

Retouradres :

Gemeenteraad van Delft

Datum
29-01-2009
Ons kenmerk
927436
Uw brief van

Onderwerp
beleidsdocument Regiotaxi

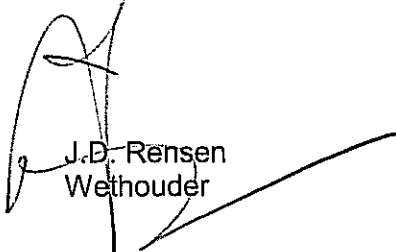
Uw kenmerk

Bijlage
1

Geachte heer/mevrouw,

Bijgevoegd treft u ter kennisname aan het beleidsdocument dat in de vergadering van 4 februari a.s. in het Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden op de agenda staat. U kunt dit document betrekken bij de bespreking van de Toekomst WMO-vervoer van 3 februari a.s..

Hoogachtend,



J.D. Rensen
Wethouder

CONCEPT

Van portefeuillehouder:	drs. P.W.M. Smit
Onderwerp:	Bevindingen Heroriëntatie Regiotaxi
Datum:	13 januari 2009
Contactpersoon:	A.F.M. Hilhorst
Doorkiesnummer:	070 7501 662

1. Besluiten**Opzet RegioTaxi Haaglanden komende aanbesteding**

Als resultaat van de uitgevoerde "Heroriëntatie RegioTaxi" en ter voorbereiding van de nieuwe aanbesteding van de RegioTaxi wordt het dagelijks bestuur voorgesteld in te stemmen met

- de voortzetting van het RegioTaxi-vervoer met het Stadsgewest als opdrachtgever
- de mogelijkheid voor de gemeenten om het Regiotaxi vervoer zelf te organiseren.
- de overdracht van de kostenverantwoordelijkheid voor RegioTaxi aan de Haaglanden gemeenten
- het opstellen van overeenkomsten met de gemeenten over de uitvoering en financiering van Regiotaxi. Dit zowel voor gemeenten die er voor kiezen om Regiotaxi zelf te organiseren als de gemeenten die Haaglanden vragen de RegioTaxi voor hen te organiseren.
- de wijze van ritkosten toedeling op basis van de indicatieverstrekkende gemeente of vertrekplaats.
- een maximale ritlengte van 5 zones.
- de optie om de nieuwe vervoerder pas met ingang van 15 maart 2010 te laten rijden in plaats van 1 september 2009.
- een door Haaglanden te organiseren kwartaaloverleg met gemeenten en vervoerder.
- het inrichten van het nieuwe bestek, waarbij bovenstaande besluiten en het oude bestek als uitgangspunten worden genomen.

Financiering RegioTaxi Haaglanden komende aanbesteding

Over bovenstaande inhoudelijke punten bestaat brede steun. Dit geldt echter niet voor de voorgestelde toekomstige financiering van RegioTaxi Haaglanden. Over de hoogte van de BDU-bijdrage vanuit het Stadsgewest lopen de standpunten sterk uitéén. Het probleem hierbij is dat het oorspronkelijke budget voor de regio-taxi in de loop der jaren fors is overschreden. Daarnaast is er een discrepantie ontstaan in het gebruik dat in de diverse gemeenten van het RegioTaxi vervoer wordt gemaakt. Hieronder wordt dit probleem nader verklaard.

Sinds 2004 krijgt het Stadsgewest in plaats van OV-suppletie een vaste Brede Doel Uitkering (BDU) van het Rijk. Om de hoogte hiervan te bepalen is destijds ook de suppletie voor de Regiotaxi meegewogen. De RegioTaxi woog voor € 2.800.000 (prijsspeil 2009) mee bij de vaststelling van de BDU. Dit bedrag is voor de Regiotaxi gereserveerd. Hoewel het Stadsgewest terughoudend is geweest met promotie van de RegioTaxi, omdat toename van het gebruik ten koste zou gaan van andere doelen, zijn de jaarlijkse kosten voor de RegioTaxi inmiddels gegroeid tot circa € 3.800.000. Tevens is vast komen te staan dat RegioTaxi voor 88% wordt gebruikt door WMO-geïndiceerden.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer heeft moeite met deze situatie, waarbij een steeds groter wordend OV-budget moet worden aangewend voor WMO-vervoer. Hij wil in beginsel niet meer OV-middelen aan RegioTaxi besteden dan oorspronkelijk de bedoeling was. In de gevoerde gesprekken is gebleken dat de gemeenten Delft en Zoetermeer tegen een beperking van de BDU-bijdrage zijn (zie bijlage 2). Beperking van de BDU-bijdrage tot

