



Raadsvergadering	
Volgnummer	42-2020
Onderwerp	Zienswijze Jaarverslag 2019, gewijzigde Begroting 2020-1, Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2022-2024 GR Omnibuzz
Programmanummer	6 Sociaal domein
Registratienummer	2020-11361
Collegevergadering	22-12-2020
Portefeuillehouder	Wethouder de Graaf-van Haasen
Organisatieonderdeel	BO Sociaal
Behandelend ambtenaar	MHW Hartholt Telefoonnummer: 043-350 6017 Michiel.Hartholt@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 Raadsbesluit Bijlage 2 Aanbiedingsbrief gemeenteraden Bijlage 3 Uitgangspuntennotitie begroting 2020-1 en 2021 Bijlage 4 Conceptbegroting 2020-1 Omnibuzz Bijlage 5 Conceptbegroting 2021 en MJP 2022-2024 Omnibuzz Bijlage 6 Omnibuzz jaarverslag 2019 Bijlage 7 Financiële analyse OMNIBUZZ 2017-2024 Bijlage 8 Zienswijze Maastricht 2019 en reactie AB Omnibuzz Bijlage 9 Rondebriefje raadsronde

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De gemeente Maastricht neemt sinds 11 mei 2016 deel aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Binnen deze GR werken 30 Limburgse gemeenten samen aan de uitvoering van Vervoer



op Maat (maatwerkvoorziening Wmo) en toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Overeenkomstig de Wet gemeenschappelijke regelingen ontvangen de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten algemene financiële en beleidsmatige kaders en de voorlopige jaarrekening. De gemeenteraden kunnen hierop vervolgens hun zienswijze naar voren brengen.

Op basis van het nu voorliggende Jaarverslag 2019, de gewijzigde Begroting 2020-1, de Begroting 2021 en het Meerjarenperspectief 2022-2024 van Omnibuzz stelt het college aan de gemeenteraad voor om hiervan kennis te nemen en op drie onderdelen een zienswijze in te dienen.

Beslispunten

1. In te stemmen met het jaarverslag 2019 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2020-1, de Begroting 2021 en het Meerjarenperspectief 2022 – 2024 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen:
 - a. De (financiële) effecten van de corona-crisis voor het Omnibuzz-vervoer en specifiek voor Maastricht in beeld te brengen voor de periode 2020 t/m 2024. Dit in de vorm van een begrotingswijziging die aangeboden wordt op het moment dat duidelijkheid bestaat over de nieuwe situatie, maar in ieder geval voorafgaand aan het opstellen van de Maastrichtse Programmabegroting 2021;
 - b. Omnibuzz op te roepen interne maatregelen te treffen die gericht zijn op het verlagen van de kosten van regie (callcenter) en de uitgaven aan de bedrijfsvoering (beheer, lonen en kapitaal). Deze kosten dienen in lijn te zijn/komen met de daling die sinds 2019 aan de orde is bij het aantal verreden zones/ritten in Maastricht;
 - c. Bijzondere aandacht te blijven besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te blijven leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat. En hierbij de druk op de Provincie hoog te houden om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer meer toegankelijk, beter beschikbaar en seniorenvriendelijker wordt.



1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Aanleiding en bevoegdheden

In artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is bepaald dat, voordat de Begroting door het algemeen bestuur wordt vastgesteld, de ontwerpbegroting aan de raden van de deelnemende gemeenten wordt voorgelegd en de raden hierover hun zienswijze naar voren kunnen brengen. Het dagelijks bestuur van Omnibuzz heeft de ontwerpbegroting 2021 en het meerjarenplan 2022-2024 op 1 april 2020 aangereikt aan de gemeenteraad.

Daarnaast biedt het dagelijks bestuur een gewijzigde Begroting over 2020 (2020-1) aan waarin de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie zijn verwerkt.

Ingevolge het bepaalde in artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen dient het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de Begroting dient, eveneens de voorlopige jaarrekening aan te bieden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Op 1 april 2020 heeft Omnibuzz aan deze voorwaarde voldaan. Conform artikel 20 lid 3 van de GR Omnibuzz kunnen gemeenteraden bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de voorlopige jaarrekening en het jaarverslag naar voren brengen.

In voorliggende nota wordt achtereenvolgens ingegaan op (1) het Jaarverslag 2019 (2) de gewijzigde Begroting 2020-1, (3) de Ontwerpbegroting 2021 en (4) het Meerjarenperspectief 2022-2024. Op basis van de inhoud van deze stukken wordt een zienswijze geformuleerd richting het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

N.B. Inmiddels is duidelijk dat we sinds de corona-uitbraak en de opgelegde bewegingsbeperkende maatregelen te maken hebben met een dramatische teruggang in aantal ritten. Daarnaast wordt er gewerkt aan een financieel vangnet voor de taxiondernemers. Zie hiertoe ook de RIB "[Omnibuzz en consequenties van het coronavirus](#)"¹ d.d. 6 april 2020. Dit roept de vraag op wat de waarde is van voorliggende begrotingsstukken. We begrijpen dat de GR aan een wettelijke verplichting moet voldoen jegens de Provincie. Maar als gemeente kunnen wij nu echter geen (structurele)koers uitzetten op basis

¹ https://maastricht.parlaeus.nl/user/bdocument/env=help/action=showdoc/gd=18814/RIB_-_Omnibuzz_en_consequenties_van_het_coronavirus.pdf



van deze documenten. Wij vragen Omnibuzz daarom ons dit inzicht te geven zo gauw dit voorhanden is, maar tenminste voor de gemeentelijke Programmabegroting 2021. Dit in de vorm van een begrotingswijziging. Op dit onderdeel stellen wij dan ook een **zienswijze** voor.

