



Samenvatting

32 Limburgse gemeenten - waaronder Maastricht - organiseren gezamenlijk de aanpak van een toekomstbestendig doelgroepenvervoer in Limburg, dat goed aansluit op het bestaande openbaar vervoer. Inwoners van Limburg kunnen zo zorgeloos en optimaal blijven reizen. Gewerkt wordt aan een vervoerssysteem dat ervoor zorgt dat mensen die minder zelfredzaam zijn tóch daar kunnen komen waar ze moeten zijn. Met een zo optimaal mogelijke afstemming op de specifieke situatie van de verschillende doelgroepen. Dit vanuit de overtuiging dat een goed vervoerssysteem een randvoorwaarde is om te kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijke activiteiten.

De Stuurgroep Doelgroepenvervoer heeft in haar eindadvies de basis voor inrichting en vormgeving van het doelgroepenvervoer in Limburg bepaald vanaf eind 2016. De focus ligt allereerst op het onderdeel Regiotaxi (Wmo) dat met ingang van 11 december 2016 nieuwe vervoerder(s) dient te hebben. Met deze nota wordt aan de gemeenteraad toestemming gevraagd om toe te kunnen treden tot de gemeenschappelijke regeling "Omnibuzz".

Beslispunten

1. In te stemmen met het advies van de 'notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg' en:
 - A. Te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer;
 - B. Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk in te richten;
 - C. Te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016.
2. Onder voorbehoud van toestemming door de raad in te stemmen om op grond van artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en daartoe een verzoek te richten aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
3. Wethouder Gerats af te vaardigen als lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz en wethouder Damsma aan te wijzen als plaatsvervangend lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz;
4. In te stemmen met het financieel kader doelgroepenvervoer.
5. De raad te verzoeken om toe te stemmen met toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.



**Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 02-02-2016:
WbZfa "**

Collegevoorstel



1. Aanleiding

32 Limburgse gemeenten - waaronder Maastricht - dienen per 11 december 2016 nieuwe vervoerder(s) te contracteren voor het collectief vraagafhankelijk vervoer voor Wmo-geïndiceerden (Regiotaxi). Dit in verband met het aflopen van het contract met Veolia, de huidige uitvoerder van Regiotaxi.

Tegelijkertijd zijn de gemeentelijke verantwoordelijkheden inzake doelgroepenvervoer per 1 januari 2015 uitgebreid, terwijl de budgetten beperkt zijn. Aan de bekende doelgroepen (Wmo-vervoer (Regiotaxi), het leerlingenvervoer en het Wsw-vervoer) zijn - tegelijk met de decentralisaties - het Wmo-begeleid vervoer (dagbesteding en –opvang) en het vervoer in het kader van de Jeugdwet toegevoegd. Dit biedt nieuwe kansen om deze verschillende vormen van doelgroepenvervoer op een toekomstbestendige wijze in te richten.

De visie en planaanpak over de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer zijn reeds eerder (maart 2015) door de deelnemende gemeenten vastgesteld. De stuurgroep Doelgroepenvervoer heeft vervolgens verschillende scenario's uitgebreid onderzocht en afgewogen (bijlage 2). Hierbij is zij ondersteund door een ambtelijke projectgroep en een provinciale klankbordgroep (de reizigers).

In december 2015 heeft de stuurgroep hun eindadvies opgeleverd. De nadere uitwerking van de visie en het daarop gebaseerde eindadvies liggen nu ter vaststelling aan de 32 deelnemende gemeenten voor.

2. Context

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het brede doelgroepenvervoer. Dit bestaat uit:

- *Leerlingenvervoer* op basis van de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs;
- *Wmo-vervoer*: op basis van de Wmo (Regiotaxi);
- *Wsw-vervoer* (Wet sociale werkvoorziening/Participatiewet) van werknemers van en naar de locatie waar beschermt werk wordt verricht;
- Per 1-1-2015 (het voormalige AWBZ-) *Vervoer van en naar dagbesteding, dagopvang Wmo*;
- Per 1-1-2015 *Vervoer van jeugdigen op basis van de Jeugdwet*.

De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor het *Openbaar Vervoer* en is in 2013 gestart met de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie 2016-2031. In december 2016 zal de nieuwe OV-



vervoerder starten. In het verleden is (o.a.) vanuit efficiencyoverwegingen in de aanbesteding van de OV-concessie 2006-2016 het gemeentelijke Wmo-vervoer (Regiotaxi Wmo) meegenomen, met mandaat van alle Limburgse gemeenten. De Provincie Limburg heeft er nu voor gekozen de Regiotaxi niet mee te nemen in hun aanbesteding, maar zal wel als adviseur meewerken in het gemeentelijke traject. Er moet namelijk een goede (naadloze) koppeling tussen OV en doelgroepenvervoer zijn zodat mensen zoveel als mogelijk in de gelegenheid zijn de juiste vervoersvorm te benutten. Beide systemen kunnen namelijk gezien worden als communicerende vaten. De koppeling tussen OV en doelgroepenvervoer levert ook synergievoordelen¹ op, waarbij gemeenten lokaal maatwerk kunnen organiseren dicht bij de inwoners.

Bij collegebesluit van 24 maart 2015 (nr. 2015-10334) is indertijd besloten om:

1. in te stemmen met het strategisch kader van de regionale vervoersvisie, zoals gesteld in de notitie “ Integraal toekomstperspectief op passend lokaal vervoer voor iedereen in Zuid-Limburg”.
2. Instemmen met de inrichting van een projectorganisatie Zuid Limburg.
3. Wethouder Gerats af te vaardigen als lid van de stuurgroep namens de gemeente Maastricht.
4. Akkoord gaan met de verdere uitwerking van de strategische visie Zuid Limburg middels de voorgestelde planaanpak.

Voorliggende collegenota beschrijft de uitwerking van de strategische visie en het eindadvies dat de stuurgroep heeft geformuleerd om te komen tot een toekomstbestendig doelgroepenvervoer vanaf 2016.

3. Gewenste situatie

Naast het huidige Wmo-vervoer (Regiotaxi), het leerlingenvervoer en in beperkte mate het Wsw-vervoer, zijn het vervoer naar dagbesteding en vervoer in het kader van de Jeugdwet een gemeentelijke taak en verantwoordelijkheid geworden als gevolg van de decentralisaties. De budgetten om het vervoer uit te voeren zijn beperkt.

Om ook in de toekomst een kwalitatief hoogstaande vervoersvoorziening te kunnen blijven bieden, is er een flexibele en toekomstbestendige organisatie van het doelgroepenvervoer nodig, onder directe aansturing van gemeenten. Ontschotting, bundeling van vervoerscapaciteit en een gezamenlijke uitvoering van vervoer levert bovendien op termijn een effectiever en efficiënter vervoerssysteem op. Door samenwerking zijn synergievoordelen te behalen en kunnen de systeemkenmerken van

¹ In de praktijk blijkt dat van de Omnibuzz gebruikers tot 20% gebruik maakt van het OV, deels in variërende mate. Daarnaast is bij de nieuwe OV Concessie geen prikkel meer om de mensen in de Regiotaxi Wmo te houden (integendeel).



vervoer (de kenmerken van de vervoersmiddelen, planning, eisen materieel, telefoonnummer en klantenservice) overal gelijk zijn. Dit bevordert de kwaliteit.