€ 2.800.000 zou de kwaliteit van de RegioTaxi doen verslechteren. RegioTaxi dient nu juist gelegenheid te krijgen om te herstellen en zich te ontwikkelen tot een goede voorziening. De gemeenten Delft en Zoetermeer stellen voor dat het Stadsgewest het bedrag van € 3.800.000 blijft aanwenden voor de RegioTaxi, waarbij de BDU-bijdrage over de gemeenten wordt verdeeld op basis van 50% historische opbouw en 50% inwonersaantal. De portefeuillehouder is van opvatting dat, indien gewenst, een eventuele verdere groei van het RegioTaxi-gebruik voor rekening moet komen van de gemeenten die het aangaat danwel uit bijdragen van de gebruikers, i.c. de WMO-geïndiceerden.

In principe zijn er, op basis van een maximalisatie van de regionale bijdrage aan de RegioTaxi, op dit moment vier varianten voor de toekomstige financiering van de RegioTaxi:

1. De regionale bijdrage aan de RegioTaxi wordt gemaximeerd op € 2.8 mln, waarbij op middellange termijn wordt toegegroeid naar een verdeling naar rato van het aantal inwoners.
2. De regionale bijdrage aan de RegioTaxi wordt gemaximeerd op € 2.8 mln. Deze bijdrage wordt verdeeld op basis van 50% historische opbouw en 50% naar rato van het inwoneraantal.
3. De regionale bijdrage aan de RegioTaxi wordt gemaximeerd op € 3.8 mln, waarbij op middellange termijn wordt toegegroeid naar een verdeling naar rato van het aantal inwoners.
4. De regionale bijdrage aan de RegioTaxi wordt gemaximeerd op € 3.8 mln. Deze bijdrage wordt verdeeld op basis van 50% historische opbouw en 50% naar rato van het inwoneraantal.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer heeft een voorkeur voor het eerste alternatief. Hij stelt het echter op prijs om binnen de kaders van Haaglanden nader van gedachten te wisselen over de alternatieven teneinde te trachten tot een zo breed mogelijk gedragen voorkeursvariant te komen.

Voorstel: Het DB wordt voorgesteld akkoord te gaan met...

2. Toelichting voorgestelde besluiten.

Heroriëntatie RegioTaxi Haaglanden

Naar aanleiding van het functioneren van de RegioTaxi is in het dagelijks bestuur van 6 februari 2008 besloten het contract met BTR niet te verlengen na 1 september 2009 en dus opnieuw te gaan aanbesteden. Het dagelijks bestuur heeft toen meteen besloten een heroriënterend onderzoek naar de RegioTaxi uit te laten voeren.

Dit onderzoek is van start gegaan met een bestuurlijk overleg met de WMO en VV Wethouders van de Haaglanden gemeenten, gevolgd door een interview ronde en 3 werkconferenties met de WMO en VV ambtenaren van de Haaglanden gemeenten. Tenslotte heeft er 9 oktober 2008 nog een gecombineerd bestuurlijk overleg plaats gevonden.

Alle bevindingen van het onderzoek staan in het bijgaande eindrapport Heroriëntatie Regiotaxi. Met instemming van het DB vormen de bevindingen van het onderzoek de uitgangspunten voor het bestek van de nieuwe aanbesteding. Bij de verdere voorbereiding van dit besluit (BOVV 4 feb) zijn ook de WMO-wethouders betrokken.