Context

Sinds 11 mei 2016 werken 32² Limburgse gemeenten binnen de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz samen aan toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Omnibuzz draagt zorg voor een goede uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor reizigers met een door de gemeente verstrekte Wmo-indicatie voor *Vervoer op Maat*, zodat zij optimaal kunnen blijven deelnemen in de maatschappij. Omnibuzz verzorgt het contractmanagement en –beheer en heeft een ontwikkelingsfunctie binnen dit doelgroepenvervoer. Daarnaast verzorgt Omnibuzz de correcte ritaanname (callcenter) en tactische regie. Gecontracteerde vervoerders plannen deze ritten vervolgens in en rijden deze ritten. Vanaf 1 januari 2018 is het callcenter binnen de publieke organisatie Omnibuzz georganiseerd, daar waar dit voorheen extern werd ingekocht bij Personen- en Zorgvervoer Nederland.

De ervaringen met Omnibuzz zijn positief, er zijn weinig klachten en er is een hoge klanttevredenheid. De missie van Omnibuzz is: *“Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”* Om deze missie te realiseren, werkt Omnibuzz gefaseerd aan 3 ambities:

Pijler 1: Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren

Hiertoe is in 2017 de ‘Voor Elkaar Pas’³ (VEP) geïntroduceerd en is aansluiting gezocht bij de website www.ikwilvervoer.nl die adviezen geeft over alle vervoersmogelijkheden in de afzonderlijke gemeenten. Vanaf 2019 en verder wil Omnibuzz samen met Arriva en de Provincie Limburg deze kanteling verder door ontwikkelen door een actieve campagne en door diepgaand onderzoek te doen naar de relatie tussen OV en doelgroepenvervoer. Er zijn namelijk aanwijzingen voor een mogelijk verband tussen de stijging in het Omnibuzz-vervoer en het aanbod van het Openbaar vervoer (dit is opnieuw benoemd op blz. 3 in de Uitgangspuntennotitie bij begroting 2020-1 en 2021).

² N.B. 30 gemeenten sinds de samenvoeging in 2019 van 3 gemeenten tot de gemeente Beekdaelen

³ De Voor Elkaar Pas is één van de voorbeelden waarmee toepassing wordt gegeven aan de unaniem aangenomen motie van de SP door de Maastrichtse gemeenteraad (d.d. 15 november 2016) met betrekking tot de aansluiting van OV en doelgroepenvervoer en het stimuleren van het OV.



Wij vinden deze kanteling in het vervoer van zeer groot belang. Alle inwoners moeten namelijk zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat. Maar ook mensen die reeds een Omnibuzz-pas hebben, kunnen mogelijk een deel van hun ritten maken in het OV met behulp van de VEP. Wij vinden dit maatschappelijk relevant omdat onze inwoners zo lang mogelijk moeten kunnen blijven deelnemen aan het gewone leven. Maar deze kanteling is ook noodzakelijk om grip te houden op de uitgaven aan Vervoer op Maat. Op dit moment hebben wij echter de indruk dat er onvoldoende voortgang is op de ontwikkelingen binnen deze pijler. Dit lichten wij hieronder toe.

Bij de [beantwoording van technische vragen gesteld in de raadsronde van 21 mei 2019](#)⁴ inzake GR Omnibuzz heeft het college de gemeenteraad geïnformeerd over het op handen zijnde onderzoek naar OV-Limburg en de gevolgen daarvan op het (meer)gebruik van Omnibuzz. Sinds de start van de nieuwe OV-concessie in Limburg op 11 december 2016, welke samenviel met de start van het Omnibuzz-vervoer, wordt namelijk een forse stijging geconstateerd van het aantal Omnibuzz-reizigers en –ritten in geheel Limburg. De aanname is dat dit (deels) komt door de uitvoering van het OV door Arriva. Daarom heeft Omnibuzz kort na de start van het Omnibuzz-vervoer zelfstandig onderzoek gedaan naar de effecten van deze gewijzigde OV-dienstverlening op het gebruik van het Omnibuzz-vervoer. Dit onderzoek is vervolgens ambtelijk met de provincie besproken. De Provincie stemde daarop in met een gezamenlijk vervolgonderzoek om zo vast te stellen waar verbeteringen kunnen worden bereikt waardoor enerzijds het gebruik van OV wordt verbeterd en anderzijds het Omnibuzz-vervoer zo veel als mogelijk wordt ontlast.

Er is inmiddels geruime tijd verstreken sinds de start van dit onderzoek. De eerste concrete resultaten hiervan zouden volgens de overgelegde planning verwacht worden begin 2020, maar zijn ons nu nog niet bekend. Nu lezen wij in de gewijzigde begroting (blz. 8) dat er in de eerste helft van 2020 een *position paper* wordt voorgelegd aan het DB waarin de kaders voor samenwerking tussen Omnibuzz en de Provincie worden vormgegeven. Wij kunnen dit niet rijmen met de oorspronkelijke onderzoeksopdracht, met onze eerdere zienswijze in 2019 om dit op te pakken en met een algemeen levende wens tot urgentie op dit onderwerp bij alle Limburgse gemeenten.

