

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Collectief Vraagafhankelijk Vervoer in de Provincie Utrecht

Cie-datum : 1 april 2004

Cie-nummer: 2004IME17

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: 15 juni 2004	inspraak: nee
eerdere behandeling in cie: nee	op:
in PS: nee	op:

Behandelend ambtenaar: Mw. M. Popescu
Portefuillehouder: Dhr. G. Mik

toestel: 3467

Inleiding

De provincie Utrecht is concessiehouder voor het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) in haar gebied.

Daarbij is de provincie verantwoordelijk voor het OV-gedeelte, deelnemende gemeenten aan het systeem formuleren het beleid voor de doelgroepen (WVG, ouderen).

De provincie wenst om in samenwerking met gemeenten, een gezamenlijk CVV/WVG systeem in stand te houden en dit verder uit te bouwen. Inmiddels is het traject van voorbereiding van de aanbesteding van deze concessies gestart. Voor het opzetten van een duurzaam CVV systeem dienen alle partijen, zowel de deelnemende gemeenten als de provincie, hun standpunt te bepalen met betrekking tot de opzet en de financiering ervan.

Daarbij kiest de provincie voor een eenduidig systeem in haar gebied met een kostendekkende exploitatie van het OV-gedeelte, waarbij een financiële scheiding wordt aangebracht tussen CVV- en WVG-gedeelte.

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

Wordt geagendeerd:

X voor oriënterende bespreking

Beoogd effect

Met dit voorstel wordt beoogd een duurzaam CVV/ WVG systeem in de provincie in stand te houden en uit te bouwen, binnen de beschikbare middelen uit de rijksbijdrage voor CVV.

Argumenten

In het SMPU is het volgende opgenomen: "Het CVV voorziet in de mobiliteitsbehoefte in het stedelijk en landelijk gebied, waar de exploitatie van lijngebonden regulier OV niet rendabel of om andere redenen niet mogelijk is. Het CVV vervult daarnaast een functie in de vervoerbehoefte van mensen met een mobiliteitsbeperking".

De financiering van de huidige CVV in zowel Eemland als in de ex-BRU gebieden staat onder grote druk, omdat het Rijk de afgelopen jaren forse bezuinigingen (-10%) heeft doorgevoerd. Ook voor 2005 en 2006 is het Rijk voornemens de rijksbijdrage voor CVV met circa 5% te verlagen. Daarnaast wordt met ingang van 1 januari 2005 de rijksbijdrage voor CVV bevroren op het niveau van 2003 en is de hoogte van de rijksbijdrage vanaf 2005 ook niet meer gerelateerd aan de opbrengsten. Daarmee is de garantie van financiering van uitbreidingen van het CVV weggefallen.

Dit betekent dat de basis voor de financiering van CVV vanaf 2005 smal is en als gevolg van de bezuinigingen zal moeten veranderen. CVV is een 'open eind' systeem, waarbij groei in gebruik onherroepelijk leidt tot een toename van de kosten. Bij een 'bevroren' rijksbijdrage is groei in het CVV dus een bedreiging voor de financiering.

Financiën

Bij het voorstel voor duurzame financieringsopzet wordt een financiële scheiding wordt gemaakt tussen de financiering van de CVV-ritten en de WVG-ritten in het CVV-systeem. Dit financiering hiervan past binnen de beschikbare rijksbijdrage.

Communicatie

Het standpunt van de provincie wordt door de portefeuillehouder Infrastructuur ingebracht in de stuurgroepen CVV.

Inmiddels heeft de stuurgroep CVV besloten het contract met de Regiotaxi Eemland met 2 jaar te verlengen.

Dat betekent, dat het CVV in de ex-BRU gemeenten apart wordt aanbesteed.

In de stuurgroep is aangegeven, dat de provincie Utrecht in verband met de ook in de regio Eemland streeft naar een scheiding van de financiën tussen WVG en Overig vervoer. Dit als gevolg van de bezuinigingen op het openbaar vervoer de aanpassing van de rijksregelingen.