Brede steun voortzetting RegioTaxi

Belangrijkste resultaat van het onderzoek is de bevinding dat alle gemeenten binnen het Stadsgewest Haaglanden willen dat de RegioTaxi blijft bestaan als regionaal vervoerssysteem, en dat de gemeenten tevreden zijn met de organisatie ervan door Haaglanden. Met het huidige bestek is men tevreden. Alleen laat de uitvoering van het vervoer nog wel te wensen over.

Herverdeling BDU-bijdrage

Een tweede bevinding is dat het geld dat nu beschikbaar wordt gesteld voor de Regiotaxi niet eerlijk wordt verdeeld over de Haaglanden-gemeenten, als gevolg van verschillend gemeentelijk beleid. In de gemeenten waar de RegioTaxi als voorliggende voorziening is aangewezen, te weten Delft, Zoetermeer en Midden-Delfland wordt veel meer gebruik gemaakt van de RegioTaxi, waardoor in die gemeenten indirect veel meer BDU-subsidie wordt ontvangen. Daarnaast wordt in sommige gemeenten, door beleid op het gebied van indicering en tarieven, het gebruik van RegioTaxi aangemoedigd in plaats van het gebruik van het reguliere OV.

Om tot een eerlijker verdeling van de BDU-bijdrage te komen, werd aanvankelijk voorgesteld deze te verdelen op basis van het aantal inwoners per gemeente. De gemeenten Delft en Zoetermeer hebben er op aangedrongen ook rekening te houden met hun rol in de totstandkoming van dit budget. Om hieraan tegemoet te komen is het alternatief de BDU-bijdrage over de Haaglanden gemeenten te verdelen op basis van 50% inwonersaantallen en 50% historisch opbouw (zie bijlage 1).

Toebedeling ritkosten

De kostenverantwoordelijkheid voor de gemeenten betekent dat de ritkosten direct aan de gemeenten worden toebedeeld. De gemeenten zijn akkoord met het voorstel voor een toebedeling van de ritkosten die inhoudt dat

- aan een gemeente met RegioTaxi als verplicht te gebruiken vervoerssysteem, alle ritten van de eigen Wmo geïndiceerden worden toebedeeld;
- bij gemeenten die met een Persoonsgebonden Budget (Pgb) werken, de Wmo geïndiceerden beschouwd worden als OV reizigers;
- alle ritten van OV reizigers met vertrekplaats in de betreffende gemeente plus de retourritten die gelijktijdig met de heenrit geboekt worden, aan de betreffende gemeente worden toebedeeld;

Bijkomend voordeel is dat met deze toebedeling iedere gemeente maandelijks goede informatie kan ontvangen over het gebruik en de kwaliteit van hun deel van het RegioTaxi vervoer.

Beperking ritlengte

Alle gemeenten hebben aangegeven akkoord te kunnen gaan met het beperken van de ritlengte tot maximaal 5 OV zones. Vanuit iedere gemeenten zal de RegioTaxi de zorgplicht in het kader van de Wmo van de gemeenten afdekken door het vervoergebied op te rekken tot het gebied van de gemeenten plus 4 OV zones.

Een beperking van de ritlengte tot 5 zones betekent voor bepaalde gebieden, dat de uiterste randen van de Regio Haaglanden niet meer met de RegioTaxi te bereiken zijn. Dit zijn echter ritten die nauwelijks worden gereden. Daarnaast komt een beperking van de ritlengte de kwaliteit van het vervoer ten goede. Voor ritten over 6 zones en meer kunnen WMO-geïndiceerden gebruik maken van het landelijke bovenregionale vervoersysteem Valys. De kosten van Valys zijn bovendien lager dan die van de RegioTaxi.

Kwartaal Overleg

De gemeenten hebben allen aangegeven dat zij meer mogelijkheden willen tot overleg over de RegioTaxi. Voorstel is dit in te vullen door een kwartaal overleg met de gemeenten en de vervoerder(s) te organiseren over de uitvoering van de RegioTaxi. De gemeenten hebben aangegeven dit een goed voorstel te vinden.