De door de deelnemende gemeenten vastgestelde visies en planaanpak doelgroepenvervoer hebben als uitgangspunt dat gemeenten gaan samenwerken op basis van een specifiek aansturingsmodel; namelijk het *regiemodel* met een *mobilitieitscentrale* waarbij ritaanname en planning los worden gekoppeld van de rituitvoering. Hierdoor krijgen gemeenten veel meer zeggenschap over het vervoer en kunnen zij het vervoer beter aansturen. Daardoor kan er flexibel worden gereageerd op (tussentijdse) veranderingen in het vervoer en kan aangesloten worden op andere vervoersvormen zoals het openbaar vervoer. Ook de uitgangspunten van de Kanteling en de transformatie² in de ondersteuning en zorg kunnen in het regiemodel beter ten uitvoer worden gebracht. Via deze aanpak kan toegewerkt worden naar de volgende ambities:

Ambities Toekomstbestendig Doelgroepenvervoer

- ✓ Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden
- ✓ Continu werken aan kwaliteitsverbetering
- ✓ Hierbij aansluiten bij al ingezette Kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) toegankelijke voorzieningen
- ✓ Bevorderen dat burgers optimaal deelnemen aan samenleving, ook via Social Return On Investment
- ✓ Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid
- ✓ Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen

3.1 Uitleg advies stuurgroep

Het advies van de stuurgroep, dat uitvoerig beschreven staat in de notitie “toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg” (bijlage 2) bestaat uit drie onderdelen:

- A. Kies voor het regiemodel voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer op Limburgse schaal**
- B. Kies voor publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel op Limburgse schaal**
- C. Kies voor een gefaseerde instroom van de vervoerssoorten, te starten per 11 december 2016 met Regiotaxi, en later met Wmo-begeleid vervoer en nog later met leerlingenvervoer**

² o.a. leveren van maatwerk, meer inzetten op benutten eigen kracht, meer algemene voorzieningen en minder maatwerkvoorzieningen, werken aan een inclusieve samenleving die voor iedereen toegankelijk is (VN-verdrag), ontschotting



Voor de uitwerking wordt voorgesteld om daartoe op grond van artikel 1 van de Wgr, per 1 april 2016 toe te treden tot de (reeds sinds 2005 bestaande) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en daartoe een verzoek te richten aan het algemeen bestuur van de huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Het advies van de stuurgroep staat hieronder puntsgewijs uitgewerkt.

A. Kies voor het regiemodel voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer op Limburgse schaal

Er zijn drie modellen onderzocht, namelijk:

- I. De instandhouding van het huidige *traditionele systeem* waarbij vervoer en planning zijn ondergebracht bij de vervoerder en de verschillende vervoersvormen allemaal apart, zonder veel samenhang, zijn georganiseerd;
- II. Een *callcenter model* waarbij de call center functie los van de uitvoering van het vervoer wordt gekoppeld;
- III. Het *regiemodel met een mobiliteitscentrale* waarbij tevens een afweging wordt gemaakt tussen een privaat model en publiekrechtelijk model.

Alle modellen zijn beoordeeld op 8 criteria, waarvan de eindbeoordeling hierna schematisch staat weergegeven. Vervolgens volgt een toelichting.

Afwegingskader organisatie- en contracteringsmodellen doelgroepenvervoer

Criterion	Huidig contract: traditioneel regiotaxi	I. Traditioneel All-in	II. Call center model	III. Regiemodel
1 Flexibiliteit in de organisatie van het vervoer ('mee-ademende contracten')	0	0	0	++
2 Ontwikkelkansen voor bijdrage aan Kanteling en substitutie OV	0	0	+	++
3 Kans op beheersing kosten vervoer en kwaliteit tijdens contract	0	0	+	++
4 Mogelijkheid inbrengen alternatieve vervoeroplossingen	0	0	+	++



5	Kansen voor (lokale) MKB	0	0	+	++
6	Bijdrage aan duurzame mobiliteit door efficiëntere inzet van voertuigen	0	++	0	++
7	Ontwikkelkansen verdere integratie tussen OV en doelgroepenvervoer	0	0	+	++
8	Mogelijkheden bestuurlijke invloed gedurende de contractperiode	0	0	+	++

Legenda: 0 = goed; + = beter; ++ = best

I. Traditioneel Model

In het huidige traditionele model zijn de verschillende vervoersvormen naast elkaar op verschillende wijzen en in verschillende contracten georganiseerd, al dan niet binnen een geografisch gebied. Gemeenten kunnen ervoor kiezen om gezamenlijk enkel Regiotaxi aan te besteden (traditioneel Regiotaxi), of alle vervoersvormen gezamenlijk naast elkaar aan te besteden (traditioneel all-in). Er is geen clustering tussen verschillende vervoersvormen. Clustering van verschillende vervoersvormen is wel mogelijk, mits dit in één keer gelijktijdig wordt aanbesteed en dus alle voorwaarden gelijkelijk worden vastgelegd. Planning en ritaanname geschiedt door de vervoerder zelf.

Voordeel

Het voordeel van het traditionele model is de eenvoud en de betrekkelijk korte aanbestedingsperiode.

Nadeel

De mogelijkheden om de fysieke infrastructuur van vervoer (auto's, call centers, enz.) op elkaar af te stemmen zijn zeer beperkt. Het is in het traditionele model voor gemeenten ook moeilijk om het vervoer aan te laten sluiten op de principes van de Kanteling en transformatie. Kansen om vervoer onder regie van gemeenten te verfijnen, efficiency te bereiken en een directe stuurbaarheid ontbreken. Het contractmanagement is diffuus doordat alle vervoersvormen naast elkaar worden gecontracteerd en aanbesteed. Al het vervoer clusteren en in één keer aanbesteden is een haast onmogelijke zaak vanwege de verschillende looptijden, lokale en regionale eisen en bovendien is geclusterde aanbesteding niet altijd toegestaan. Daarnaast kunnen nieuwe ontwikkelingen niet



worden verwerkt in reeds afgesloten en vastgelegde contracten. De kansen voor het lokale MKB zijn zeer beperkt.

Advies

De stuurgroep adviseert om het traditionele model te verlaten en niet meer toe te passen bij de organisatie van het toekomstige doelgroepenvervoer. Het systeem is “in beton” gegoten en de ontwikkelingen in de vervoerssector en het sociale domein vragen om een hoge flexibiliteit waarop gemeenten direct kunnen sturen.

II. Call Center Model

In het call center model geschiedt ritaanname en het geven van informatie door één callcenter. De ritten worden dan gepland door de vervoerder zelf.

Voordeel

Dit model is meer reizigersvriendelijk dan het traditionele model. De ritaanname gebeurt onafhankelijk en los van de vervoerder waardoor een advies of verwijzing naar het openbaar vervoer is gewaarborgd. Er is daarnaast één loket klantenservice voor klachten en ritaanname.

Nadeel

De latere ingroei van andere vervoersvormen blijft zeer beperkt, de efficiency voordelen en risico's blijven bij de vervoerder en de besturingsmogelijkheden zijn beperkt voor gemeenten. Dat komt omdat het vervoer wordt georganiseerd en aanbesteed via het traditionele model, waar gemeenten vervolgens een call center aan koppelen. Daarnaast blijft er sprake van vaste aparte vervoerscontracten die moeilijker op elkaar af te stemmen zijn, zeker wanneer er sprake is van verschillende percelen tussen vervoerssoorten.

Advies

De stuurgroep adviseert om dit model niet te kiezen, omdat hiermee niet volwaardig kan worden voldaan aan de uitgangspunten van de Kanteling en transformatie, het model te star is om tussentijdse aanpassingen door te voeren, gelet op de ontwikkelingen in de vervoersmarkt en het sociale domein. De gewenste stuurbaarheid door gemeenten blijft beperkt.

