

Geacht bestuur, beste collega's,

Op 21 november 2011 staat het onderwerp 'Financiële toekomst en rol van BRU en gemeenten Regiotaxi Utrecht 2013–2020' op de agenda van het dagelijks bestuur.

Door middel van deze brief willen wij uw aandacht vragen voor het effect dat dit voorstel heeft op de gemeentelijke Wmo budgetten. Wij verzoeken u dit mee te nemen in uw besluitvorming.

### **Grotendeels akkoord met het voorstel**

Het voorstel heeft tot doel de Regiotaxi op lange termijn betaalbaar te houden. Uiteraard steunen wij dit van harte, aangezien de Regiotaxi van essentieel belang is voor de Wmo-doelgroep. Wij kunnen dan ook instemmen met vrijwel alle beslispunten.

De enige uitzondering daarop is beslispunt 2. Met dit beslispunt wordt er een subsidieplafond ingesteld van € 3,28 miljoen, structureel vanaf 2017. Wel voorziet het voorstel in een afbouwregeling in de periode 2013–2017. Door het plafond te stellen op een bedrag dat zo'n € 2 miljoen lager ligt dan het huidige uitgavniveau, worden de gemeenten met een fors financieel risico geconfronteerd. Wanneer er niets verandert in de systeemkenmerken en financieringssystematiek, is aannemelijk dat in de komende jaren het gebruik en de kosten zullen toenemen. Een voorzichtige schatting is dat de kosten die ten laste komen van het Wmo budget per 2017 zijn verdubbeld ten opzichte van het uitgavniveau 2010. De (te verwachten toekomstige) Wmo budgetten zijn niet toereikend om dit risico op te vangen.

### **Alternatief**

Het door het BRU voorgestelde subsidieplafond voor de Regiotaxi van € 3,28 miljoen is gebaseerd op het bedrag dat op basis van de voormalige suppletierегeling is opgebouwd voor de Regiotaxi. Wij stellen voor om, rekeninghoudend met bovengenoemde ontwikkelingen, het subsidieplafond vast te stellen om € 4,2 miljoen. De onderbouwing<sup>1</sup> hiervoor vinden wij in het uitgangspunt dat gemeenten en BRU beiden een gelijk deel van de kosten dragen. De Wmo-geïndiceerde gebruiker betaalt daarbij het tarief dat volgens vaste jurisprudentie maximaal is toegestaan (regulier OV-tarief met een opslag voor extra service). Dit is een in meerdere regio's een gangbaar model.

### **Relatie met Regionale OV-visie**

De Regiotaxi is in zijn aard een duurder systeem dan regulier OV. Het is een systeem dat vooral door Wmo-geïndiceerden wordt gebruikt en ook een functie heeft voor openbaar vervoer. Daardoor is een verwevenheid ontstaan op het gebied van systeemkenmerken, maar ook voor wat betreft de financieringssystematiek. Afhankelijk van de functie die de Regiotaxi heeft voor het OV-systeem, is een zuivere discussie mogelijk over financiële verdeling. De rol van de Regiotaxi voor OV-reizigers wijzigt mogelijk met de uitwerking van de concept OV-visie van BRU.

Het BRU werkt aan een nieuwe visie op het OV netwerk in de regio, waarbij drie netwerken worden onderscheiden, dragend netwerk, servicenetwerk en individueel netwerk. Regiotaxi is nu genoemd als een vorm van individueel vervoer, naast auto, fiets, taxi en lopen. Het servicenetwerk kan uiteenlopend zijn in vorm en behoefte per gemeente of stadswijk en is dus maatwerk. Als de Regiotaxi een rol speelt in het servicenetwerk is een grotere bijdrage uit het OV budget te verdedigen.

---

<sup>1</sup> De totale kosten voor de Wmo-doelgroep bedroegen in 2010 ruim € 7 miljoen euro. Uitgaande van een kostenstijging van 3,5% per jaar (door groei van de doelgroep) is het aannemelijk dat de kosten in 2017 zijn opgelopen tot zeker € 9 miljoen. Daarbij is de aanname dat de Wmo-geïndiceerden als gevolg van voorgestelde maatregelen maximaal 10% van deze kosten zelf betalen (tegen 5% in 2010).

Op 12 oktober 2011 is het concept van de regionale OV-visie van BRU in het Algemeen Bestuur behandeld. Besloten is om het concept vrij te geven voor consultatie in de gemeenteraden. Ook is afgesproken dat er een aantal aanpassingen/toevoegingen worden opgenomen. Eén daarvan is de toevoeging van een notitie over de financiële doorrekening van de gevolgen van de nieuwe beleidskaders. Voorstel is om bij deze opdracht ook de rol de toekomstige Regiotaxi te betrekken. Aanpassing van het servicenetwerk kan er namelijk toe leiden dat een bepaalde doelgroep aanvullende vormen van vervoer nodig hebben. Dit rechtvaardigt dat er verhoudingsgewijs meer BDU geld aan collectief vervoer wordt besteed.

### **Inspanningen van de gemeenten**

Voor alle partijen is beheersing van de kosten van groot belang. Gemeenten hebben hierop de meeste invloed omdat zij gaan over de indicatiecriteria voor de Wmo doelgroep. Wij zullen er dan ook alles aan doen zo scherp mogelijk te (gaan c.q. blijven) indiceren.

Daarnaast is het voor ons bespreekbaar te komen tot harmonisatie van Wmo-tarieven in de BRU regio. Dit komt de efficiëntie ten goede. Ook is het voor ons bespreekbaar om in de toekomst een bijdrage van de cliënt te vragen voor de vervoerspas. Immers: vergelijkt men het met het reguliere OV, dan moet ook worden betaald voor de aanschaf van de OV-chipkaart. Wij verwachten dat deze bijdrage een remmend effect heeft op het aantal Wmo gebruikers van de Regiotaxi.

### **Aanbesteding voor een contact per 2013**

Wij kunnen instemmen met de beslispunten die gaan over de aanbesteding voor een nieuw contract per augustus 2013. Wij steunen de geformuleerde uitgangspunten voor wat betreft de rolverdeling tussen BRU en gemeenten, zowel financieel als inhoudelijk. Wij verwachten van het BRU dat zowel ambtelijk als bestuurlijk de gemeenten vroegtijdig worden betrokken. Daarbij ligt het voor de hand dat dit de ambtenaren en bestuurders zijn die zijn belast met de Wmo. Afhankelijk van de rol die Regiotaxi in het OV-aanbod gaat vervullen, zullen zowel Wmo- als Verkeer & Vervoer ambtenaren en bestuurders betrokken moeten zijn bij het opstellen van het Programma van Eisen.

### **Gevraagd besluit**

Samengevat vragen wij het subsidieplafond voor regiotaxi vast te stellen op € 4,2 miljoen (beslispunt 2). Het betrekken van de Regiotaxi in het geheel van de regionale OV-visie is daar onlosmakelijk mee verbonden. Hierbij is het van belang dat enerzijds een scheiding wordt gemaakt in de kosten voor Wmo geïndiceerden en OV reizigers, en anderzijds een onderscheid per gemeente omdat de rol van Regiotaxi in het OV-systeem per gemeente kan verschillen.

Hoogachtend,

De Wmo-wethouders van de BRU-gemeenten.

Namens dezen,

...