Eigen systemen

De meeste gemeenten zien graag dat Haaglanden de RegioTaxi blijft organiseren. Den Haag gaat door met de Taxibus voor WMO geïndiceerden. Den Haag stelt de Taxibus niet open voor OV-reizigers en ziet hiermee af van +- € 800.000 BDU-bijdrage. Haaglanden zal om die reden de verantwoordelijkheid en de kosten +- € 500.000 voor het vervoer van de OV reizigers uit Den Haag op zich nemen.

Delft en Westland overwegen zelf een eigen systeem op te zetten. Het Stadsgewest moet op korte termijn starten met de voorbereidingen van een nieuwe aanbesteding en verzoekt Delft en Westland om begin december 2008 aan te geven wat hun keuze is. Op basis van de keuzes van de gemeenten zal een ontwerp voor het nieuwe vervoersysteem worden gemaakt. De voor- en nadelen van indeling in percelen en een eventuele scheiding tussen ritreservering en uitvoering zullen dan aan de orde komen.

Planning aanbesteding

Verschillende gemeenten hebben aangegeven er voorkeur aan te geven de nieuwe aanbesteding een half jaar door te schuiven. De budgetten voor het jaar 2009 zijn al vastgesteld, waarbij geen rekening is gehouden met de nieuwe kostenverantwoordelijkheid van de gemeenten voor de Regiotaxi. Als het aanbestedingstechnisch geen problemen oplevert geven de gemeenten er voorkeur aan de nieuwe vervoerder pas in maart 2010 te laten rijden in plaats van het oorspronkelijk geplande september 2009.

Beleidsstaak WMO gefinancierd met OV-gelden

Een belangrijke bevinding is dat de RegioTaxi hoofdzakelijk door WMO-geïndiceerden wordt gebruikt. Het vervoer van WMO-geïndiceerden is een beleidsstaak van de gemeenten en niet van een OV-autoriteit. Vrijwel overal in Nederland wordt dit vervoer al door gemeenten zelf gefinancierd met WMO-gelden.

Op dit moment wordt vanuit de BDU-OV een bijdrage geleverd van €3.800.000. De verhouding OV/WMO in de Regiotaxi is echter 12/88. Het Stadsgewest zou de BDU-bijdrage daarom kunnen beperken tot het deel dat door OV-reizigers in de RegioTaxi wordt gereden, te weten 12 % van € 3.800.000 is € 456.000. Omdat oorspronkelijk in de BDU € 2.800.000 voor de RegioTaxi is opgebouwd, is het billijk maximaal deze € 2.800.000 voor de RegioTaxi te behouden. De overschrijding van het oorspronkelijke budget van € 2.800.000 met circa

€ 1.000.000 is de afgelopen jaren ontstaan door de groei van het RegioTaxi-gebruik. De Portefeuillehouder VV is van mening dat deze groei tot een halt moet worden geroepen en dit geld weer beschikbaar dient te komen voor het reguliere OV. De toename van het RegioTaxi-gebruik boven de € 2.800.000 wil de Portefeuillehouder voortaan door de gemeenten zelf gefinancierd zien.

Toename van het RegioTaxi-vervoer staat haaks op het beleid van Haaglanden en de gemeenten om de verschillende doelgroepen zoveel mogelijk maatschappelijk te laten participeren. Gebruik van het regulier Openbaar Vervoer is onderdeel van deze maatschappelijke participatie. Gezamenlijk wordt daarom gewerkt aan het toegankelijk maken van het reguliere OV. Daarnaast is een rit per Regiotaxi gemiddeld 10 keer zo duur als een gemiddelde rit in het reguliere OV. Hoewel het OV nog niet geheel toegankelijk is, is het zaak het gemeentebestuur hier alvast op af te stemmen. Op dit moment komt het voor dat WMO-geïndiceerden gratis kunnen reizen met de RegioTaxi, maar moeten betalen voor gebruik van het OV. Bovendien drukken de kosten hiervan op het OV-budget van Haaglanden.