III. Regiemodel

Het regiemodel brengt een scheiding aan tussen de regie op de vervoersvormen en de uitvoering van het vervoer. Het regiemodel draagt zorg voor de reizigersinformatie, de ritaanname en de



planning. Dit regiemodel - dat ook het daadwerkelijke vervoer gaat inkopen voor de gemeenten - wordt uitgevoerd via een *mobilitycentrale* waarin klantenservice, planning en ritaanname zijn ondergebracht.

Voordeel

Het regiemodel zorgt ervoor dat gemeenten maximale invloed en zeggenschap krijgen over het vervoer onder de meest flexibele omstandigheden. Beleidswijzigingen van gemeenten en veranderingen in de vervoersmarkt kunnen snel worden doorgevoerd. Het beleid blijft een gemeentelijke taak waarbij er per gemeente individueel maatwerk kan worden toegepast in het vervoer. Daarnaast biedt dit model de gemeenten de mogelijkheid om als één sterk aanspreekpunt op te treden naar partners als de Provincie Limburg en de vervoerders. Tevens krijgen de gemeenten direct de beschikking over allerlei vervoerskennis en komen, zeker bij een publiekrechtelijke organisatie, alle reizigersdata in één hand, namelijk in de gemeenschappelijke regeling. Innovatie en kansen voor het MKB nemen enorm toe; er kunnen directe contracten worden gesloten met (lokale) vervoerders waar het vervoer wordt ingekocht. Tenslotte kunnen gemeenten door synergievoordelen de efficiency en de kwaliteit van de dienstverlening vergroten en zijn na enige termijn kostenbesparingen te behalen.

Nadeel

Het regiemodel kent een hogere complexiteit dan de andere modellen om te implementeren, waarbij op de korte termijn tijdens de oprichting en start nog in enige mate sprake kan zijn van inefficiency. Het eerste jaar is vooral bedoeld voor de uitwerking en de start van de organisatie. Zodra andere vervoersvormen ingroeien in de uitvoering nemen de synergie en efficiency voordelen fors toe.

Advies

De stuurgroep adviseert gemeenten om het regiemodel over te nemen en te implementeren. Het regiemodel wordt als beste beoordeeld op alle uitgangspunten en ambities die gemeenten nastreven. Het model is daarnaast het meest flexibel om andere vervoersvormen later te laten ingroeien en is relatief gemakkelijk aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen. De stuurgroep adviseert om op 11 december 2016 te starten met Regiotaxi dat in eerste instantie op de huidige manier wordt voortgezet. Gemeenten dienen zelf het uiteindelijke beleid voor Regiotaxi te bepalen. De andere vervoersvormen volgen later.

Onderstaande figuur laat de huidige situatie zien en brengt de geadviseerde veranderingen vanaf 11 december 2016 in beeld.



B. Kies voor publiekrechtelijke inrichting van het regiemodel op Limburgse schaal

Het doelgroepenvervoer betreft een taak die het publiek belang dient en waarbij de binding met de gemeentelijke rol essentieel is. Om daarbij de best passende vorm (publiek of privaat) te bepalen, is dit beoordeeld op basis van een aantal uitgangspunten en criteria.

Uitgangspunten doelgroepenvervoer in Limburg

Het doel om te komen tot één gezamenlijk aansturingmodel van gemeenten voor het doelgroepenvervoer kent de volgende uitgangspunten:

- Doelgroepenvervoer betreft een wettelijke taak voor gemeente
- Gemeenten willen maximale bestuurlijke zeggenschap op de aansturing en uitvoering van het doelgroepenvervoer
- Beleid en indicatiestelling blijven primair een taak en verantwoordelijkheid van de gemeenten. Er worden geen beleidstaken overgedragen. De gemeenten bepalen op welke wijze het doelgroepenvervoer wordt uitgevoerd door de mobiliteitscentrale
- Ritaanname en ritplanning worden ondergebracht in één Limburgse mobiliteitscentrale waardoor gemeenten de reiziger optimaal kunnen bedienen
- Er komt daardoor één loket voor alle klanten van het doelgroepenvervoer; het huidige telefoonnummer van Regiotaxi en de naam blijven gehandhaafd



- Er is sprake van een gefaseerde start waarbij verschillende vervoersvormen van het doelgroepenvervoer op termijn ingroeien in de uitvoering van de mobiliteitscentrale
- Er wordt gestart met de nieuwe Regiotaxi per 11 december 2016
- Er wordt vanuit Regiotaxi zo veel als mogelijk (naadloos) aangesloten op het openbaar vervoer alsmede lokale initiatieven

Criteria ten behoeve van afwegingskader organisatievorm³

Daarnaast is er een aantal criteria geformuleerd op basis waarvan de meest optimale organisatievorm is beoordeeld. (publiek – privaat). Deze luiden:

- Binding met de gemeentelijke rol
- De kosten (van de regie)
- Afbreukrisico
- Continuïteit
- Impact op de markt
- Mate van aanstuurbaarheid en controle
- Waarborging van innovatie
- Waarborging van objectiviteit regievoerder
- Flexibiliteit in instroom additionele doelgroepen
- Lokale herkenbaarheid voor de klant (reiziger)
- Gevolgen voor de klant (reiziger)

Een afweging maken op basis van bovenstaande elf criteria is niet optimaal. Daarom is het aantal criteria teruggebracht tot de meest belangrijke op basis van de door de stuurgroep naar voren gebrachte criteria. Dat resulteert in de volgende tabel met vijf criteria:

	Criterion	Privaat	Publiek
4	Continuïteit	0	+
6	Mate van aanstuurbaarheid en controle	+	++
8	Waarborging van objectiviteit regievoerder	0	++
9	Flexibiliteit in instroom additionele doelgroepen (bv. leerlingenvervoer)	0	+
10	Lokale herkenbaarheid voor klant	0	+

Noot: De criteria gevolgen voor de klant/service (criterium 11) en waarborging van innovatie (criterium 7) werden ook als belangrijk aangeduid. Hierop scoren de beide opties gelijk.

³ In het advies van de stuurgroep, de notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg, staat op pagina 31 de beoordeling uitgebreid toegelicht.



Een fundamenteel en zwaarwegend uitgangspunt is, zoals eerder opgemerkt, dat gemeenten direct bestuurlijke zeggenschap willen uitoefenen op de uitvoering van het doelgroepenvervoer, dat gericht is op de mobiliteit van kwetsbare burgers. Daarnaast is er sprake van een groot bestuurlijk en financieel belang. Bovendien is het voor gemeenten een onmogelijke taak om individueel het doelgroepenvervoer te organiseren. Het vervoer is daarvoor te complex, te kostbaar, te massaal en het vergt specifieke kennis die alleen door samenwerking effectief kan worden beheerd en verkregen. Er is een stabiele organisatie nodig die de continuïteit en een goede uitvoering van het doelgroepenvervoer regelt en garandeert. Er komt in principe 1 fysieke locatie, al wil dat niet zeggen dat er geen toekomstige link is met de KCC's van gemeenten e.d. in verband met lokale kennis van omgeving en klanten. Virtueel zullen er per vervoersgebied regiecentrales zijn, die in de daluren terugschakelen naar 1 of 2 centrales. De techniek is echter één geheel en vormt één centrale.