4

https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showpt/item=15920/Beantwoording_technische_vragen_raadsronde_21_mei_inzake_GR_Omnibuzz_-_27_mei_2019.pdf



In het jaarverslag 2019 (blz. 10) wordt vervolgens ingegaan op het bereik van de Voor Elkaar Pas. Dit product is in juli 2017 geïntroduceerd teneinde de drempel te verlagen om gebruik te maken van het OV. Geconstateerd wordt echter dat het percentage bezitters van een VEP zich sinds de start stabiel rond de 25% bevindt. Er lijkt zodoende nauwelijks ontwikkeling plaats te hebben gevonden in de afgelopen 2,5 jaar waardoor het OV toegankelijker is geworden voor Omnibuzz- c.q. VEP-pashouders. Dit vinden wij zorgwekkend.

Wij kunnen als gemeente onze klanten blijven verleiden om van het OV gebruik te maken, via goede communicatie en met het promoten/stimuleren van producten zoals de VEP, maar als het OV simpelweg onvoldoende toegankelijk is dan hebben deze acties weinig effect. Voor de toegankelijkheid van het OV is de Provincie aan zet, maar wij constateren dat de samenwerking moeizaam van de grond komt. Wij willen daarom in een **zienswijze** extra en opnieuw aandacht vragen voor deze pijler. Ten opzichte van de zienswijze 2019 voegen wij nu de opdracht toe dat de druk op de Provincie hoog gehouden moet worden om haar verantwoordelijkheid in dit dossier te nemen.

Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

In 2019 is het *Vervoer Op Maat* opnieuw aanbesteed hetgeen de mogelijkheid bood zaken efficiënter te organiseren en in te spelen op huidige en toekomstige uitdagingen in het vervoer. De nieuwe tarieven zijn per 1 januari 2020 conform de eisen in de Wmo (de AMvB reële tarieven Wmo). Tevens is een duurzaamheidsdoelstelling opgenomen in de nieuwe langlopende contracten, met als stip op de horizon 100%-elektrisch Omnibuzz-vervoer in 2025. Zoals uit de gewijzigde begroting 2020-1 blijkt, zijn de tarieven in het nieuwe contract met 8,3% gestegen. Daarbovenop komt een (zeer) hoge NEA-index van 6,7% per 1 januari 2020. Na onderhandeling met de vervoerders over deze hoge NEA-index - waarbij vervoerders onze mening deelden dat de hoge index voorzag in kosten die de vervoerders feitelijk niet maken - hebben vervoerders aangeboden een korting op de vervoerstarieven te bieden, te weten 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022. Dit houdt in dat de tarieven per 1 januari 2020 minder stijgen dan indien deze afspraak niet tot stand was gekomen. Maar deze stijging is met totaal 12% ten opzichte van het tarief in 2019 nog steeds zeer aanzienlijk te noemen.



Daarnaast is in 2019 een gewijzigde GR opgesteld en [ter besluitvorming](#)⁵ aangeboden aan gemeenten. Belangrijk onderdeel in de wijziging betreft de temporiseren van instroom van ander gemeentelijk doelgroepenvervoer, zoals leerlingenvervoer, vervoer uit de jeugdwet en vervoer naar Wmo-Begeleiding Groep. Onderzoek door drie gemeentelijke werkgroepen op de afzonderlijke thema's wees namelijk uit dat instroom in de totale GR niet wenselijk is o.a. om het kostenverhogende aspect hiervan ten opzichte van de huidige situatie en de vraagtekens die geplaatst zijn bij het waarborgen van de huidige kwaliteit bij een dergelijke bundeling. De ambitie is op dit onderdeel dan ook bijgesteld waarbij Omnibuzz enkel nog medewerking verleent aan kleinschalige instroom in opdracht van individuele gemeente(n).

Als derde ontwikkeling wordt hier genoemd dat Omnibuzz in toenemende mate geconfronteerd wordt met reizigers met een groeiende zorgbehoefte en soms ook verward gedrag. Dit past in de lijn van het ingezette rijksbeleid ten aanzien van Langer Thuis en vergt daardoor aanpassingen bij Omnibuzz. Omnibuzz heeft hierop passend beleid ontwikkeld voor deze groeiende doelgroep in het vervoer, waaronder een functie 'vroegsignalering bij personen met verward gedrag'. Door het ontwikkelen van nieuwe indicaties 'extra zorg', 'persoonlijke overdracht' en 'verplichte begeleiding' kan deze groep op een verantwoorde manier gebruik (blijven) maken van het vervoer en participeren in de samenleving. Deze nieuwe indicaties zijn onderdeel van de nieuwe vervoerscontracten per 1 januari 2020.

Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met een aantal reguliere (dagelijkse) werkzaamheden zoals ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe vervoersconcepten ontwikkelt en deelnemende gemeenten ondersteunt in de beleidsontwikkeling. Daarnaast is Omnibuzz hierdoor in staat om externe ondersteuning in bijvoorbeeld een aanbestedingstraject of de afhandeling van een faillissement tot een minimum te beperken.

De uitgevoerde en toekomstige activiteiten per pijler staan uitvoerig beschreven in de bijgevoegde documenten.

⁵ https://maastricht.parlaeus.nl/user/showdoc/env=help/action=view/id=62656/type=pdf/Raadsvoorstel_28-2020_-_Wijziging_GR_Omnibuzz+_alternatieve_klantbijdrage_2020.pdf



Duurzaamheid

In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer', dat door het algemeen bestuur Omnibuzz in december 2019 is ondertekend, hebben de gemeenten afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Met de ondertekening van dit akkoord geeft Omnibuzz een krachtig signaal af.