Bijlagen

Toelichting "Strategie Collectief Vraagafhankelijk Vervoer in de Provincie Utrecht"

Strategie voor de opzet van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in de Provincie Utrecht

Inleiding

In de provincie Utrecht bestaat het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) uit Regiotaxi Eemland en CVV in het overgedragen gebied van het BRU (5 gemeenten in oost en 8 in west). Daarnaast nemen de Utrechtse gemeenten Rhenen en Veenendaal deel aan de Regiotaxi De Vallei. Het CVV is een vorm van vraagafhankelijk openbaar vervoer van deur tot deur voor openbaar vervoerreizigers en doelgroepen: WVG (Wet Voorzieningen Gehandicapten) en ouderen. De provincie is verantwoordelijk voor het OV-gedeelte, deelnemende gemeenten aan het systeem formuleren het beleid voor de doelgroepen.

Er wordt nu gewerkt aan de voorbereiding van de aanbesteding van de CVV- concessies Oost en West, met als ingangsdatum 1 januari 2005. Uit oogpunt van doelmatigheid en effectiviteit, is het belangrijk om voor het CVV in de hele provincie te kiezen voor een eenduidig opzet. Tegelijkertijd doet het probleem zich voor dat er fors wordt bezuinigd op de rijksbijdrage van openbaar vervoer en dat het rijksbijdragesysteem wordt gewijzigd. Ook op het WVG budget van de gemeenten wordt bezuinigd. Dit betekent dat er afspraken moeten worden gemaakt over de financieringsystematiek van het CVV en over het aandeel in de kosten van de gemeenten voor het WVG gedeelte.

1. Huidige situatie CVV

1.1 CVV in Eemland (deel van Utrecht-Oost).

Bestuurlijke verhoudingen en stand van zaken concessies

In het concessiegebied Eemland vervullen de provincie en de gemeente Amersfoort, namens de partijen, de rol van opdrachtgever voor het huidige systeem. De afspraken zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst Regiotaxi Eemland.

Het lopende contract met de vervoerder eindigt op 31.12.2004, met mogelijkheid voor verlenging voor maximaal 2 jaar. Verlenging van de vervoersovereenkomst kan uitsluitend plaatsvinden na een hiertoe door partijen genomen unaniem besluit. Begin maart neemt de bestuurlijke stuurgroep een besluit over de verlenging van het huidige CVV contract.

De huidige opzet

In Eemland is de betrokkenheid van gemeenten voor hun WVG-beleid groot. Door de intensieve samenwerking tussen de gemeenten, het gewest en de provincie is er een breed draagvlak en een eenduidig beleid voor wat betreft de inbreng van de WVG-doelgroepen. Het fundament voor het CVV is duidelijk zichtbaar.

De financieringsopzet

De financieringsopzet van het CVV in Eemland is nu nog gebaseerd op de rijksbijdragesystematiek, waarbij iedere opbrengst in het systeem rijksbijdrage (suppletie) genereert. Provincie ontvangt de rijksbijdrage hiervoor en sluit dit door naar het CVV in Eemland.

Er is onderscheid gemaakt tussen het gebruik door WVG-doelgroep en andere reizigers, maar de suppletie gaat over beide doelgroepen. Dit kan als volgt schematisch worden weergegeven:

	CVV-rit:	WVG-rit:
Zoneprijs	€ 3,85	€ 3,85
Bijdrage reiziger	€ 1,55	€ 0,40
Bijdrage Provincie	€ 2,30	€ 0,52
Bijdrage gemeente		€ 2,93

1.2. CVV in overgedragen BRU-gemeenten (Utrecht-West en deels Utrecht-Oost)

Bestuurlijke verhoudingen en stand van zaken concessies

Van de 13 gemeenten die van het BRU zijn overgedragen, nemen er 12 deel aan het huidige CVV systeem. De voorwaarden met betrekking tot CVV zijn vastgelegd in het overdrachtsdocument gebiedsverkleining BRU. De taak is formeel op 1 januari 2004 naar de provincie overgegaan, materieel overdracht volgt op 1 juni 2004. Gedurende de periode 1 januari-1 juni zijn de regels van het BRU van toepassing.

Als toekomstige concessieverlener werkt de provincie toe naar aanbesteding van CVV in dit gebied met ingang van 1 januari 2005. Voor de tussenliggende periode wordt met de huidige vervoerder een contract afgesloten.

Voor de begeleiding van de aanbesteding en het voorbereiden van een bestuursovereenkomst wordt een stuurgroep geformeerd.