Zolang de gemeenten de kosten van hun eigen beleid niet zelf hoeven te betalen, ontbreekt de motivatie om dit beleid aan te passen. Daarom dienen de gemeenten kosten verantwoordelijk te worden, de BDU-bijdrage te worden beperkt tot de oorspronkelijke € 2.800.000 of in ieder geval te worden geplafonneerd.

Delft en Zoetermeer hebben in hun brief aangegeven hun geïndiceerden te willen stimuleren gebruik te maken van het reguliere OV door tarief acties of gratis OV. Het Stadsgewest Haaglanden wil hier graag met de gemeenten over meedenken op welke wijze dit beleid ontwikkeld en vormgegeven kan worden. Hierbij gaat het Stadsgewest Haaglanden er wel vanuit dat de inkomstenderving door de gemeenten betaald zal worden.

Bijlage 1

Voorstel verdeelsleutel

In het kader van de kostenverantwoordelijkheid voor Regiotaxi wordt de BDU-bijdrage tijdens de komende aanbesteding verdeeld over gemeenten. In het BOVV van 26 november jl. is voorgesteld om tot een verdeelsleutel te komen die meer rekening houdt met de historische opbouw van de € 2.800.000 in de BDU.

In de huidige situatie (kolom 1) wordt de BDU bijdrage niet eerlijk verdeeld over de Haaglanden gemeenten; de gemeenten Delft en Zoetermeer ontvangen relatief veel meer dan de rest. Het aanvankelijke voorstel om dit te corrigeren door uit te gaan van alleen de inwoneraantallen (kolom 2) deed echter geen recht aan de rol van met name Delft en Zoetermeer in de opbouw van de BDU. Het voorstel om de verdeelsleutel te baseren op het aantal 65+'ers per gemeente (kolom 3) levert nauwelijks verschil vergeleken met het aantal inwoners. Een verdeelsleutel op basis van het aantal geïndiceerden (kolom 4) bevoordeelt echter weer te veel de gemeenten die een stimulerend beleid ten opzichte van het gebruik van de RegioTaxi hebben gevoerd.

	1	2	3	4	5
	ritten maart 2008	inwoners	65+'ers	Aantal geïndiceerden	Historische opbouw
Delft	44,5%	9,6%	9,0%	22,9%	49,9%
Zoetermeer	26,8%	11,9%	9,7%	18,2%	20,3%
Midden-Delfland	1,4%	1,8%	1,6%	1,1%	0,3%
Rijswijk	4,0%	4,7%	3,9%	3,3%	5,6%
Westland	4,1%	10,0%	9,8%	6,6%	7,0%
Wassenaar	0,5%	2,6%	7,3%	1,9%	0,5%
Pijnacker-Nootdorp	1,6%	4,4%	3,3%	1,4%	0,7%
Den Haag	13,7%	47,7%	45,2%	39,4%	12,2%
Leidschendam-Voorburg	3,4%	7,3%	10,1%	5,2%	3,4%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De historische opbouw (kolom 5) is gebaseerd op een representatieve steekproef van het RegioTaxi gebruik per gemeente in 2003. Op basis van het gebruik in dit jaar is destijds de BDU vastgesteld.

Om zowel recht te doen aan de historische opbouw van de € 2.800.000, als aan de wens om de BDU bijdrage op een beleidsonafhankelijke basis te verdelen over de Haaglanden gemeenten, is gekomen tot een verdeelsleutel op basis van 50% historische opbouw en 50% inwoneraantallen; zie kolom 6 en 7.