Door te kiezen voor elektrische voertuigen in de nieuwe contracten vanaf 1 januari 2020 zorgen Omnibuzz en haar vervoerders voor vermindering van luchtverontreiniging en een beter klimaat. Er is, in overleg met de vervoerders, gekozen voor een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen. Omnibuzz en de vervoerders werken daarnaast samen aan het vergroten van het aantal elektrische laadpunten in het openbare gebied.

Kaders

- Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
- Toekomstagenda Sociaal Domein 2022 Maastricht-Heuvelland
- Collegebesluit "Toekomst Doelgroepenvervoer en toetreding tot GR Omnibuzz" d.d. 16 februari 2016 (kenmerk 2016-05737)
- Raadsbesluit "Toetreding tot GR Omnibuzz (doelgroepenvervoer)" d.d. 22 maart 2016 (volgnummer 13-2016)
- Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (Staatscourant, jaargang 2016, 2 juni 2016, nr. 28875)
- Collegebesluit "Aanvullende besluiten GR Omnibuzz" d.d. 19 juli 2016 (volgnummer 2016-23890)
- Raadsinformatiebrief "Voortgang Doelgroepenvervoer (Omnibuzz)" d.d. 19 juli 2016 (volgnummer 2016-23889)
- Raadsbesluit "Begroting GR Omnibuzz 2017 & Meerjarenperspectief 2018 - 2020" d.d. 27 september 2016 (volgnummer 95-2016)
- Raadsbesluit "Zienswijze gewijzigde Begroting 2017, Begroting 2018 en Meerjarenperspectief 2019-2021 GR Omnibuzz" d.d. 6 juni 2017 (volgnummer 42-2017)
- Raadsbesluit "Zienswijze Jaarverslag 2017, gewijzigde Begroting 2018-1, Begroting 2019 en Meerjarenperspectief 2020-2022 GR Omnibuzz" d.d. 29 mei 2018 (volgnummer 54-2018)
- Collegenota "Beheersmaatregelen Omnibuzz 2019" d.d. 18 december 2018 (volgnummer 2018-40306)



- Raadsinformatiebrief “Beheersmaatregelen Omnibuzz 2019” d.d. 27 februari 2019 (volnummer 2019-06605)
- Raadsbesluit “Zienswijze Jaarverslag 2018, gewijzigde Begroting 2019-1, Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2021-2023 GR Omnibuzz” d.d. 28 mei 2019 (volnummer 2019-13226)
- Raadsbesluit “Omnibuzz: Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz + alternatieve indexering klantbijdrage 2020” d.d. mei 2020 (Volnummer 2020-06954)

2. Gewenste situatie.

Het dagelijks bestuur van Omnibuzz heeft een zestal documenten aangeboden (zie bijlagen).

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden;
2. Jaarverslag 2019 (inclusief financiële verantwoording);
3. Uitgangspuntennotitie begroting 2020-1 en 2021;
4. De Begrotingswijziging van 2020-1;
5. De Begroting 2021;
6. Het Meerjarenperspectief 2022-2024.

Deze documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd.

2.1 Jaarverslag (jaarrekening) 2019

In 2019 is Omnibuzz ruim binnen de begroting gebleven. De stijging van het vervoer is afgezwakt en voor een aantal gemeenten, waaronder Maastricht, is een daling gerealiseerd als gevolg van de beheersmaatregelen die op gemeenteniveau zijn getroffen. Tussentijds is in 2019 reeds een bedrag van € 739.440 aan de gemeenten terugbetaald als gevolg van het lagere vervoersvolume. Naast deze terugbetaling sluit de voorliggende jaarrekening over 2019 af met een positief resultaat van € 186.989. Wel is in 2019 hiertoe gedeeltelijk de algemene reserve en de bestemmingsreserve ICT ingezet.

Voor Maastricht geldt eveneens dat er in 2019 een positief resultaat aan de orde is. Dit positieve resultaat is geheel toe te schrijven aan de beheersmaatregelen welke Maastricht per 1 maart 2019 heeft doorgevoerd. Deze beheersmaatregelen hebben het aantal zones en ritten met ruim 8% verminderd ten opzichte van 2019, hetgeen resulteert in bijna 4,5% minder uitgaven in 2019 dan in 2018. Daarnaast zijn



de inkomsten uit klantbijdragen hoger door de verhoging van de klantbijdrage. Hierdoor is Maastricht ruim binnen de Begroting Omnibuzz gebleven (zie hieronder) maar dus ook binnen de gemeentelijke begroting (zie hoofdstuk Financiën).

2019 Maastricht								
	Vervoerskosten netto	regie (callcenter)	Beheer, lonen, kapitaal	Subtotaal	Baten eigen bijdrage reizigers	Onttrekking Algemene Reserve Omnibuzz	Vrijval bestemmings reserve ICT Omnibuzz	Totaal
Begroting Omnibuzz 2019-1	€ 3.082.724	€ 233.592	€ 414.729	€3.731.045	€ 449.815			€3.281.230
Jaarrekening Omnibuzz 2019	€ 2.851.141	€ 236.340	€ 429.442	€3.516.923	€ 522.095	-€ 33.453	-€ 13.200	€2.994.828
Vershil								€286.402
<i>% verschil</i>								<i>-8,7%</i>

De belangrijkste reden van de forse onderschrijding van de Omnibuzz begroting 2019-1 is dat hierin het effect van de Maastrichtse beheersmaatregelen onvolledig was verwerkt c.q. was geraamd. Er werd vanuit gegaan dat de trend van de voorgaande jaren (gestage groei) werd doorgezet, hetgeen niet aan de orde was.