De huidige opzet

In de huidige opzet van het CVV is en de betrokkenheid van gemeenten beperkt, met als consequentie dat het CVV in de meeste gemeenten slechts een beperkte functie vervult. De gemeenten hebben volledige vrijheid, waardoor er sprake is van een versnipperd aanbod voor de WVG doelgroepen. Hun doelgroepen maken daardoor vaak in beperkte mate gebruik van het CVV. Er is geen eenduidig beleid bij deze gemeenten over de inbreng van deze doelgroepen. Er is zelfs een gemeente (Lopik) die haar doelgroep WVG in het geheel niet subsidieert via het CVV. Het fundament van het CVV in dit gebied is daarom niet bijzonder groot. De combinatiegraad wordt niet positief beïnvloed, zodat daarmee de kostprijs bij een aanbesteding relatief hoog kan komen te liggen.

De huidige financieringsopzet

De huidige financieringsconstructie van het CVV in dit gebied is voor de gemeenten winstgevend. Gemeenten dragen daar alleen bij het verschil tussen het 'basistarief' voor een CVV-klant en het zelf vastgestelde tarief voor hun WVG-doelgroep.

Dit is als volgt schematisch weergegeven:

	CVV-rit:	WVG-rit:
Zoneprijs	€ 3,85	€ 3,85
Bijdrage reiziger	€ 1,55	€ 0,40
Bijdrage BRU	€ 2,30	€ 2,30
Bijdrage gemeente		€ 1,15

1.3. Regiotaxi De Vallei

De Utrechtse gemeenten Rhenen en Veenendaal nemen deel aan de Regiotaxi De Vallei. De afspraken hieromtrent zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Regiotaxi De Vallei die mede door de Provincie Utrecht is ondertekend.

Regiotaxi De Vallei heeft een looptijd van 3 jaar (t/m 31-12-2004) met de mogelijkheid voor verlenging tot een maximum van 24 maanden. Verlenging van de vervoersovereenkomst kan uitsluitend plaatsvinden na een hiertoe door partijen genomen unaniem besluit. Binnenkort neemt de stuurgroep een beslissing over verlenging van het huidige contract met maximaal 2 jaar.

Ten aanzien van de financiering geldt het volgende. De opbrengstsuppletie die door de reizigersopbrengsten wordt gegenereerd, wordt overgeheveld naar de provincie Gelderland. Zowel de Provincie Utrecht als Gelderland wensen, ongeacht of het contract wordt verlengd of dat er een aanbesteding wordt gehouden, afspraken te maken met de partners over de financieringswijze.

2. Probleemstelling

2.1. Wijziging rijksbijdragesystematiek en bezuinigingen

In de huidige rijksbijdragesystematiek is de hoogte van de rijksbijdrage gebaseerd op de gerealiseerde opbrengsten van het CVV inclusief de WVG-doelgroep. Voor iedere € 1,0 opbrengst, verstrekt het Rijk € 1,30 (niveau 2004).

De financiering van de huidige CVV in zowel Eemland als in de ex-BRU gebieden staat onder grote druk, omdat het Rijk de afgelopen jaren forse bezuinigingen (-10%) heeft doorgevoerd. Ook voor 2005 en 2006 is het Rijk voornemens de rijksbijdrage voor CVV met circa 5% te verlagen. Daarnaast wordt met ingang van 1 januari 2005 de rijksbijdrage voor CVV bevroren op het niveau van 2003 en is de hoogte van de rijksbijdrage vanaf 2005 ook niet meer gerelateerd aan de opbrengsten. Daarmee is de garantie van financiering van uitbreidingen van het CVV weggefallen.

Dit betekent dat de basis voor de financiering van CVV vanaf 2005 smal is en als gevolg van de bezuinigingen zal moeten veranderen. CVV is daarnaast per definitie een 'open eind' systeem, waarbij groei in gebruik onherroepelijk leidt tot een toename van de kosten. Bij een 'bevroren' rijksbijdrage is groei in het CVV dus een bedreiging voor de financiering.

Omdat het CVV in de regio Eemland de afgelopen jaren grootschaliger is opgezet, is het beschikbare bedrag aan rijksbijdrage voor dit gebied groter dan voor de overgedragen BRU-gemeenten, waar het CVV-systeem de afgelopen jaren op low profile basis is opgebouwd.

Verwacht wordt dat in de toekomst het gebruik in het gebied van overgedragen BRU gemeenten zeer waarschijnlijk zal toenemen, omdat ook gemeenten minder subsidie voor hun WVG doelgroep beschikbaar hebben.

Bij continuering van de huidige opzet in de overgedragen BRU gemeenten kan iedere gemeente op eenvoudige wijze de WVG-doelgroep voor rekening van de provincie laten komen, terwijl hier er geen extra rijksbijdrage tegenover staat. Hierdoor kan een gemeente relatief 'eenvoudig' op hun WVG-begroting besparen.

