

Gemeente Maastricht
T.a.v. de Griffier
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Sittard, 1 augustus 2019

Geachte Griffier,

Het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz heeft u in april 2019 een begrotingswijziging 2019-1 en de begroting 2020 en meerjarenraming doen toekomen alsmede de jaarrekening 2018 en u uitgenodigd uw zienswijzen hierover kenbaar te maken.

Door 29 gemeentebesturen is ingestemd met de begrotingswijzigingswijziging 2019-1 en de begroting 2020 en meerjarenraming. Hiervoor willen wij onze dank uitspreken.

Een groot aantal gemeenten hebben afgezien van het indienen van een zienswijze. Door enkele gemeenten zijn kritische kanttekeningen geplaatst en door sommige gemeenten zijn specifieke vragen gesteld.

In deze brief gaan wij in op de beantwoording van de zienswijze van uw raad zoals deze is vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van Omnibuzz op 3 juli 2019.

Zienswijze gemeente Maastricht

De gemeenteraad van Maastricht heeft besloten om als zienswijze op de Begrotingswijziging 2019-1, de Begroting 2020 en het Meerjarenperspectief in te brengen:

- a. een onderbouwde verklaring te geven voor de stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht zodat hierop gericht beleid kan worden gevoerd;
- b. maatregelen te blijven treffen die gericht zijn op het verder verlagen van de overheadkosten binnen Omnibuzz;
- c. bijzondere aandacht te (blijven) besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat.

Reactie Omnibuzz op de zienswijze van de gemeente Maastricht:

- a. *Onderzoeksbureau Peter Hovens heeft voor Omnibuzz onderzoek gedaan naar (demografische) ontwikkelingen die van invloed zijn op de vraagontwikkeling. Er is afgesproken om dit rapport binnenkort in een themasessie van de Omnibuzz coördinatoren te bespreken.*

Ten aanzien van het OV geldt het volgende:

De stijging van het vervoersvolume op provinciale schaal wordt door Omnibuzz onderzocht op de volgende wijze. Snel na de start van het Omnibuzz-vervoer heeft Omnibuzz zelfstandig onderzoek gedaan naar de effecten van de gewijzigde OV-dienstverlening op het gebruik van het Omnibuzz-vervoer. Dit onderzoek is ambtelijk met de provincie besproken. De provincie heeft ingestemd met een gezamenlijk vervolgonderzoek om zo vast te stellen waar over en weer verbeteringen kunnen worden bereikt, waardoor het gebruik van OV wordt verbeterd en het Omnibuzz-vervoer

daarmee zo veel mogelijk wordt ontlast. Hiertoe zal een extern onderzoeksbureau worden ingeschakeld. In het bestuurlijk overleg tussen de gedeputeerde en het dagelijks bestuur van Omnibuzz is afgesproken dat het onderzoek nu start op het tijdstip dat de aangegeven pilot in de contracttermijn van de nieuwe vervoerscontracten van Omnibuzz start. Dan kunnen de vervoerders die vanaf 1-1-2020 voor Omnibuzz gaan rijden daarbij betrokken worden. Er is enige tijd verstreken tussen het eerste zelfstandige onderzoek van Omnibuzz en het resultaat van het overleg met de provincie. Deze tijd was nodig om alle partijen bewust te maken van de noodzaak van een nader gezamenlijk onderzoek en aansluitende aanpak.

De eerste concrete resultaten over de oorzaken en mogelijke veranderingen verwachten wij begin 2020. Z.s.m. daarna zullen de mogelijke veranderingen in een pilot in de praktijk worden getest. Bij een succesvolle test zal dan opschaling volgen naar het hele werkgebied.

De ontwikkeling van het vervoersvolume toont (zeer) grote verschillen op gemeenteniveau. In de voortgangsrapportages die gemeenten per kwartaal ontvangen is dit overzichtelijk weergegeven. Deze ontwikkeling doet vermoeden dat de oorzaken van de stijging (minstens voor een deel) lokaal zijn. In dezelfde voortgangsrapportages is ook aangeboden om hier op gemeenteniveau diepgaander onderzoek naar te verrichten. Omdat dit extra werk betekent op gemeenteniveau, doet Omnibuzz dit uitsluitend op expliciet verzoek van een gemeente en in nauwe samenwerking met de desbetreffende gemeente. De input van de gemeente in dit onderzoek is vanwege de lokale kennis cruciaal.