Conclusie over 2019

Wij zijn tevreden over de dienstverlening van Omnibuzz en de gecontracteerde vervoerder over 2019. De in 2019 in Maastricht ingevoerde beheersmaatregelen zijn goed uitgevoerd door Omnibuzz en de vervoerder. Een klein puntje van kritiek is dat over deze beheersmaatregelen in een te laat stadium door Omnibuzz is gecommuniceerd met onze vervoerder waardoor deze hierop onvoldoende kon anticiperen. Daarmee werd ook een voorwaarde uit het vervoerscontract onvoldoende nageleefd. In goed overleg met Taxi Nelissen hebben wij de hierdoor ontstane financiële claim gehonoreerd en uitbetaald aan Taxi Nelissen. Deze is ook opgenomen in het financieel totaaloverzicht (bijlage 7).



Ook zijn wij tevreden over het effect van de – in opdracht van de gemeenteraad - ingevoerde [beheersmaatregelen](#)⁶. Deze maatregelen hadden als doel de uitgaven in balans te brengen met de gemeentelijke begroting zonder dat de participatie van onze reizigers in gevaar kwam. Hierin zijn wij geslaagd. Bij invoering gaven wij tevens aan dat deze maatregelen proportioneel en acceptabel waren, waarbij slechts een zeer klein aantal veel-reizigers (± 150 personen) hun gedrag moesten aanpassen dan wel hoge kosten zouden moeten maken. En waarbij noodzakelijke veel-reizigers in aanmerking zouden komen voor een hardheidsclausule. Uit onze metingen van klanttevredenheid van Maastrichtse reizigers leiden wij af dat wij dit uitgangspunt op een juiste manier hebben uitgevoerd. Wij zien namelijk dat Maastrichtenaren een hoog cijfer – een 8,3 – geven in het klanttevredenheidsonderzoek Omnibuzz over 2019. In 2018, dus in het jaar voorafgaand aan de beheersmaatregelen, was dit tevredenheidscijfer eveneens een 8,3. De beheersmaatregelen hebben zodoende geen invloed gehad op de algemeen ervaren tevredenheid door Maastrichtse Omnibuzz-pashouders.

2.2 Begroting 2020 - 1^e wijziging

Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting van het boekjaar 2020 valt deze gewijzigde begroting 2020-1 beperkt hoger uit. Het betreft een bovenwaartse bijstelling met bijna €60.000,- (+1,8%). Zie hiertoe onderstaand overzicht.

2020 Maastricht						
	Vervoerskosten netto	regie (callcenter)	Beheer, lonen, kapitaal	Subtotaal	Baten klant bijdrage reizigers	Totaal
Begroting 2020 Omnibuzz	€3.289.004	€225.536	€400.763	€3.915.304	€ 615.907	€ 3.299.397
Bijgestelde Begroting 2020-1 Omnibuzz	€3.196.144	€245.278	€458.459	€3.899.882	€ 541.369	€ 3.358.512
Vershil	€92.860	€-19.742	€-57.696	€15.422	€74.538	€-59.115
% verschil	-2,8%	8,8%	14,4%	-0,4%	-12,1%	1,8%

⁶ https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showds/item=455/RIB_-_Beheersmaatregelen_Omnibuzz_2019_WMO_-_Weth._de_Graaf_-_2019-06605_-_27-02-2019.pdf



Ten aanzien van dit overzicht kan het volgende worden geconstateerd:

1. Zoals in hoofdstuk 2 onder pijler 2 toegelicht, stijgen de vervoerstarieven door de recente aanbesteding en door de hoge NEA-index 2020 in 2020 aanzienlijk. De door de vervoerders aangeboden korting in 2020-2021-2022 drukken deze kosten weer enigszins. In 2020 worden we geconfronteerd met een stijging van de vervoerstarieven met 12%. Toch dalen de uitgaven aan vervoer met 2,8% in de bijgestelde begroting. Dit komt doordat nu gerekend wordt met het lagere vervoersvolume van 2019 in plaats van het hogere volume van 2018. Dit scheelt 8,1% in ritten gezien de grote daling in 2019 t.o.v. 2018.
2. Het aantal verreden zones is fors verminderd met bijna 62.000 zones op jaarbasis (zie de analyse in bijlage 7). Om dit in perspectief te plaatsen; deze vermindering is groter dan het totale vervoer in veel kleinere gemeente, zoals bijvoorbeeld Gulpen-Wittem met op jaarbasis net geen 60.000 zones. Desondanks zien wij deze forse daling in aantal ritten/zones niet terug in een daling van de kosten van het callcenter en in de bedrijfsvoering (beheer, lonen, kapitaal). Deze uitgaven laten daarentegen zelfs een stijging zien van maar liefst +8,8% op callcenterkosten en +14,4% op bedrijfsvoeringskosten van de GR. Deze stijging vindt daarbij plaats ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020 waarin geraamd werd dat Maastricht 8,1% méér ritten afnam bij de GR. En deze stijging vindt plaats ondanks de door Omnibuzz ingevoerde efficiency-maatregelen in de dienstverlening, zoals het beperken van de openingstijden van ritreservering en invoering van een klantportaal (boekingsapp) waarin klanten sinds eind 2019 hun ritten kunnen boeken zonder tussenkomst van een callagent.
Dit vinden wij een vreemde ontwikkeling die niet past in onze logica. Een daling van aantal ritten zou ook moeten leiden tot daling van de kosten van het callcenter, klachtafhandeling en andere interne bedrijfsvoeringskosten. Op dit punt willen wij dan ook een **zienswijze** indienen.
3. De inkomsten uit klantbijdrage wordt eveneens naar beneden bijgesteld aangezien er rekening wordt gehouden met 8,1% minder ritten dan waarmee in de oorspronkelijke begroting was gerekend.