Bij de regio Eemland speelt dit minder sterk, omdat dit systeem inmiddels aardig volgroeid is en daarmee financieel beter in de hand is te houden. Toch dient de provincie ook hier te heroverwegen of het 1 op 1 doorsluizen van de suppletie over de WVG-ritten nog langer haalbaar is.

2.2. Consequenties van het handhaven van de huidige financieringssystematiek

De beschikbare rijksbijdrage voor CVV is voor 2005 een indicatieve berekening. Daarbij is uitgegaan van de bestaande vervoerkundige gegevens van de regio Eemland en de ter beschikking gestelde gegevens van het BRU over 2003.

Het gemiddelde CVV niveau van 2002/2003 voor Eemland is als maatgevend beschouwd. Het werkelijke aantal reizigers is in Eemland echter fors (50%) gedaald.

Met de "**huidige situatie**" wordt het volgende bedoeld:

1. De **huidige** vorm van financiering in de regio Eemland" en de ex-BRU gemeenten, zoals dit nu plaatsvindt.

Eemland betaalt fors mee aan het Wvg vervoer en ontvangt een beperkte bijdrage als compensatie (rijksbijdrage deel Wvg).

De Ex-BRU gemeenten betalen niets voor de Wvg-reiziger, die met CVV reist. De provincie (was BRU) draait op voor de tekorten.

2. Er is rekening gehouden met een bezuiniging van 10% op de beschikbare middelen.

3. Er is in de normale situatie al een tekort op jaar basis van € 75.000.

4. Indien er een groei van 20% optreedt, stijgt het tekort aanzienlijk.

Het financiële beeld voor het handhaven van de huidige situatie is dan als volgt:

	Zones	Bijdrage Gemeenten €	Bijdrage Provincie €
Overige reizigers:			
Eemland	760.000	1.450.000	570.000
Oost en West BRU	150.000	0	160.000
Beheerkosten			100.000
	910.000	1.450.000	830.000
Wvg reizigers:			
Eemland (rijksbijdrage over opbrengsten)			245.000
Bijdrage Oost en West (BRU gemeenten)			430.000
			675.000
Totaal overige en Wvg reiziger			1.505.000
Beschikbare rijksbijdrage VWS en V&W		Pm	1.430.000
Tekort		Pm	-75.000
Bij een reizigersgroei van 20% bedraagt het tekort op jaarbasis.			-240.000

3. Duurzame financieringsopzet CVV

Uit het voortgaande blijkt dat de exploitatie van het CVV, bij ongewijzigd beleid, niet kostendekkend is.

Er dient daarom een financieringssysteem te worden ontwikkeld dat de opzet van een duurzaam systeem mogelijk maakt. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de exploitatie van het OV-gedeelte van het CVV kostendekkend is vanuit de ‘bevroren’ rijksbijdrage en in principe geen eigen middelen van provincie voor de financiering nodig zijn. Dit betekent dat oude financieringsconstructies voor zowel de regio Eemland als de overgedragen BRU gemeenten niet haalbaar meer zijn.

3.1. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wanneer uitgangspunt is dat CVV gehandhaafd blijft in de provincie Utrecht als basisvoorziening aan de onderkant van het openbaar vervoer, dient de te ontwikkelen financieringssysteem te voldoen aan een aantal randvoorwaarden:

- wijzigingen in de financieringssysteem moeten niet leiden tot een verslechtering van het dienstenniveau voor de klanten. Niemand moet er op achteruit gaan;
- een geïntegreerd systeem van CVV met WVG in stand houden en verder uitbouwen, in samenwerking met gemeenten;
- de verantwoordelijkheden met betrekking tot het CVV- en WVG- gedeelte dienen goed van elkaar te onderscheiden zijn;
- in de nieuwe financieringssysteem dienen de huidige verschillen in financiering in Eemland en in de overgedragen BRU gemeenten dichter bij elkaar te worden gebracht.