Doelgroepenvervoer is, mede gelet op de decentralisaties en de transformatie in het sociale domein, sterk in beweging en ontwikkeling. De eisen die aan het vervoer worden gesteld zijn in beweging en de reiziger is gediend met een kwalitatieve goede uitvoering van het doelgroepenvervoer. Dit betekent dat er een objectieve organisatie moet zijn die lokaal herkenbaar is voor de reiziger en flexibel kan omgaan met deze ontwikkelingen, los van de uitvoering van het vervoer (doelgroepenvervoer en OV) zelf. Tegengestelde prikkels waardoor het vervoer “in beton is gegoten” dienen zoveel als mogelijk te worden weggenomen. Flexibiliteit is ook nodig om andere vervoersvormen later op te nemen in de uitvoering. Hierbij wordt ook ontwikkelruimte geboden voor lokale initiatieven zoals het vrijwilligersvervoer (bijv. een buurtbus die gerund wordt door vrijwilligers kan ritten aangeleverd krijgen via de regiecentrale) of een lokaal gerichte klantenservice met kennis van de lokale situatie en cultuur⁴. Tenslotte is een transparante en stabiele uitvoering van het gemeentelijk beleid gewenst voor het Limburgse doelgroepenvervoer.

Voor genoemde uitgangspunten die gemeenten stellen aan de toekomstgerichte organisatie van het doelgroepenvervoer in Limburg zijn samen met de criteria afgewogen en getoetst voor de bepaling van de meest wenselijke organisatievorm. Voor de Limburgse situatie wordt een publiekrechtelijk samenwerkingsverband tussen gemeenten op alle doorslaggevende punten als veel beter beoordeeld dan een door de markt, privaat, georganiseerd model. Deze keuze neemt niet weg dat er niet met marktpartijen samengewerkt wordt zodat door co-creatie bestaande kennis en ervaring optimaal benut worden. De uitvoering van het vervoer blijft wel aan de markt.

⁴ Voor sommige personen/doelgroepen gaan de (fysieke) veranderingen in de stad te snel. En ondanks dat het centrale callcenter met synoniemenlijsten werkt waarop ook de oude of afwijkende benamingen van gebouwen (bijv. zorginstellingen, café's, ontmoetingsruimten, etc.) staan vermeld, kan het soms beter werken om met een lokaal aanspreekpunt te spreken. Deze lokale klantenservice kan overigens ook een rol krijgen indien er in de stad veel vrijwilligersinitiatieven in het doelgroepenvervoer ontstaan.



Social Return on Investment (SROI)

Social Return is bij het gros van de gemeenten in Limburg gemeengoed. De paragraaf van Social Return zal bij de aanbesteding worden opgenomen. Inzet van social return is ook goed mogelijk. Te denken valt aan bijvoorbeeld opleidingstrajecten tot chauffeur of begeleider in het doelgroepenvervoer voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook vrijwillige inzet om reizigers met een mobiliteitsbeperking te assisteren bij hun reis kan een mogelijkheid zijn. Social return mag niet ten koste gaan van reguliere bestaande banen. Beiden dienen elkaar aan te vullen.

De provincie Limburg is voor Social Return opgedeeld in vijf regio's met vijf regiofunctionarissen. Deze komen met regelmaat bij elkaar en kunnen in dit overleg spreken over de invulling van deze paragraaf. In het verleden is altijd in overeenstemming met de opdrachtnemer uit de branche gekeken naar de meest passende oplossingen voor plaatsing van mensen vanuit de doelgroep. Het blijkt dat er in deze branche goede afspraken te maken zijn om samen tot een goede invulling te komen.

Bestuurlijk draagvlak publiekrechtelijk regiemodel

Voormalig burgemeester Meijers van Onderbanken heeft namens de stuurgroep bij alle gemeenten een bestuurlijke draagvlakverkenning uitgevoerd voor het regiemodel. De heer Meijers concludeert dat er een absoluut draagvlak is voor het regiemodel. Alle betrokken bestuurders kiezen voor een sturende rol van gemeenten in het doelgroepenvervoer. Ook wordt bestuurlijk aangegeven dat een publiekrechtelijke samenwerking op Limburgse schaal de voorkeur geniet in de vorm van een gemeenschappelijke regeling.

Daarnaast heeft de provinciale klankbordgroep doelgroepenvervoer unaniem de voorkeur onderschreven voor een publiekrechtelijke invulling van een regiemodel op Limburgse schaal voor het doelgroepenvervoer. Zie hiertoe bijlagen 3 en 4.

Publiekrechtelijke samenwerking

De stuurgroep adviseert om een duurzame intergemeentelijke samenwerking vorm te geven in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), waarbij er sprake is van een rechtspersoon die zelfstandig namens gemeenten kan deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Het vervoer zal door het samenwerkingsverband worden ingekocht/aanbesteed en daarnaast moet deze organisatie namens gemeenten als expert, contractbeheerder en overlegpartner kunnen optreden naar andere partijen voor een goede uitvoering van het (doelgroepen) vervoer. Gemeenten dragen géén beleidstaken, geen indicatiestelling en geen bestuursbevoegdheden door delegatie c.q. mandaat



over. Voor deze vorm van publieke samenwerking zijn er twee opties: de zogenaamde bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) of de gemeenschappelijke regeling met een geleed bestuur.

In een BVO is er geen sprake van een geleed bestuur en is er één bestuur van alle (32) deelnemende gemeenten. Wil dit bestuur de bedrijfsvoering en uitvoerende taken goed aansturen, dan kan het voltallige bestuur niet volstaan met enkele jaarlijkse vergaderingen. De stuurgroep acht het voor de bestuurbaarheid niet wenselijk dat 32 portefeuillehouders veelvuldig bij elkaar moeten komen.

De stuurgroep concludeert na zorgvuldige afweging dat een gemeenschappelijke regeling met een geleed bestuur de beste manier is voor een publieke samenwerking. Dit is de meest optimale manier om de noodzakelijke directe zeggenschap in het doelgroepenvervoer te verkrijgen voor deze bij uitstek publieke taak. Bovendien is op deze wijze de samenwerking niet vrijblijvend, wat een voorwaarde is om daadwerkelijk het doelgroepenvervoer tijdig met de beoogde kwaliteit en efficiency te organiseren. Bij een organisatie via een B.V. of N.V. zou de gemeente enkel als vennoot optreden en bestuurlijk weer verder van de uitvoering en verantwoording staan.

Het bestuur bestaat bij een gemeenschappelijke regeling uit het algemeen bestuur (AB, 32 leden), het dagelijks bestuur (DB, afvaardiging van het algemeen bestuur) en één voorzitter van zowel het AB als DB die uit het algemeen bestuur wordt gekozen. Het betreft een collegeregeling waaraan de deelnemende gemeenten een vertegenwoordiging vanuit het college aan het AB afvaardigen. Paragraaf 3.2 gaat in op de concrete uitwerking.

Dat betekent dat de 32 deelnemende gemeenten de gemeenschappelijke regeling via het AB controleren en direct aansturen. Met de nieuwe Wgr per 2015, zijn de mogelijkheden daartoe flink uitgebreid. De leden van het AB zijn verantwoording verschuldigd aan de colleges en gemeenteraden. De leden van het DB zijn op basis van artikel 19a Wgr verantwoording verschuldigd, met een actieve informatieplicht, aan het AB. Het AB kan ook DB leden direct ontslaan indien deze niet meer het vertrouwen zouden genieten.