N.B. Gemeenten kunnen bij Omnibuzz een verzoek indienen tot ophoging van het geprognosticeerde vervoersvolume 2020 met een zelf te bepalen percentage. Maastricht heeft hier



gekozen voor toepassing van de nullijn. Op het moment van aanlevering van dit percentage, begin januari, verwachtten wij namelijk dat het vervoersvolume in 2020 gelijk zou zijn aan dat van 2019, zelfs bij een autonome groei. 2020 is namelijk het eerste jaar waarin de beheersmaatregelen volledig van kracht zijn, daar waar 2019 in de eerste 2 maanden nog een stijging van het aantal ritten liet zien en er tevens coulance gold ten aanzien van de grens van 750 zones op jaarbasis. Inmiddels is echter duidelijk dat we sinds de corona-uitbraak en de opgelegde bewegingsbeperkende maatregelen te maken hebben met een dramatische teruggang in aantal ritten. Hetgeen gepresenteerd is in de begrotingswijziging 2020-1 (en verder) houdt hier echter geen rekening mee en maakt deze prognoses daarmee onbruikbaar. Zoals eerder aangegeven, stellen wij voor op dit punt een zienswijze in te dienen.

Voor een uitgebreide toelichting op alle onderdelen wordt verwezen naar de bijgevoegde “Uitgangspuntennotitie begroting 2020-1 en 2021”.

2.3 Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2022 – 2024

In deze paragraaf wordt ingegaan op de Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2022 – 2024. Ook hier geldt dat voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde “Uitgangspuntennotitie begroting 2020-1 en 2021”. Daarnaast geldt dat de gemaakte inschattingen in het licht van de huidige coronacrisis en de nawerking daarvan geen recht meer doen aan de werkelijkheid. Dit geldt zowel voor de raming van de vervoersvolumes, als voor de toekomstige inhoudelijke uitvoering van het doelgroepenvervoer dat aangepast zal moeten worden aan de nieuwe ‘anderhalvemeter-samenleving’. Ondanks deze *disclaimer*, wordt hieronder ingegaan op de aangeleverde Begroting 2021 en het Meerjarenperspectief 2022-2024.



Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2022 – 2024 Maastricht						
	Vervoerskosten netto	regie (callcenter)	Beheer, lonen, kapitaal	Subtotaal	Baten klant bijdrage reizigers	Totaal
Begroting 2021	€ 3.316.279	€ 253.354	€ 454.956	€ 4.024.589	€ 556.151	€ 3.468.438
% verschil t.o.v. voorgaand jaar	3,8%	3,3%	-0,8%	3,2%	2,7%	3,3%
Begroting 2022 (MJP)	€ 3.440.571	€ 258.594	€ 448.833	€ 4.147.998	€ 571.336	€ 3.576.662
% verschil t.o.v. voorgaand jaar	3,7%	2,1%	-1,3%	3,1%	2,7%	3,1%
Begroting 2023 (MJP)	€ 3.569.159	€ 263.940	€ 456.085	€ 4.289.184	€ 586.936	€ 3.702.248
% verschil t.o.v. voorgaand jaar	3,7%	2,1%	1,6%	3,4%	2,7%	3,5%
Begroting 2024 (MJP)	€ 3.665.526	€ 269.392	€ 465.647	€ 4.400.565	€ 602.784	€ 3.797.781
% verschil t.o.v. voorgaand jaar	2,7%	2,1%	2,1%	2,6%	2,7%	2,6%

Ten aanzien van dit overzicht kan het volgende worden toegelicht:

1. Dit overzicht gaat uit van 0% groei in volume in de komende jaren. De kostenstijging wordt derhalve voornamelijk veroorzaakt door indexering van vervoerstarieven en kostenstijgingen binnen de CAO van de medewerkers in de GR.
2. Als reactie op de stijgende tendens in zowel het vervoersresultaat als de volumes van het vervoer bij een aantal andere gemeenten, is een aantal interne beheersmaatregelen uitgewerkt en toegepast. De effecten hiervan zijn, voor zover mogelijk, in deze begroting verwerkt.
3. In 2021 en 2022 wordt nog een korting toegepast door de vervoerders op de vervoerstarieven.
4. De klantbijdrage wordt geïndexeerd met 2,7% over alle jaren. Conform [raadsbesluit](#)⁷ wordt deze index énkél toegepast in 2020 en wordt daarna wederom de NEA-index gehanteerd. Ten behoeve van deze meerjarenberekening wordt nu echter uitgegaan van +2,7%.
5. De kosten van het callcenter en de algemene bedrijfsvoering willen wij ter discussie stellen in een zienswijze. De redenen hiervoor hebben wij toegelicht in paragraaf 2.2.

⁷ https://maastricht.parlaeus.nl/user/showdoc/env=help/action=view/id=62656/type=pdf/Raadsvoorstel_28-2020_-_Wijziging_GR_Omnibuzz+_alternatieve_klantbijdrage_2020.pdf



Het effect van deze kostenontwikkeling wordt beschreven in de financiële paragraaf van deze nota. Tevens bevat de financiële paragraaf de risicoparagraaf “Coronacrisis”.