3.2. Scenario's

Om een duurzame financieringsopzet te realiseren, zijn op hoofdlijnen een tweetal scenario's denkbaar:

1. Financiële scheiding doelgroep WVG en CVV
2. Gerichte subsidiering doelgroepen

Scenario 1: Financiële scheiding doelgroep WVG en CVV

Op hoofdlijnen kan een scenario worden uitgewerkt, waarbij een duidelijke scheiding wordt gemaakt tussen de financiering van de gewone CVV ritten en de WVG ritten in het CVV-systeem. De kosten van de gewone CVV ritten komen voor rekening van de provincie en de kosten van de WVG vervoer komen voor rekening van de gemeenten. Uitgangspunt is hierbij dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de WVG-ritten en de tariefstelling hiervoor.

De voorwaarde is, dat in dit scenario de ritten van de WVG-doelgroep duidelijk zichtbaar worden gemaakt in de administratie van de vervoerder en vervolgens financieel doorgeleid naar de 'verantwoordelijke' partij'.

In onderstaand schema is de financiering als volgt weergegeven:

	CVV-rit: Voor rekening Provincie	WVG-rit: Voor rekening Gemeente
Zoneprijs	€ 3,85	€ 3,85
Bijdrage klant	€ 1,55	€ 0,40
Bijdrage provincie	€ 2,30	
Bijdrage gemeente		€ 3,45

Scenario 2: Gerichte subsidiering doelgroepen

Een alternatief scenario voor het eerste scenario zou gevonden kunnen worden in een systeem waarbij het tarief van de vervoerder – lees de zoneprijs – als basistarief wordt benoemd. Voor een ieder die gebruik wil maken van het CVV geldt alsdan hetzelfde tarief (bv. € 3,85/zone), maar kan op basis van bepaalde criteria gerichte subsidiering plaatsvinden. Criteria dienen dan een duidelijke relatie te leggen met het beleid van provincie of gemeenten. Gedacht kan worden aan:

- Subsidiering op basis van geografische kenmerken: inwoners van bepaalde kernen die slecht ontsloten worden met regulier openbaar vervoer kunnen reizen tegen ander tarief
- Subsidiering op basis van tijdstip van gebruik: CVV wordt bijvoorbeeld na 20.00 uur 's avonds goedkoper dan overdag. Ook hier kan weer een relatie gelegd worden met het reguliere OV.
- Subsidiering naar doelgroepen: WVG-klanten kunnen op basis van hun indicering bij een gemeenten reizen tegen een lager tarief. Hier zal ook dan weer gelden dat dit volledig voor rekening komt van de betreffende gemeente.

Dit scenario is vernieuwend in CVV-land, maar biedt mogelijk kansen voor de provincie om meer gericht haar beleid te voeren en haar financiën in de hand te houden. Hier tegenover staat dat het vaststellen of een individu voldoet aan bepaalde criteria complex is. Daarnaast is het voor de aanbesteding voor een vervoerder ondoorzichtig wat het te verwachten gebruik zal zijn en daardoor moeilijker zijn tarief te bepalen.

3.3 VOORSTEL: Scenario 1 geniet de voorkeur

Gezien de complexiteit in de uitwerking van scenario 2 wordt voorgesteld te kiezen voor een in teek volgens scenario 1.

De consequenties van dit scenario zijn:

1. Provincie houdt de financiering beperkt tot alleen de eigen CVV-ritten en kan hierin sturen met de hoogte van het basistarief. Een groei van het aantal ritten WVG heeft geen consequenties voor de financiering van de provincie.
2. Gemeenten zijn vrij in het vaststellen van een WVG-tarief, maar dragen volledig de kosten hiervan tot aan het tarief van de vervoerder. Een groei in het aantal CVV-ritten heeft geen consequenties voor de gemeenten

3. De winst voor alle partijen is een eenduidig, herkenbaar en kwalitatief hoog CVV vervoerssysteem, dat voor iedereen bereikbaar is. Bovendien is het gemeente grens overschrijdend. Daarnaast zit de winst van het gezamenlijk aanbesteden in de 'centrale inkoopgedachte'. Door gezamenlijk aanbesteding kan een aanmerkelijke lager eenheidstarief (zoneprijs) worden bedongen dan bij afzonderlijke aanbestedingen.
4. Hoewel dit scenario verantwoordelijkheden helder scheidt zullen gemeenten in hun ogen erop achteruit gaan, omdat hun aandeel in de kosten hoger wordt. De doelgroep WVG wordt namelijk niet meer gesubsidieerd. Dit geldt zeker voor de systematiek in de overgedragen BRU gebieden. Bij dit scenario zullen de gemeenten wellicht de neiging hebben om hun WVG-clients het 'basistarief' van de provincie te laten betalen en hen vervolgens op een andere wijze te compenseren. Het gevaar bestaat dus, dat er dan toch 'WVG doelgroepritten' onder de noemer van het 'gewone CVV' komen en dus voor rekening van de provincie. Provincie zal hiervoor vooraf duidelijke kaders moeten stellen om dit te voorkomen.