In de Wgr vanaf 2015 hebben gemeenteraden ook een veel grotere zeggenschap over de begroting. Gemeenteraden dienen ruim van te voren de financiële kaders en voorlopige jaarrekening te ontvangen om een oordeel te geven over de financiën. Tenslotte worden er door gemeenten geen bestuursbevoegdheden overgedragen. Dat betekent dat enkel de gemeenteraad het lokaal beleid betreffende het doelgroepenvervoer bepaalt.



Daarnaast zal de gemeenschappelijke regeling in de uitvoering dusdanig worden ingericht dat deze nadrukkelijk gericht is op een transparante en laagdrempelig directe samenwerking met de individuele deelnemende gemeenten. In de uitvoering is voorzien in een platte en toegankelijke organisatie voor reiziger, gemeenteraad en bestuur.

In een publiekrechtelijk regiemodel kan sprake zijn van verschuiving van werkgeverschap. Dit kan door personeel in dienst te nemen die nu een andere werkgever⁵ hebben binnen het vervoer, of het organiseren van dienstverlening door marktpartijen op contractbasis. Voor de chauffeurs van het doelgroepenvervoer en in het bijzonder het huidige Regiotaxi geldt dat in principe het vervoer wordt aanbesteed. De gegunde partij zorgt voor de chauffeurs.

C. Kies voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen, te starten per 11 december 2016 met Regiotaxi en later met Wmo-bg en nog later met Leerlingenvervoer.

In de huidige situatie is Regiotaxi provinciaal georganiseerd. De uitvoering van het Wmo-begeleid vervoer en Jeugdwet vervoer zit nog bij de zorginstellingen en leerlingenvervoer is op lokaal of regionaal niveau door gemeenten georganiseerd. De contracten en voorwaarden zijn vaak verschillend. Om de voordelen van het regiemodel maximaal te benutten, is het streven dat de uitvoering van alle vervoersvormen geïncorporeerd wordt in het regiemodel. Alleen zo kunnen gemeenten en reizigers de vruchten plukken van een maximale efficiency en kwaliteit, optimale beheersing van de kosten, gecombineerd met een lokaal gerichte klantenservice via één loket.

De stuurgroep adviseert vanwege de omvang van het doelgroepenvervoer om de focus in eerste instantie op Regiotaxi te richten om zo het huidige kwaliteitsniveau en de continuïteit vanuit de nieuwe regiemodel voort te zetten. Dit dient te leiden tot een zo goed mogelijke overgang voor de reiziger naar de nieuwe organisatie. Vervolgens kunnen de ambities verder worden uitgewerkt en gerealiseerd. De aanbesteding van Regiotaxi zal geschieden door het AB van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling. Dit wordt apart met gemeenten afgestemd.

Twee ambtelijke werkgroepen werken vervolgens de manier uit waarop het leerlingenvervoer en het Wmo-bg vervoer in het regiemodel het beste kunnen instromen.

- Ten aanzien van leerlingenvervoer wordt geadviseerd dat de mobiliteitscentrale de uitvoering van het leerlingenvervoer in Noord-Limburg per 1 augustus 2020 op zich neemt. De regio's Midden-Limburg en Zuid-Limburg volgen respectievelijk op 1 augustus 2021 en 1 augustus 2022.

⁵ Bijvoorbeeld werknemers van Trafficon en/of Veolia



Opgemerkt wordt dat er gemeenten zijn die aangeven op een veel eerder tijdstip het leerlingenvervoer te willen laten uitvoeren door de mobiliteitscentrale. De stuurgroep neemt dit aspect mee in de te maken afwegingen.

- Ten aanzien van Wmo-bg vervoer bestaat nog onduidelijkheid als gevolg van het ontbreken van (de mogelijkheid tot) een goede analyse van de huidige situatie. In het eerste voorlopige advies adviseert de werkgroep om vanaf 2018 het Wmo-bg-vervoer uit te laten voeren door de mobiliteitscentrale. Ook op dit onderdeel moet de stuurgroep nog een zorgvuldige afweging maken.

3.2 op grond van artikel 1 van de Wgr, per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en daartoe een verzoek te richten aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz

De huidige gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (hierna Omnibuzz) waarin 10 Limburgse gemeenten in Heuvelland en Westelijke Mijnstreek reeds samenwerken, wordt als fundament gebruikt voor het bouwen van een gewijzigde regeling. Hierdoor ontstaat er als het ware een heel nieuw samenwerkingsverband tussen gemeenten. De bestaande expertise en infrastructuur wordt “om niet” ingebracht en er is geen sprake van goodwill. Naam en huisstijl blijven behouden. De financiële startpositie van alle 32 deelnemende gemeenten wordt gelijkgeschakeld waarbij de financiële positie van Omnibuzz op gelijke gronden opnieuw wordt opgebouwd door 32 gemeenten. De (gewijzigde) gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt toegelicht in bijlage 6 en 7 bij dit voorstel.

Liquidatie van de huidige, bestaande regeling wordt niet geadviseerd, dit vergt veel administratieve lasten en kosten, en allerlei georganiseerde kennis en kunde gaat verloren. Deze inspanningen gaan ten koste van de tijd en activiteiten die benodigd is voor de organisatie en aanbesteding van het doelgroepenvervoer; immers dienen gemeenten al op 11 december 2016 met het nieuwe Regiotaxi te zijn gestart.

Materieel treffen 32 gemeenten in Limburg een nieuwe gemeenschappelijke regeling waardoor alle gemeenten een gelijke startpositie hebben. Formeel betekent dit dat de bestaande gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt gewijzigd en 22 gemeenten toestemming vragen aan het huidige AB van Omnibuzz, dat bestaat uit 10 deelnemende gemeenten, om toe te treden.



De gewijzigde gemeenschappelijke regeling Omnibuzz is in afstemming met de 32 deel te nemen gemeenten door de stuurgroep voorbereid. Er heeft afstemming plaatsgevonden op ambtelijk en bestuurlijk vlak, alsmede met de provinciale klankbordgroep. Dit betreft zowel de inhoud alsmede de juridische en financiële inrichting. De regeling regelt alles met de intentie dat de (toekomstige) uitvoering van alle vervoersvormen wordt meegenomen. Omnibuzz sluit met iedere gemeente een individuele dienstverleningsovereenkomst af waarin alle te leveren diensten staan vermeld.

Om tijdig de aanbesteding van Regiotaxi te organiseren, zal de gewijzigde regeling Omnibuzz ingaan per 1 april 2016. In april 2016 komt het nieuwe AB bijeen en start de aanbesteding Regiotaxi door Omnibuzz. Daarnaast is er een overgangsregeling voor de periode van 1 april tot en met 10 december 2016 voor de going concern van de uitvoering van het huidige Regiotaxi voor de 10 reeds deelnemende Omnibuzz gemeenten.

Het college kan pas een gemeenschappelijke regeling treffen nadat toestemming is verkregen van de gemeenteraad. De gemeenteraad kan deze toestemming enkel onthouden indien er sprake is van strijdigheid met de wet of het algemeen belang.

3.3 Wethouder Gerats af te vaardigen als lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz en wethouder Damsma aan te wijzen als plaatsvervangend lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz

Wethouder Gerats beheert de portefeuille Wmo en is als stuurgroep lid nauw betrokken geweest bij het voortraject. Daarnaast is Regiotaxi voor Wmo-reizigers de eerste vervoerstaak die door de GR wordt opgepakt. Voorgesteld wordt daarom om wethouder Gerats af te vaardigen als lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz namens de gemeente Maastricht.

