor vrije reizigers. Hiermee wordt het systeem gekenmerkt als openbaar vervoer.

De jaarlijkse financiële bijdrage is vast en begrensd voor BRU. Gemeenten hebben zekerheid vanwege de jaarlijkse vaste bijdragen vanuit BRU en doordat gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het (financiële) beleid hebben de gemeenten vanwege de nieuwe positie binnen Regiotaxi Utrecht de mogelijkheid Regiotaxi tussentijds, ook financieel, bij te sturen.

Vervolg

Indien het algemeen bestuur instemt met bovenstaande adviezen is de volgende stap voor BRU het voorbereiden van een Europese aanbesteding voor Regiotaxi Utrecht. Hiertoe ontwikkelt BRU een projectplan in overleg en met instemming van betreffende gemeenten. WMO wethouders en ambtenaren van gemeenten worden hierbij betrokken.

Indien het algemeen bestuur de adviezen overneemt, dienen de besparingsmaatregelen zoals die nu voorliggen met betrekking tot Regiotaxi Utrecht aangepast te worden. Vanwege de voorgestelde overgangsregeling dienen de jaarlijkse budgetten voor Regiotaxi Utrecht tot en met 2017 met de volgende bedragen aangepast te worden:

- In 2013 het budget van € 4.050.000 verhogen met € 1.000.000
- In 2014 het budget van € 3.300.000 verhogen met € 1.200.000
- In 2015 het budget van € 3.280.000 verhogen met € 750.000
- In 2016 het budget van € 3.280.000 verhogen met € 250.000

De totale kosten die gemoeid zijn met de overgangsregeling bedragen over de periode 2013 – 2020 3,2 miljoen Euro. Wanneer het DB instemt met dit model, dan ligt de begroting voor meerdere jaren vast.

Voor deze kosten is geen dekking binnen de begroting van Regiotaxi Utrecht. De extra kosten zullen opgevangen moeten worden binnen de begroting programma OV concessie. Tevens dienen de kosten voor Regiotaxi in de besparingsmonitor voor de betreffende jaren bijgesteld te worden.

Alternatief voorstel van de Wmo wethouders:

De Wmo wethouders van de BRU-gemeenten stellen in de brief (zie bijlage) aan het DB dat zij grotendeels akkoord zijn met de gedane voorstellen. Ook onderkennen de Wmo wethouders dat de gemeenten meer invloed hebben op de toegang en het gebruik van Regiotaxi Utrecht dan BRU. De Wmo wethouders kunnen zich dan ook vinden in de voor gestelde rolverdeling tussen de gemeenten en BRU. Het bedrag van maximaal € 3,28 miljoen dat BRU structureel gaat aanwenden voor Regiotaxi vinden de Wmo wethouders echter te laag. Zij wensen dat er een afbouw gaat plaatsvinden naar € 4,2 miljoen. In de onderstaande tabel wordt de voorgestelde afbouwregeling weergegeven.

	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 4	jaar 5
plafond BDU	€ 5.000.000	€ 4.800.000	€ 4.600.000	€ 4.400.000	€ 4.200.000

Op basis van de afgesproken verdeelsleutels en de nieuwe overgangsregeling ziet de verdeling van de BDU over de gemeenten er als volgt uit:

Maximaal te ontvangen BDU per gemeente op basis van de voorgestelde verdeelsleutels en afbouwregeling	2013	2014	2015	2016	2017
Bunnik	€97.131	€98.920	€100.236	€101.079	€101.449
De Bilt	€832.262	€681.355	€540.248	€408.943	€287.440
Houten	€428.735	€401.443	€374.996	€349.394	€324.638
Maarssen	€162.251	€192.183	€219.080	€242.942	€263.768
Nieuwegein	€518.101	€490.907	€464.252	€438.137	€412.560
Utrecht	€2.491.478	€2.373.574	€2.257.191	€2.142.328	€2.028.986
Vianen	€119.888	€124.967	€129.223	€132.656	€135.266
Zeist	€267.182	€310.245	€348.830	€382.935	€412.560
IJsselstein	€82.971	€126.406	€165.945	€201.587	€233.333
	€5.000.000	€4.800.000	€4.600.000	€4.400.000	€4.200.000

Van de bovenstaande bedragen dient voor de verdeling nog wel de beheerkosten van € 200.000 afgetrokken te worden.

Vervolg

Indien het algemeen bestuur instemt met het voorstel van de Wmo-wethouders betekent dit een kostenverhoging van €2,72 miljoen over de periode 2013 t/m 2017 bovenop de kosten zoals deze worden vermeld in het originele voorstel.

Indien het algemeen bestuur de adviezen overneemt, dienen de jaarlijkse budgetten voor Regiotaxi Utrecht voor de periode 2013 tot en met 2017 met de volgende bedragen aangepast te worden:

- In 2013 het budget van € 5.000.000 verhogen met € 0
- In 2014 het budget van € 4.500.000 verhogen met € 300.000
- In 2015 het budget van € 4.000.000 verhogen met € 600.000
- In 2016 het budget van € 3.500.000 verhogen met € 900.000
- In 2017 het budget van € 3.280.000 verhogen met € 920.000

Voor deze kosten is geen dekking binnen de begroting van Regiotaxi Utrecht. De extra kosten zullen opgevangen moeten worden binnen de begroting programma OV concessie. Tevens dienen de kosten voor Regiotaxi in de besparingsmonitor voor de betreffende jaren bijgesteld te worden.

het dagelijks bestuur van Bestuur Regio Utrecht,

J.W. van Geuns,
secretaris

mr. A. Wolfsen,
voorzitter