3.4. Consequenties van scenario 1 voor de financieringssystematiek

1. Het strikt gescheiden houden van overige reizigers (provincie) en WVG'ers (gemeenten). Ten opzichte van de huidige situatie, waarin de Eemlandse gemeenten al fors mee betaalden aan de financiering, zijn de extra kosten voor hen minder. Eemland ontvangt in dit scenario geen rijksbijdrage meer voor WVG'ers (€ 245.000,-). De ex-BRU gemeenten gaan daarentegen in dit model indicatief € 470.000,- voor Wvg vervoer betalen, wat eerst voor rekening van het BRU kwam.
2. Aangenomen wordt, dat het aantal gereisde zones in dit model aanmerkelijk hoger ligt, omdat de WVG'ers in de ex-BRU gemeenten geen of geen volledige bijdrage meer zullen ontvangen.
3. Bij een extra groei van 20% slinkt het overschot aanmerkelijk.

Het financiële beeld voor het handhaven van de huidige situatie is dan als volgt:

	Zones	Bijdrage Gemeenten (Wvg) €	Bijdrage Provincie (Overige reiziger) €
Eemland en Oost	820.000	1.695.000	613.000
West	295.000	470.000	319.000
Beheerkosten			100.000
	1.115.000	2.165.000	1.032.000

	Zones	Bijdrage Gemeenten (Wvg)	Bijdrage Provincie (Overige reiziger)
Beschikbare rijksbijdrage VWS en V&W		pm	1.429.000
Overschot		pm	397.000
Bij een groei van 20% bedraagt het overschot op jaarbasis.			197.000

3.5. (Financiële) Consequenties van scenario 1 voor de klant

Het voorstel betekent voor alle klanten van het CVV een vooruitgang, danwel blijft het gelijk aan de huidige situatie. Van een achteruitgang is geen sprake. Een en ander is wel afhankelijk van de huidige situatie (wat is men nu gewend) en het type klant. Er is onderscheid te maken in twee klantcategorieën:

1. WVG-geïndiceerden
2. Overige (CVV) klanten

Ad. 1. Wvg-geïndiceerden

Een aantal gemeenten in de voormalige BRU-gemeenten hanteren nu een beleid voor het WVG-geïndiceerden waarbij zij gebruik kunnen maken van het CVV, maar hiervoor het 'hoge' tarief van € 1,55 per zone moeten betalen. Ter compensatie bieden deze gemeenten hun WVG-cliënten een forfaitaire vergoeding (vast bedrag per jaar). Cliënten zijn vrij dit al dan niet aan het CVV te besteden. Deze klanten gaan er in het voorliggende voorstel op vooruit ten aanzien van het tarief. In plaats van € 1,55 per zone, betalen ze in de nieuwe situatie ± € 0,40 per zone (blauwe strippenkaart) en kunnen ze daarmee onbeperkt reizen. Daarnaast zijn er gemeenten, waaronder alle gemeenten in Eemland, die voor hun WVG-geïndiceerden in het huidige systeem een tarief van ± € 0,40 per zone (blauwe strippenkaart) als eigen bijdrage vragen. Deze gemeenten geven daarnaast soms wel en soms geen aanvullende forfaitaire vergoeding. Voor deze klanten verandert er dus niets in de nieuwe situatie.

Ad. 2. Overige (CVV) klanten

Voor de overige (CVV) klanten geldt op dit moment een hoger tarief dan voor de doelgroep WVG. In het CVV in de voormalige BRU-gemeenten bedraagt het tarief € 1,55 per zone. In de Eemlandse gemeenten (Regiotaxi Eemland) geldt een tarief van € 1,32 per zone. Het streven is om in het toekomstige CVV in de gehele provincie Utrecht één uniform tarief te hanteren voor alle overige (CVV) klanten. De hoogte van dit tarief zal in een later stadium (na aanbesteding) moeten worden vastgesteld. Bovendien geldt dat des te meer gemeenten een stimulerend beleid richting CVV voeren ten aanzien van hun WVG-klanten, des te gunstiger het aanbestedingsresultaat zal zijn. Dit betekent dat het basistarief voor overige (CVV) klanten in dat geval lager kan worden vastgesteld, dan wanneer er een hoog tarief uit de aanbesteding volgt. Afhankelijk hiervan kan worden vastgesteld of klanten erop vooruitgaan of niet ten opzichte van de huidige situatie. Het streven is het tarief vast te stellen in de buurt van de € 1,32 per zone. In dat geval gaan de CVV-klanten in het voormalige BRU erop vooruit en de CVV-klanten in Eemland er niet op achteruit.