Tevens wordt voorgesteld wordt om wethouder Damsma - als portefeuillehouder van Leerlingenvervoer en (vervoer vanuit de) Jeugdwet - als plaatsvervangend lid af te vaardigen van het algemeen bestuur van Omnibuzz namens de gemeente Maastricht.

3.4 De gemeenteraad te verzoeken om toe te stemmen met toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016

De gemeenteraad dient te worden verzocht om toestemming voor toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016. Artikel 1, lid 2 van de Wgr luidt: "De colleges van burgemeester en wethouders en de burgemeesters van de deel te nemen gemeenten gaan niet over tot het treffen van een gemeenschappelijke regeling dan na verkregen toestemming



van de gemeenteraden. Deze toestemming kan slechts worden onthouden indien er sprake is van strijd met het recht of het algemeen belang".

De gemeenteraad kan dus enkel toestemming onthouden indien de regeling niet voldoet aan de wet of omdat de regeling het algemeen belang schaadt. Hiervan is in beide gevallen geen sprake. Zodra de gemeenteraad toestemming heeft verleend voor de toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz, wordt het besluit tot toetreding definitief en kan het college daartoe een verzoek richten aan het huidige AB van Omnibuzz (zie bijlage 8).

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Er wordt met voorliggend voorstel toegewerkt naar een beter georganiseerd doelgroepenvervoer, dat goed aansluit op het openbaar vervoer, zodat inwoners zorgeloos en optimaal kunnen blijven reizen. Een vervoerssysteem dat ervoor zorgt dat mensen die minder zelfredzaam zijn tóch daar kunnen komen waar ze moeten zijn. Met een zo optimaal mogelijke afstemming op de specifieke situatie van de verschillende doelgroepen. Dit vanuit onze overtuiging dat een goed vervoerssysteem een randvoorwaarde is om te kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. Dit draagt vervolgens bij aan meer leefbaarheid en betere gezondheid. De efficiëntere inzet van voertuigen en de koppeling aan het grootschaliger OV draagt bij aan duurzame mobiliteit.

Bij alle komende aanbestedingen voor vervoer zullen de inkoopcriteria (selectie en gunning) die Pianoo (Ministerie van Economische Zaken) voor "vraagafhankelijk" transport hanteert maximaal worden ingezet. Social return en duurzaamheid zijn hierdoor maximaal geborgd. Zo worden er bijvoorbeeld meerdere 'groene' voertuigsoorten uitgevraagd (Euro 6, elektrisch, groengas, waterstof e.d.) waarvoor individuele gemeenten per 'hot-spot' (gedeelte van het aan te besteden vervoersgebied) een keuze kunnen maken.

5. Effect op de openbare ruimte

Niet van toepassing.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing



8. Financiën

Directe en indirecte kosten

Alle 32 deelnemende gemeenten starten vanuit een gelijke financiële positie bij de deelname aan Omnibuzz. In het doelgroepenvervoer wordt er een onderscheid gemaakt tussen uitvoeringskosten van het vervoer en de regiekosten:

- De uitvoeringskosten van het vervoer (directe kosten) komen voor het daadwerkelijke gebruik voor rekening van de betreffende gemeente.
- De regiekosten, de indirecte kosten (personeel en beheer), worden voor de helft verdeeld over het aantal inwoners per gemeente en voor de helft naar rato van het aantal pashouders per gemeente. Dit is de systematiek die reeds in Noord- en Midden-Limburg, Parkstad en Maastricht wordt gehanteerd t.a.v. de verdeling van de indirecte kosten van de regie. Hiermee wordt een zo evenwichtig mogelijke verdeling nagestreefd in de verhouding tussen de omvang van een gemeente, het aantal pashouders en het dienstenniveau.

Weerstandsreserve en opstartkosten

Omdat Omnibuzz vanaf de basis opnieuw wordt gefinancierd door gemeenten, wordt per deelnemende gemeente een bedrag gestort voor de vorming van een (weerstand)reserve om fluctuaties in de bedrijfsvoering op te vangen. Deze reserve is gebaseerd op een risico inschatting en dient in één keer per gemeente te worden volgestort. Voor Maastricht bedraagt de opbouw van de weerstandsreserve (eenmalig) €123.901,-.

Daarnaast zijn er opstartkosten ten behoeve van de inrichting van de mobiliteitscentrale c.q. Omnibuzz. Deze zijn begroot op 1,77 miljoen euro voor heel Limburg. Voor Maastricht bedragen de opstartkosten €189.000,- .

De bijdrage van de gemeenten aan de algemene reserve van Omnibuzz kan door de gemeenten op grond van artikel 36, a2 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) als een kapitaalverstrekking aan gemeenschappelijke regelingen worden opgenomen onder de financiële vaste activa. Voor Maastricht betekent dit dat de storting in de reserve van €123.901,- zal worden geactiveerd. Er zal geen afschrijving plaatsvinden. De jaarlijkse kapitaallasten (betreft rente van 3,5%) bedragen €4.337,- en zullen ten laste van de bestaande vervoersbudgetten binnen het bestaande budgettaire kader worden gebracht. Ook de bijdrage in de opstartkosten zal in 2016 als incidentele last ten laste van de beschikbare vervoersbudgetten worden gebracht (betreft begrotingspost 570053101).



Huidige en toekomstige realisatie Maastricht

Zie onderstaande tabel 1 waarin de kosten (enkel Regiotaxi) van de 32 deelnemende gemeenten zijn opgenomen. Deze overzichtstabel is afkomstig uit het bijgevoegde concept-bedrijfsplan (bijlage 7).

Het betreft hier een concept-bedrijfsplan omdat op dit moment de financiële consequenties nog niet definitief kunnen worden weergegeven als gevolg van het ontbreken van de uitkomsten van de komende aanbesteding Regiotaxi. Dit betekent dat er een aantal aannames worden gedaan, verwachte (schaal)voordelen niet zijn verwerkt en eventuele financiële risico's nog niet helder zijn.

Het collegeadvies wordt desalniettemin gebaseerd op dit concept-bedrijfsplan. Mocht de definitieve begroting afwijkingen laten zien, dan wordt het college hierover geïnformeerd.

College

Tabel 1: Regie en vervoerskosten REGIOTAXI per gemeenten, inclusief opstartkosten, exclusief

weerstandsvermogen, exclusief eigen bijdrage reizigers (bedragen excl. Btw)