3. Indicatoren.

- Jaarverslag 2019
- De Begrotingswijziging van 2020-1;
- De Begroting 2021;
- Het Meerjarenperspectief 2022-2024.

4. Argumenten.

De eerder in deze nota voorgestelde en toegelichte zienswijzen, worden hier samengebracht

Zienswijze 1: De (financiële) effecten van de corona-crisis voor het Omnibuzz-vervoer en specifiek voor Maastricht in beeld te brengen voor de periode 2020 t/m 2024. Dit in de vorm van een begrotingswijziging die aangeboden wordt op het moment dat duidelijkheid bestaat over de nieuwe situatie, maar in ieder geval voorafgaand aan het opstellen van de Maastrichtse Programmabegroting 2021;

Zienswijze 2: Omnibuzz op te roepen interne maatregelen te treffen die gericht zijn op het verlagen van de kosten van regie (callcenter) en de uitgaven aan de bedrijfsvoering (beheer, lonen en kapitaal). Deze kosten dienen in lijn te zijn/komen met de daling die sinds 2019 aan de orde is bij het aantal verreden zones/ritten in Maastricht;

Zienswijze 3: Bijzondere aandacht te blijven besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te blijven leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat. En hierbij de druk op de Provincie hoog te houden om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer meer toegankelijk, beter beschikbaar en seniorenvriendelijker wordt.

5. Alternatieven.

Wij stellen geen alternatieven voor.



6. Financiën.

In onderstaande tabel worden de jaarrekeningen vanaf 2017 en de begrotingsstukken vanaf 2020-1 vergeleken met de gemeentelijke begroting. Voor een totaaloverzicht wordt verwezen naar bijlage 7 (Financiële analyse OMNIBUZZ 2017-2024). Tevens bevat deze financiële paragraaf de risicoparagraaf “Coronacrisis”.

	Jaarrekening 2017 (verlengd boekjaar)	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020-1	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Totale (geprognosticeerde) uitgaven Omnibuzz	€ 3.112.180	€ 3.130.442	€ 2.993.695	€ 3.358.512	€ 3.468.438	€ 3.576.662	€ 3.702.248	€ 3.797.781
Verschil t.o.v. voorgaand jaar		€ 18.262	-€ 136.747	€ 364.817	€ 109.927	€ 108.223	€ 125.586	€ 95.534
<i>Resultaat procentueel t.o.v. voorgaande jaar</i>			-4,4%	12,2%	3,3%	3,1%	3,5%	2,6%
Bedrag gemeentelijke begroting Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (Omnibuzz)	€ 3.106.726	€ 3.000.986	€ 3.043.000	€ 3.294.000	€ 3.350.000	€ 3.416.000	€ 3.488.000	€ 3.561.597
			1,4%	8,3%	1,7%	2,0%	2,1%	2,1%
Resultaat t.o.v. gemeentebegroting	€-5.454	€-129.456	€49.305	€-64.512	€-118.438	€-160.662	€-214.248	€-236.185
<i>procentuele afwijking t.o.v. gemeentebegroting</i>	-0,2%	-4,1%	1,6%	-1,9%	-3,4%	-4,5%	-5,8%	-6,2%



Uit dit overzicht kan worden geconcludeerd dat we de jaren 2017 en 2018 met een tekort hebben afgesloten. Om uitgaven in balans te brengen met de gemeentebegroting, zijn in 2019 beheersmaatregelen doorgevoerd. Hierdoor wordt 2019 afgesloten met een kleine onderschrijding van de Begroting. Tevens is in 2019 besloten om op basis van de door Omnibuzz afgegeven 'winstwaarschuwing' dat de tarieven in de nieuwe aanbesteding met $\pm 8\%$ zouden stijgen, en vanuit de door de gemeenteraad uitgesproken wens om niet door te schieten in het verder doorvoeren van beheersmaatregelen, de gemeentebegrotingspost met € 251.000⁸ (+8,3%) verhoogd in 2020. Echter, door de hoge NEA-index 2020 minus de door vervoerders verstrekte korting, stijgen de uitgaven in 2020 met ruim 12%. Daarmee schrijven we in 2020 opnieuw rode cijfers. En omdat de indexering van de gemeentebegroting een lager percentage kent dan de stijging van het vervoer, lopen de tekorten in de periode 2021 t/m 2024 verder op.

Risicoparaagraaf "Corona-crisis"

Onder normale omstandigheden zouden de oplopende tekorten vanaf 2020 aanleiding zijn om voor te stellen om opnieuw beheersmaatregelen te verkennen om kosten terug te dringen. Maar gezien de enorme terugval in het vervoer als gevolg van de corona-crisis en de lange nawerking daarvan die verwacht wordt bij juist deze kwetsbare bevolkingsgroep, is hetgeen gepresenteerd wordt in de begrotingsstukken niet meer realistisch.

Op dit moment is de situatie namelijk als volgt. In het belang van de continuïteit van de sector hebben het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) alle opdrachtgevers van doelgroepenvervoer in Nederland opgeroepen om 80% van de normale vervoerskosten te blijven betalen. Omnibuzz werkt reeds met voorschotten die gebaseerd zijn op 75% van het volume van 2019; prijspeil 2020. De maanden januari en februari hebben uitgewezen dat de feitelijk bevoorschotting tussen de 75% en 80% van de eindafrekening bedroeg. Vanuit dit oogpunt voldoet Omnibuzz al aan het verzoek van KNV/GNMI. De eindafrekening blijft daarbij voorlopig achterwege. Die volgt als de crisis voorbij is. Dan zullen ook de andere overheidsvergoedingen in de berekening moeten

⁸ Bij kaderbrief 2019, punt 19 heeft 1e bijstelling plaatsgevonden met +€136.000 (oplopende reeks): "Zie raadsvoorstel van 28 mei 2019 inzake de ontwerpbegroting 2020 van Omnibuzz. Deze bijstelling betreft een hogere gemeentelijke bijdrage als gevolg van een stijging van het aantal klanten, de gemaakte ritten en het aantal ritten met een toeslag. Deels worden er beheersmaatregelen getroffen."