3.6 (Financiële) consequenties van scenario 1 voor de gemeenten

1. Eemlandse gemeenten

Globaal gezegd betekent het voorstel (inclusief de 'gewenningsbijdrage') dat de gemeenten in Eemland er financieel niet op achteruit gaan. Hoewel de financiële systematiek wijzigt, is de gemeentelijk bijdrage aan het CVV per saldo gelijk aan de huidige situatie (afgezien van autonome prijsverhogingen in het vervoer).

2. Voormalig BRU-gemeenten

Voor de gemeenten in het voormalige BRU betekent het voorstel een verzwarende van de gemeentelijke bijdrage ten opzichte van de huidige situatie in het BRU. Zoals eerder opgemerkt, is de huidige regeling voor deze gemeenten zeer gunstig, maar niet houdbaar in de toekomst. Hoewel de gemeenten meer moeten bijdragen aan het systeem, bestaat voor hen wel meer de mogelijkheid hun Wvg-beleid anders vorm te geven en bijvoorbeeld hun forfaitaire bijdragen terug te brengen. Zij bieden immers in het nieuwe CVV adequaat vervoer voor hun

doelgroep tegen OV-tarieven (€± 0,40 per zone). Een belangrijk voordeel en essentieel punt voor de gemeenten is dat voor alle inwoners in de gemeenten een ‘betaalbaar’ CVV mogelijk blijft.

Voorstel is altijd gunstiger dan ‘eigen gemeentelijk vervoersysteem’

Belangrijk om vast te stellen is dat het voor gemeenten te allen tijde financieel gunstiger is om deel te nemen aan het CVV met de provincie dan zelf een ‘eigen’ vervoersysteem op te zetten voor alleen de doelgroep WVG. De volgende argumenten zijn daarin essentieel:

- Gemeenten en provincie besteden samen aan, waardoor een gunstiger inkoopresultaat verwacht mag worden
- Een ‘eigen’ WVG-vervoersysteem staat niet open voor iedereen, dus andere inwoners in de gemeenten beschikken dan niet over CVV.

Voor de uitwerking van dit scenario dienen er een aantal maatregelen getroffen te worden en voorwaarden aan deelnemende gemeenten te worden gesteld:

1. Deelname aan CVV door gemeenten moet gepaard gaan met verstrekking van vervoerspas aan alle WVG-vervoersgeïndiceerden. Ritten gemaakt door deze pashouders worden vervolgens doorberekend aan de betreffende gemeente (tarief vervoerder – eigen bijdrage doelgroep)
2. Mochten gemeenten niet akkoord willen gaan met de 1^e voorwaarde en hun WVG-klienten voor het CVV-basistarief willen laten reizen dan dient in elk geval te gelden dat subsidiering vóóraf niet mogelijk is. De hoogte van het basistarief werpt een drempel op voor de reiziger, ook wanneer dit achteraf via gemeente is terug te vorderen bijvoorbeeld met behulp van een vervoerbewijs.
3. Indien geen van de gemeenten akkoord wil gaan met de 1^e voorwaarde, besteedt de provincie het CVV zelfstandig aan. In het Programma van Eisen kunnen de toegankelijkheidseisen worden beperkt tot de hoogst noodzakelijke voor de ‘valide’ OV-reizigers. Vanzelfsprekend is dit geen wenselijke situatie.

Gemeenten gaan er ten opzichte van de huidige situatie van het CVV op achteruit, hun financiële bijdrage wordt immers groter voor hun eigen doelgroepen. Dit is voornamelijk het geval voor de overgedragen BRU-gemeenten, de Eemlandse gemeenten gaan er per saldo niet of nauwelijks op achteruit.

Om de deelname van gemeenten aan het CVV te bevorderen kan in overweging genomen worden extra middelen uit de exploitatie OV beschikbaar te stellen. Zo kan voor een beperkte periode als het ware een soort ‘*gewenningsbijdrage*’ beschikbaar worden gesteld voor gemeenten, om de overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie soepeler te laten verlopen.