	6	7
	50/50 inwoners /historische opbouw	Rekenvoorbeeld bij BDU-bijdrage van €2.800.000
Delft	29,8%	€ 833.632
Zoetermeer	16,1%	€ 451.260
Midden-Delfland	1,0%	€ 28.352
Rijswijk	5,2%	€ 144.334
Westland	8,5%	€ 237.052
Wassenaar	1,5%	€ 43.360
Pijnacker-Nootdorp	2,6%	€ 72.050
Den Haag	30,0%	€ 839.278
Leidschendam-Voorburg	5,4%	€ 150.679
	100,0%	€ 2.800.000

Wat aan het eind van het jaar overblijft aan onbestede BDU-bijdrage, wordt door het Stadsgewest herverdeeld over de gemeenten met een tekort. In kolom 8 worden de bedragen weergegeven na de herverdeling. Wat er aan het eind van het jaar aan onbestede BDU is her te verdelen, is gebaseerd op het huidige gebruik van de RegioTaxi per gemeente (kolom 9).

	8	9
	Totaal na herverdeling	Huidig gebruik
Delft	€ 1.025.866	€ 1.730.000
Zoetermeer	€ 689.134	€ 1.045.000
Midden-Delfland	€ 20.000	€ 20.000
Rijswijk	€ 155.000	€ 155.000
Westland	€ 160.000	€ 160.000
Wassenaar	€ 20.000	€ 20.000
Pijnacker-Nootdorp	€ 65.000	€ 65.000
Den Haag	€ 535.000	€ 535.000
Leidschendam-Voorburg	€ 130.000	€ 130.000
	€ 2.800.000	€ 3.860.000

In het BOVV is verzocht om een berekening van het budget waarin meer zekerheid wordt gegeven over de uiteindelijke herverdeling van de onbestede BDU-bijdrage. Die zekerheid kan slechts met een marge van 10 tot 15% worden gegeven: veel gemeenten krijgen met deze verdeling meer dan er momenteel aan RegioTaxi ritten wordt verreden. In theorie kan een gemeente zijn complete BDU-bijdrage opmaken door het RegioTaxi vervoer te stimuleren, zodat er niets te herverdelen is. In de praktijk zal stimulering van het RegioTaxi gebruik slechts een beperkt effect hebben, als gevolg van de aard van het product. Daarnaast is het niet toegestaan het product te veranderen en er andere doelgroepen van gebruik te laten maken.

In het kader van het toegankelijkheidsbeleid is het tevens wenselijk om voor de nieuwe aanbesteding tot een globale afstemming van het beleid ten opzichte van de RegioTaxi te komen, waarbij het gebruik van het regulier OV gestimuleerd wordt en het gebruik van RegioTaxi ontmoedigd.

Omdat groei van het RegioTaxi-gebruik dus beperkt blijft, kan met een marge van 10 tot 15% worden uitgegaan van een herverdeling zoals weergegeven in bovenstaande tabel.

De verdeling van de BDU-bijdrage is alleen geldig voor het contract dat in 2010 wordt aanbesteed. Dit contract heeft een looptijd van 4 tot 6 jaar afhankelijk van de prestaties van de vervoerder. Voor de daaropvolgende aanbesteding zal de huidige opzet worden geëvalueerd. De BDU-bijdrage is inclusief projectkosten, gemiddeld € 200.000 per jaar. Deze worden naast de exploitatiekosten ook verdeeld over de gemeenten.

Bijlage 2

Brief gemeenten Delft en Zoetermeer (8 januari 2009)

Geachte heer Smit,

Naar aanleiding van de discussie over de heroriëntatie van de Regiotaxi, die onder meer recentelijk in het BOW is gevoerd, sturen wij u deze brief. Het doel van deze brief is om het standpunt van de gemeenten Zoetermeer en Delft kenbaar te maken over de heroriëntatie van de Regiotaxi. In deze brief doen we verder een aantal voorstellen, waarmee we willen aansluiten bij de eerder gevoerde discussie en tegelijk een bijdrage willen leveren aan de besluitvorming zoals die in het eerste kwartaal van 2009 tot stand moet komen.

Naar ons idee spitst de discussie over de heroriëntatie van de Regiotaxi zich toe op een drietal punten, te weten:

1. De aanvullende openbaar vervoerfunctie van de Regiotaxi in relatie tot het regulier openbaar vervoer;
2. De totstandkoming van de Brede Doeluitkering (BDU), de verdeling van dit budget en de bezuiniging van 1 miljoen euro;
3. Het opdrachtgeverschap en lokale invloed op de uitvoering.