Bij begroting 2020, punt 16 heeft wederom bijstelling plaatsgevonden inzake de hogere tarieven: "Een nieuwe aanbesteding heeft geleid tot een inschrijving met 8% hogere tarieven. Deze stijging zal bij gelijkblijvend gebruik tot gevolg hebben dat de bijdrage van Maastricht zal toenemen met € 115.000."



worden meegenomen. We weten nu nog niet hoe deze vergoedingen gaan uitpakken, dus de uiteindelijke financiële uitkomst is in dit stadium nog ongewis. Omnibuzz geeft echter de inschatting dat de kosten voor het vervoer, ook bij een grootschalige inzet voor de nieuwe initiatieven om de Corona crisis te bestrijden, in 2020 in ieder geval maximaal 80% van de begroting zullen bedragen.

Ten aanzien van de klantbijdrage is er (vooralsnog) geen vangnet c.q. compensatie. Deze inkomsten dalen daarom gelijk met de daling van het aantal ritten. Op basis van een voorzichtige inschatting, waarbij januari en februari nog normale maanden waren, de ritten vanaf medio maart met ruim 90% terugliepen en de vervoersbewegingen waarschijnlijk vanaf juni weer langzaam in aantal zullen toenemen tot ongeveer 60-70% van de historische vervoersaantallen in de december 2020, verwachten wij dit jaar nog slechts 40% te ontvangen van de oorspronkelijk geprognosticeerde klantbijdragen. Voor 2020 zal dit het volgende betekenen:

	2020 (begroting 2020-1)	2020 nieuwe inschatting Omnibuzz; 80% begroting vervoerskosten en 40% begroting klantbijdragen)
Vervoerskosten	€ 3.196.144	€ 2.556.916
kosten GR	€ 703.737	€ 703.737
Subtotaal	€ 3.899.881	€ 3.260.653
Ontvangen klantbijdrage	€ 541.369	€ 216.547
Totale kosten VOM	€3.358.512	€3.044.105
Gemeentelijk budget VOM	€ 3.294.000	€ 3.294.000
Resultaat	-€64.512	€ 249.895

Op basis van bovenstaande inschatting zullen de uitgaven in 2020 ruim binnen het in de gemeentebegroting gereserveerde budget blijven. Om dit echter met zekerheid te kunnen stellen, dragen wij Omnibuzz op om zo snel mogelijk met een begrotingswijziging over de periode 2020-2024 te komen.

7. Vervolg.



Na besluitvorming door het college over voorliggende nota, zal bijgevoegd raadsvoorstel aan de raad worden aangeboden. Het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam wordt vervolgens van het raadsbesluit in kennis gesteld. Het dagelijks bestuur voegt de eventuele zienswijzen van de raden van de deelnemende gemeenten bij de ontwerpbegrotingen zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden. Na vaststelling zendt het algemeen bestuur de gewijzigde Begroting 2020-1 en de Begroting 2021 vóór 1 augustus 2020 aan Gedeputeerde Staten.

Omnibuzz wenst uiterlijk 27 mei 2020 de zienswijzen van alle deelnemende gemeenteraden te hebben ontvangen. De planning van de Maastrichtse gemeenteraad kan hierin voorzien. Hiertoe is een raadsronde op 19 mei gepland. Op 26 mei is de raadsvergadering gepland. Dan zal ook het besluit van de gemeenteraad bekend zijn waarna deze wordt verstuurd aan Omnibuzz.

8. Participatie

Niet van toepassing.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

R.E.C. Kleijnen.

De Burgemeester,

J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 22 april 2020, organisatieonderdeel BO Sociaal, no. 2020-11361;

gelet op Wgr, Wmo2015, GR Omnibuzz;

BESLUIT:

1. In te stemmen met het jaarverslag 2019 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2020-1, de Begroting 2021 en het Meerjarenperspectief 2022 – 2024 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen:
 - a. De (financiële) effecten van de corona-crisis voor het Omnibuzz-vervoer en specifiek voor Maastricht in beeld te brengen voor de periode 2020 t/m 2024. Dit in de vorm van een begrotingswijziging die aangeboden wordt op het moment dat duidelijkheid bestaat over de nieuwe situatie, maar in ieder geval voorafgaand aan het opstellen van de Maastrichtse Programmabegroting 2021;
 - b. Omnibuzz op te roepen interne maatregelen te treffen die gericht zijn op het verlagen van de kosten van regie (callcenter) en de uitgaven aan de bedrijfsvoering (beheer, lonen en kapitaal). Deze kosten dienen in lijn te zijn/komen met de daling die sinds 2019 aan de orde is bij het aantal verreden zones/ritten in Maastricht;



- c. Bijzondere aandacht te blijven besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te blijven leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat. En hierbij de druk op de Provincie hoog te houden om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer meer toegankelijk, beter beschikbaar en seniorenvriendelijker wordt.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van
de griffier, de voorzitter,

Raadsvoorstel