Het benodigde budget voor een “gewenningsbijdrage” is in dit stadium niet aan te geven. De hoogte ervan is afhankelijk van de beschikbare rijksbijdrage, het aantal deelnemende gemeenten en de concrete uitwerking van het voorgestelde financieringsscenario.

4. Deelname door gemeenten aan het CVV systeem

In het proces van de totstandkoming van het CVV speelt het door gemeenten te voeren beleid een belangrijke rol. De gemeenten staat vrij om wel of niet deel te nemen aan het CVV met hun WVG-doelgroep, ofwel hun WVG-beleid geheel of gedeeltelijk te integreren in het CVV. Op dit moment is de draagvlak bij de gemeenten voor een gezamenlijk systeem groot. De deelname van de gemeenten bepaalt wel de door de provincie toe te passen strategie. Hieronder drie mogelijkheden.

a. Gemeenten integreren allen hun WVG-doelgroep in het CVV

Gemeenten verstrekken in dit scenario hun WVG-doelgroep een WVG-vervoerspas. De provincie besteedt in gezamenlijk opdrachtgeverschap het CVV aan samen met de deelnemende gemeenten. De financiële scheiding is helder door de registratie van de vervoerspassen. De samenwerking wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst / convenant.

De kans dat in de aanbesteding een gunstig tarief van de vervoerder kan worden gerealiseerd is **groot** waardoor ook voor de CVV-klient een gunstig tarief kan worden vastgesteld.

b. Een deel van de gemeenten integreert haar Wvg-doelgroep in het CVV

Een aantal gemeenten verstrekt in dit scenario **geen** WVG-vervoerspas. Wanneer er hierbij sprake is van een gemeente aan de rand van het CVV-vervoergebied ligt het voor de hand dat het grondgebied van de betreffende gemeente geen deel uitmaakt van het “interne” vervoersgebied van het CVV. Inwoners kunnen weliswaar gebruikmaken van het CVV wanneer zij binnen een straal van 4 OV-zones vanaf het interne vervoersgebied in/uitstappen en reizen van/naar dit interne vervoersgebied. De doelgroep WVG uit de betreffende gemeente betaalt het ‘hogere’ CVV-tarief. Wanneer een niet-deelnemende gemeente centraal in het gebied ligt kan het interne vervoergebied niet worden aangepast. De doelgroep WVG uit de betreffende gemeente betaalt wel het ‘hogere’ CVV-tarief.

Provincie besteedt in gezamenlijk opdrachtgeverschap met de deelnemende gemeenten aan. De financiële scheiding met de deelnemende gemeenten is helder door de registratie van vervoerspassen. De samenwerking wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst / convenant.

De niet-deelnemende gemeenten kunnen zelfstandig een Wvg-vervoersysteem opzetten. Gemeenten komen in die situatie niet in aanmerking voor de ‘gewenningsbijdrage’!

De kans dat in de aanbesteding een gunstig tarief van de vervoerder kan worden gerealiseerd is **redelijk**. Naar verwachting zal het tarief voor de CVV-klant hoger moeten komen te liggen dan in de situatie als beschreven onder a.

c. Geen enkele gemeente integreert haar WVG-doelgroep in het CVV

Gezien de praktijk, zal deze situatie niet voorkomen.

In dit scenario zal provincie zonder samenwerking met de gemeenten zelfstandig een CVV-systeem voor het gehele gebied aanbesteden. Er wordt geen rekening gehouden met de specifieke wensen van de doelgroep WVG. Iedere gebruiker in het CVV gebied betaalt derhalve het ‘hogere’ CVV-tarief. Het resultaat van de aanbesteding zal daarbij naar verwachting ongunstiger zijn dan bij de andere scenario’s en daarmee is de kans groot dat het CVV-tarief voor de klant ook hoger zal moeten liggen dan bij de voorgaande scenario’s.

De provincie besteedt het CVV-gedeelte aan. De niet-deelnemende gemeenten kunnen zelfstandig een WVG-vervoersysteem opzetten. Gemeenten komen in die situatie niet in aanmerking voor de ‘gewenningsbijdrage’ !

De kans dat in de aanbesteding een gunstig tarief van de vervoerder kan worden gerealiseerd is **laag**. Daarmee zal het tarief voor de CVV-klant aanzienlijk hoger moeten komen te liggen dan in de situatie als beschreven onder a en b.