In deze brief zullen wij puntsgewijs ingaan op bovenstaande punten.

Aanvullend en regulier openbaar vervoer

De Regiotaxi staat open voor alle reizigers. Omdat de Regiotaxi ook een openbaar vervoerfunctie heeft, kan aanspraak gemaakt worden op de BDU waaruit vervolgens de Regiotaxi grotendeels wordt bekostigd. Ondanks het feit dat de Regiotaxi een open systeem is, is het Stadsgewest Haaglanden van mening dat de Regiotaxi teveel wordt gebruikt door mensen die ook (fysiek) in staat zijn om met het reguliere openbaar vervoer te reizen.

Zoetermeer en Delft delen met u de mening dat de regiotaxi-reizigers indien mogelijk gebruik moeten (kunnen) maken van het reguliere openbaar vervoer. Om die reden werken wij, samen met de andere gemeenten nu en ook in de toekomst aan de aanleg van toegankelijke haltes. De gemeenten Zoetermeer en Delft erkennen daarnaast echter ook de belangrijke aanvullende openbaar vervoerfunctie van de Regiotaxi; bijvoorbeeld voor gebieden die buiten de acceptabele loopafstand naar een halte liggen of voor mensen die vanwege hun loopvermogen zuinig moeten zijn met te lopen meters.

Voor Delft is in dit verband bovendien relevant dat het stadsbuslijnnennet aanzienlijk is ingeperkt. Dit vanwege de bekostiging van tramlijn 19, een verbinding die vooral mikt op woonwerk-verkeer van en naar de Technische Universiteit / Technopolis. Over deze thematiek komt de gemeente Delft op een later moment nog graag met u te spreken.

Een en ander neemt niet weg dat de gemeenten Zoetermeer en Delft geïnteresseerd zijn in het beïnvloeden van de keuze van de huidige Regiotaxi-reiziger ten gunste van het regulier openbaar vervoer. Naar ons idee zou de promotie van het reguliere openbaar vervoer zich voornamelijk moeten richten op de keuzereiziger, ofwel de reiziger die goed gebruik kan

maken van het openbaar vervoer maar momenteel kiest voor het gemak van de Regiotaxi. Wij denken dat de keuzereiziger verleid kan worden om vaker van het reguliere openbaar vervoer gebruik maken. Dit zou vervolgens een vermindering van het gebruik van de Regiotaxi kunnen opleveren. Uit landelijke evaluaties is gebleken dat, onder meer in Rotterdam, het aantal WMO-ritten daalde bij tariefsacties in het openbaar vervoer.

Concreet denken wij aan het aanbieden van gratis openbaar vervoer voor WMO-pashouders (65+ en/of medisch geïndiceerd) in de daluren.

Weliswaar kan een dergelijke aanpak naar onze mening het beste starten als experiment met evaluatie, maar wij voelen er veel voor een dergelijke beleidsrichting structureel te maken.

Over de mogelijkheden en de concrete uitvoering van gratis openbaar vervoer zouden wij graag met u verder willen praten, ook indachtig de deskundigheid die op dit terrein bij het stadsgewest beschikbaar is.

De Brede Doeluitkering (BDU)

De kosten voor de Regiotaxi bedragen circa € 3,8 mln. Op dit ogenblik wordt de Regiotaxi bekostigd uit de BDU (€ 2,8 mln) en uit de OV-exploitatie (€1,0 mln). Haaglanden is voornemens om de Regiotaxi voortaan alleen nog uit de BDU (€ 2,8 mln) te bekostigen. Er komt dus €1,0 mln minder beschikbaar voor de Regiotaxi. Haaglanden is van mening dat dit bedrag voor het reguliere openbaar vervoer moet worden aangewend.