Bedragen x € 1.000	erdeelsleut	Opstart	2016 (vanaf 11-12)			2017			2018			2019			2020		
			Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning	Vervoer	Beheer	Regie & Planning
Beek	1,45%	26	13	1	2	233	24	42	239	25	43	245	26	44	251	26	45
Echt-Sustere	3,15%	56	31	3	5	540	53	92	554	54	94	568	56	96	582	57	99
Eijsden-Mar	1,97%	35	16	2	3	272	33	57	279	34	59	286	35	60	293	36	62
Gulpen-Witt	1,35%	24	14	1	2	249	23	39	255	23	40	261	24	41	268	24	42
Meerssen	1,88%	33	25	2	3	430	32	55	441	32	56	452	33	57	463	34	59
Schinnen	1,14%	20	9	1	2	162	19	33	166	20	34	170	20	35	175	21	36
Sittard-Gele	9,71%	172	104	9	16	1.815	163	282	1.860	167	289	1.907	171	296	1.955	176	304
Stein	2,14%	38	14	2	4	240	36	62	246	37	64	253	38	65	259	39	67
Vaals	0,91%	16	7	1	2	130	15	26	133	16	27	136	16	28	139	16	28
Valkenburg	1,55%	27	15	1	3	254	26	45	261	27	46	267	27	47	274	28	48
Westelijke A	25,23%	447	248	24	42	4.326	424	734	4.434	434	752	4.545	445	771	4.659	456	790
Beesel	1,20%	21	5	1	2	90	20	35	92	21	36	94	21	37	97	22	38
Bergen	0,97%	17	5	1	2	91	16	28	93	17	29	96	17	30	98	18	30
Gennep	1,65%	29	17	2	3	291	28	48	298	28	49	306	29	50	313	30	52
Horst aan d	2,86%	51	20	3	5	342	48	83	351	49	85	359	51	87	368	52	90
Leudal	3,27%	58	21	3	5	369	55	95	379	56	97	388	58	100	398	59	102
Maasgouw	2,12%	38	20	2	4	349	36	62	358	37	63	367	37	65	376	38	66
Nederweert	1,28%	23	6	1	2	113	21	37	116	22	38	119	23	39	122	23	40
Peel en Ma	3,55%	63	19	3	6	330	60	103	338	61	106	347	63	108	356	64	111
Roerdalen	1,66%	29	10	2	3	179	28	48	184	29	49	188	29	51	193	30	52
Roermond	4,63%	82	33	4	8	568	78	135	582	80	138	597	82	142	612	84	145
Venlo	10,06%	178	64	10	17	1.112	169	293	1.140	173	300	1.169	178	307	1.198	182	315
Venray	3,15%	56	18	3	5	312	53	92	319	54	94	327	56	96	336	57	99
Weert	4,03%	71	18	4	7	321	68	117	329	69	120	337	71	123	345	73	126
Noord- en M	40,44%	716	256	39	67	4.467	679	1.176	4.579	696	1.205	4.694	714	1.235	4.811	732	1.266
Maastricht	10,68%	189	139	10	18	2.430	179	310	2.491	184	318	2.553	188	326	2.617	193	334
Maastricht	10,68%	189	139	10	18	2.430	179	310	2.491	184	318	2.553	188	326	2.617	193	334
Brunssum	2,71%	48	22	3	5	390	46	79	400	47	81	410	48	83	420	49	85
Heerlen	8,21%	145	69	8	14	1.211	138	239	1.241	141	245	1.273	145	251	1.304	149	257
Kerkrade	5,13%	91	43	5	9	752	86	149	771	88	153	790	91	157	810	93	161
Landgraaf	3,72%	66	41	4	6	710	63	108	727	64	111	746	66	114	764	67	117
Nuth	1,36%	24	12	1	2	217	23	40	223	23	41	228	24	42	234	25	43
Onderbanke	0,57%	10	3	1	1	52	10	17	53	10	17	54	10	17	55	10	18
Simpelveld	1,07%	19	8	1	2	140	18	31	143	18	32	147	19	33	151	19	33
Voerendaal	0,87%	15	7	1	1	118	15	25	121	15	26	124	15	27	127	16	27
Parkstad	23,65%	419	206	23	39	3.589	397	688	3.679	407	705	3.771	417	722	3.865	428	741
TOTAAL	100,00%	1.770	850	96	167	14.813	1.680	2.907	15.183	1.722	2.980	15.562	1.765	3.055	15.951	1.809	3.131

De daadwerkelijke realisatie Regiotaxi Maastricht in 2014 bedroeg € 2,760 mln. (€ 2,640 mln.

vervoerskosten + € 0,120 mln. beheerskosten Trafficon). In de begroting 2016 is voor Regiotaxi een



bedrag van € 2.930.284 opgenomen (betreft begrotingspost 570053101). De ritbijdragen die reizigers direct aan Veolia voldoen, worden over 2016 geraamd op € 0,474 mln.

Het concept- bedrijfsplan (bijlage 7) van de nieuwe GR (zie ook bovenstaande tabel 1 + bijlage 9) raamt de kosten voor Maastricht vanaf 2017 op €2,919 mln. (vervoerskosten + beheer + regie & planning). De jaren daarna stijgen de kosten conform relevant indexcijfer. Hiermee blijven de jaarlijkse kosten voor Regiotaxi binnen het hiervoor begrote bedrag. Dit betekent ook dat de overgang van de oude naar de nieuwe situatie nagenoeg budgettair-neutraal zal plaatsvinden (behoudens de incidentele opstartkosten) en is een structurele begrotingswijziging niet aan de orde.

N.B. Het betreft hier een eerste globale indicatie. Voor de toekomstige vervoerskosten is hierbij uitgegaan van het hoogste tarief ad €4,17 (per zone) van Regiotaxi in Limburg, met een opslag van 10%. Op basis van een landelijke benchmark van recente aanbestedingen en gegeven de informatie van experts zoals vervoerskundig adviesbureau *Forseti*, wordt dit als reëel geschat. De werkelijke prijs blijkt echter pas na de afronding van de aanbesteding Regiotaxi die in april 2016 door Omnibuzz wordt gestart. Dit kan betekenen dat voor de regio's Noord- en Midden-Limburg de vervoersprijs flink stijgt omdat de huidige prijs voor Regiotaxi in deze regio's ver onder het gangbare markttarief ligt. Voor Zuid-Limburg zal dit naar verwachting aanzienlijk minder zijn en wordt een prijsstijging van 10% begroot.

De begroting in het concept-bedrijfsplan geldt nu alleen voor Regiotaxi en niet voor overige vormen van vervoer. Deze worden apart begroot zodra er meer zicht is op de datum van instroom en gevolgen ervan voor de GR. Bij de berekening van de beheerskosten is ook nog geen rekening gehouden met de te behalen synergie en schaalvoordelen. Dit is de eerste jaren nog niet aan de orde doordat het Limburgse doelgroepenvervoer niet meteen integraal zal worden uitgevoerd. De uitvoering van andere vervoersvormen groeit - na separate besluitvorming - gefaseerd in en de gemeentelijke ambities worden vanaf 2017 uitgewerkt. Hierdoor kan de mobiliteitscentrale gedegen worden ingericht. Een goede inrichting is belangrijk zodat de voordelen van het regiemodel na enige termijn maximaal zichtbaar worden voor reiziger(s) en gemeenten.

Financiële verantwoording GR aan gemeenteraad

Zoals gebruikelijk bij alle GR's, zal ook de jaarlijkse begroting van Omnibuzz in de gemeenteraad worden behandeld. Normaliter vindt de behandeling van de begroting (T+1 jaar) in april van ieder jaar plaats. Omdat de GR Omnibuzz pas in april 2016 zal worden opgericht, zal dit jaar van deze regel worden afgeweken. Dispensatie is hiertoe aangevraagd. Vanaf 2017 is de normale P&C-cyclus van toepassing.



Btw

De huidige GR (met de 10 deelnemers) kent een zeer gunstige btw afspraak met de Belastingdienst. Die afspraak komt erop neer dat de bijdragen van gemeenten onbelast zijn (gemeenten krijgen dus geen btw in rekening gebracht), terwijl Omnibuzz wel alle inkoop btw mag aftrekken. Het advies van EFK Belastingadviseurs is dan ook deze afspraak ook in de nieuwe situatie (na toetreding nieuwe gemeenten) voor de toekomst te continueren. Mocht de Belastingdienst daarmee niet akkoord gaan, dan kunnen alternatieven financieel nadeliger zijn dan de huidige setting. Snelle duidelijkheid hierover is wenselijk.