De gemeenten Zoetermeer en Delft zijn geen voorstanders van deze besparing. De Regiotaxi heeft de afgelopen jaren nogal wat reputatieschade opgelopen en moet nu alle kans krijgen zich te herstellen en verder te ontwikkelen tot een kwalitatief goede voorziening. Dit geldt naar onze mening des te meer nu de combinatie van (dubbele) vergrijzing en de druk op WMO-budgetten steeds sterker voelbaar zal worden. Daartegenover staat dat door de succesvolle aanbesteding met betrekking tot het regulier OV het financiële argument niet de doorslag hoeft te geven. Wij pleiten er daarom voor de bewuste middelen binnen het hierboven beschreven kader in te zetten.

De BDU voor de Regiotaxi is in het verleden opgebouwd uit de eigen bijdrage voor het vervoer plus een OV-suppletie. Voor iedere gulden die voor het vervoer werd uitgegeven, kwam vanuit het rijk een suppletie van 1,3. De gemeenten Delft en Zoetermeer hebben hun lokale systemen (Stadstax) ondergebracht bij Regiotaxi Haaglanden. Doordat met name Delft en Zoetermeer veel ritten in het systeem hebben gegenereerd, is de huidige opbouw van de BDU (€ 2,8 mln) voor het overgrote deel aan deze gemeenten te danken.

Aanvankelijk heeft Haaglanden overwogen om de BDU te herverdelen op basis van inwoneraantallen. Met name Delft en Zoetermeer, die juist hebben gezorgd voor de opbouw van een aanzienlijk deel van de BDU, zouden hierdoor zwaar worden benadeeld. Als compensatieregeling is onlangs in het BOW van 26 november 2008 voorgesteld om de BDU te verdelen op basis van het aandeel ritten (50%) en op basis van het inwonersaantal (50%) (Zie brief Zoetermeer en Delft aan Stadsgewest van 10 oktober 2008).

In het ambtelijk overleg over de aanbesteding van de Regiotaxi van 9 december 2008 is aangekondigd dat wordt overwogen om de BDU te verdelen op basis van de historische opbouw van de BDU (50%) en op basis van het inwonersaantal (50%). De verwachting is dat dit voorstel het minste verschil oplevert ten aanzien van de huidige verdeling en dus het meeste recht doet aan de oorspronkelijk opbouw van de BDU. Dit laatste voorstel heeft daarom ook onze voorkeur.

Opdrachtgeverschap en lokale invloed

Zoetermeer en Delft geven er de voorkeur aan dat Stadsgebied Haaglanden als opdrachtgever voor de Regiotaxi blijft opereren. Naar ons idee wordt hiermee de beste garantie geboden voor een samenhangend regionaal vervoersysteem. Wij vinden het wel belangrijk om meer invloed te kunnen uitoefenen op de uitvoering van de Regiotaxi. Wij vinden het belangrijk dat er (structureel en indien nodig incidenteel) overleg tussen de gemeente, Haaglanden en de vervoerder mogelijk is. Daarnaast opteren wij voor een systeem waarin, indien de vervoerder in één (of meerdere) gemeente(n) niet goed presteert, de mogelijkheid bestaat tot het geven van een waarschuwing en in het uiterste geval het ontbinden van het contract met de vervoerder alleen in die gemeente(n). In het ambtelijk overleg op 9 december 2008 is aangegeven dat bovenstaande wensen bespreekbaar zijn.

Tot slot

Met het voorgaande hebben wij gepoogd een evenwichtige benadering te schetsen waarmee zowel aanvullend als regulier openbaar vervoer zijn gediend, uitgegaan wordt van de keuzevrijheid van de burger en bovendien een verdedigbare formule wordt gevonden voor de verdeling van het BDUBudget. Daarmee kan ook in de komende periode een regionaal Regiotaxisysteem blijven draaien met, indien nodig, duidelijk gepositioneerde lokale invloed.

Uiteraard zijn wij graag bereid tot nadere discussie over deze voorstellen.
Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van Delft,
mede namens het college van burgemeester en wethouders van Zoetermeer,
burgemeester, secretaris,

J.D. Rensen l.b.

drs. T.W. Andriessen Ls.