Over de btw bij de gemeente kan het volgende worden gezegd:

- voor de eerste vervoersdienst die over gaat (Wmo Regiotaxi) lijkt er geen btw probleem. Ofwel Omnibuzz continueert de huidige situatie (factuur zonder btw), ofwel de gemeente kan de gefactureerde btw in aftrek brengen (Wmo Regiotaxi diensten zijn btw belaste diensten, mits er een vergoeding van de burger wordt ontvangen). Begroting kan in dat geval ex. Btw plaatsvinden.
- vooral voor de toekomstige diensten (denk aan leerlingenvervoer en wellicht Wmo-bg) zal de situatie anders zijn. Daar wordt geen of slechts een geringe vergoeding gevraagd aan burgers, waardoor er geen sprake is van btw ondernemerschap en de btw dus een kostenpost is. Dit wordt meegenomen in de te nemen toekomstige keuzes.

Bemensing GR

Geraamd wordt dat de GR (maximaal) 52 FTE vast/permanent in dienst zal hebben. Dit kan mogelijk (grote) financiële risico's met zich meebrengen, met name op het moment dat gemeenten in de toekomst andere keuzes willen maken qua model. Op dit moment vinden gesprekken plaats door Omnibuzz om dit risico af te wenden c.q. te mitigeren

CONCLUSIE

Uit het concept-bedrijfsplan blijkt dat de overgang van de oude naar de nieuwe situatie nagenoeg budgettair-neutraal zal plaatsvinden (geredeneerd vanuit de begrotingsposten en behoudens de incidentele opstartkosten). Een structurele begrotingswijziging is niet aan de orde. Het college wordt gevraagd in te stemmen met dit financiële kader doelgroepenvervoer. Mocht de definitieve begroting afwijkingen laten zien, dan wordt het college hierover geïnformeerd.



9. Aanbestedingen

Het betreft de grootste aanbesteding in Nederland op dit gebied. Zodoende wordt veel (in- en externe) expertise betrokken bij deze aanbesteding. Ook heeft voorafgaand een gedegen marktconsultatie plaatsgevonden.

De aanbesteding van Regiotaxi zal geschieden door het AB van de gewijzigde gemeenschappelijke regeling. Deze aanbesteding start in mei 2016 en wordt in juli gegund door het AB. Dit wordt apart met gemeenten afgestemd.

Het inkoopkader (Nota van Uitgangspunten en Programma van Eisen) wordt gezamenlijk met gemeenten en Omnibuzz voorbereid. Gedacht wordt aan het opknippen van de provincie in 23 hotspots, waarop (lokale) vervoersbedrijven kunnen inschrijven. De basiscontractduur varieert mogelijk tussen de 3 en 5 jaar, met mogelijkheid tot verlenging. Dit is een termijn die rekening houdt met de afschrijvingstermijnen en personeelsbeleid.

Omnibuzz zal bij alle komende aanbestedingen voor vervoer de inkoopcriteria (selectie en gunning) die Pianoo (Ministerie van Economische Zaken) voor “vraagafhankelijk” transport hanteert maximaal inzetten. Social return en duurzaamheid zijn hierdoor maximaal geborgd.

In Maastricht zal een panel van 4 raadsleden betrokken worden bij het inkoopkader dat gebruikt zal worden bij de aanbesteding van Regiotaxi (conform toezegging stadsronde 19 januari 2016)

10. Participatie tot heden

- Op 1 april 2015 vond in de Oranjerie in Roermond een brede “kick-off bijeenkomst” plaats over doelgroepenvervoer voor bestuurders en ambtenaren. Op dat moment is tevens de provinciale website www.doelgroepenvervoerlimburg.nl gelanceerd, waarop alle informatie voor belanghebbenden beschikbaar is.
- De Provinciale klankbordgroep DGV heeft op 9 september 2015 en 7 oktober 2015 ingestemd met voorliggend eindadvies van de stuurgroep.
- In oktober 2015 zijn alle ± 50.000 reizigers van Regiotaxi via een nieuwsbrief geïnformeerd over toekomstige ontwikkelingen op het gebied van doelgroepenvervoer.
- Op 12 november 2015 zijn raadsleden en cliënten-/adviesraden in een regionale informatiebijeenkomst (Polfermolen Valkenburg) geïnformeerd over het eindadvies van de stuurgroep. Er bleek veel draagvlak te zijn voor de gekozen richting.



- Op 19 januari 2016 heeft in Maastricht een stadsronde plaatsgevonden over de toekomst van het doelgroepen, waarbij raadsleden en cliënten-/adviesraden aanwezig waren. Dit vooruitlopend op het nu voorliggende besluitvormingstraject.

11. Voorstel

1. In te stemmen met het advies van de 'notitie toekomstrichting doelgroepenvervoer Limburg' en:
 - A. Te kiezen voor het regiemodel voor de uitvoering van het Limburgse doelgroepenvervoer;
 - B. Het regiemodel op Limburgse schaal publiekrechtelijk in te richten;
 - C. Te kiezen voor een gefaseerde instroom van de verschillende vervoersvormen en te starten met Regiotaxi per 11 december 2016.
2. Onder voorbehoud van toestemming door de raad in te stemmen om op grond van artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, per 1 april 2016 toe te treden tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en daartoe een verzoek te richten aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
3. Wethouder Gerats af te vaardigen als lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz en wethouder Damsma aan te wijzen als plaatsvervangend lid van het algemeen bestuur van Omnibuzz;
4. In te stemmen met het financieel kader doelgroepenvervoer.
5. De raad te verzoeken om toe te stemmen met toetreding tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz per 1 april 2016.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Wat	Wanneer
Stadsronde Doelgroepenvervoer	19 januari 2016
Themabijeenkomst Doelgroepenvervoer college	16 februari 2016
Besluitvorming college	16 februari 2016
Besluitvorming gemeenteraad (behoudens wijzigingen door gemeenteraad tijdens raadsbehandeling)	8 maart 2016 (raadsronde 1) 5 april 2016 (raadsronde 2) 19 april (raadsbesluit)

Vervolgens zal het AB van 32 gemeenten bij elkaar komen voor de oprichtingsvergadering op 11 mei 2016. Dit biedt nu meer ruimte in het besluitvormingsproces, waardoor de deadline van 1 april is



opgeschoven. De aanbesteding Regiotaxi start eveneens in mei 2016 en wordt in juli gegund door het AB. Van augustus tot november 2016 worden de systemen van de mobiliteitscentrale getest en op zondag 11 december 2016 start Regiotaxi.

In 2017 (en verder) zullen de ambities worden uitgewerkt voor het toekomstige doelgroepenvervoer.

Monitoring, (beleids)advisering, klanttevredenheid, etc.

De GR biedt een breed scala aan producten en diensten die gemeenten in staat stellen op de uitvoering gedetailleerd te monitoren (zie voor een volledig overzicht bijlage 2 van het bijgevoegde Bedrijfsplan). Dit geschiedt zowel kwantitatief (rapportages over ritten, financiën, etc.) als kwalitatief via klanttevredenheidsonderzoeken en relatiebeheer. De GR beschikt tevens over een eigen afdeling Financiën en Beleid, die gevraagd en ongevraagd advies geven aan gemeenten. De GR fungeert zodoende als kenniscentrum voor gemeenten waardoor volledige controle op het doelgroepenvervoer ontstaat. Relevante zaken worden gedeeld met de raad via de frequente Monitor 3D's.