- b. Omnibuzz heeft naast de externe beheersmaatregelen – gericht op vervoer – een aantal interne beheersmaatregelen getroffen ter verlaging van de overheadkosten. Voorbeelden hiervan zijn formatieaanpassingen, aangepaste openingstijden van ritreservering en het stimuleren van digitale dienstverlening (bijvoorbeeld online ritten boeken). De hiermee gepaard gaande besparingen zijn op basis van een ingroeiscenario ingerekend in de begroting 2019-1 en de begroting 2020 en meerjarenperspectief. Uitgangspunt van deze maatregelen is dat deze niet ten koste gaan van de huidige kwaliteit en dienstverlening aan de klanten. Omnibuzz zal ook in de toekomst alert blijven op mogelijkheden tot kostenreductie van de overhead. Verdergaande kostenreductie kan wel tot gevolgen hebben dat hiermee het niveau van onze dienstverlening beïnvloed kan worden. Indien dat aan de orde is, zullen de betreffende maatregelen vooraf aan de gemeenten worden voorgelegd.
- c. Zie bijlage "Aanvullende informatie zienswijzen m.b.t. visie en pijlers Omnibuzz"

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen of opmerkingen hebben dan horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,
Omnibuzz

Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur



Bijlage: aanvullende informatie zienswijzen m.b.t. visie en pijlers Omnibuzz



Aanvullende informatie zienswijzen m.b.t. visie en pijlers Omnibuzz

Voor een actuele stand van zaken m.b.t. de drie pijlers wordt verwezen naar de actualisatie van het bedrijfsplan in de agendastukken van het algemeen bestuur op 3 juli 2019. Nu volgt een korte omschrijving van het proces hoe deze centrale pijlers zijn uitgegroeid tot het fundament van Omnibuzz. De taken waarvoor Omnibuzz in het leven is geroepen zijn in een langdurig en zorgvuldig proces en met breed draagvlak door gemeenten geformuleerd en goedgekeurd.

1. Historie pijlers Omnibuzz

De drie pijlers waarop de visie van Omnibuzz gebaseerd is, vindt zijn oorsprong in de provinciale stuurgroep Doelgroepenvervoer, die in 2015 is geïnstalleerd met als taak de gezamenlijke uitwerking van de toekomstige inrichting van het (doelgroepen)vervoer. Een afvaardiging van gemeenten heeft met ondersteuning van Omnibuzz in deze fase inhoudelijk verschillende opties en onderwerpen uitgewerkt en belangrijke keuzes gemaakt:

- Aansturingsmodel: een regiemodel, waarbij ritaanname en regie los wordt gekoppeld van de rituitvoering, met als doel meer grip op het vervoer.
- Vorm: een publiekrechtelijke inrichting, met als belangrijkste argumenten:
 - Een betere borging van de continuïteit en een objectieve regievoering zonder inmenging van private belangen;
 - Meer sturing en controle mogelijk vanuit gemeenten;
 - Meer flexibiliteit, onder andere m.b.t. instroom ander doelgroepenvervoer;
 - Uitgangspunt: kennisopbouw bij voorkeur in een publieke organisatie.
- Schaal: op Limburgse schaal om schaalvoordelen te optimaliseren.
- Vervoer: Groeimodel, start met vraagafhankelijk vervoer in kader van de Wmo (CVV) en gefaseerde instroom van ander doelgroepenvervoer.

Deze keuzes zijn uitgewerkt in het bedrijfsplan "GR Doelgroepenvervoer Limburg - Tweede versie bedrijfsplan "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden" van 5 januari 2016. Dit bedrijfsplan vormde de basis voor de presentatie die begin 2016 aan 32 Limburgse gemeenteraden is gehouden en heeft geleid tot de oprichting van de GR Omnibuzz voor 32 gemeenten.

Op 11 mei 2016 heeft de oprichtingsvergadering van de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz plaatsgevonden, waardoor het mogelijk werd om het doelgroepenvervoer op Limburgse schaal te organiseren. Tot 11 december 2016 was er sprake van een overgangssituatie. Vanaf 11 december 2016 verzorgt de GR Omnibuzz in opdracht van 32 Limburgse gemeenten het Wmo collectief vraagafhankelijk vervoer en werken zij samen aan de realisatie van toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Het bedrijfsplan vormt hiervoor de basis.

Deze visie leunt op drie belangrijke pijlers:

1. Minder doelgroepenvervoer door kanteling van vervoer en stimuleren OV gebruik.
2. Efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer.
3. Doelstelling hierbij is aansturing van het doelgroepenvervoer door een 'slimme organisatie mobiliteit'.

Op 11 december 2016 is Omnibuzz gestart met de uitvoering van het vervoer. Hiermee is het belangrijkste doel gerealiseerd van de samenwerking tussen 32



Limburgse gemeenten; het zorgdragen voor een naadloze overgang tussen het oude Regiotaxi-vervoer en het nieuwe Omnibuzz vervoer. Op basis van prijs, kwaliteitsindicatoren en klantervaringen is er tevredenheid over het resultaat.

2. Kanteling in het vervoer en VEP (pijler 1)

Het toe leiden van klanten naar het Openbaar vervoer (OV) of andere voorliggende voorzieningen gebruik is een belangrijke pijler in de visie en ambitie van de deelnemende gemeenten in de GR Omnibuzz. Om dit te realiseren, heeft Omnibuzz een stappenplan dat in de komende jaren stapsgewijs kan worden uitgewerkt (Voorstel Voor Elkaar Pas - goedgekeurd door algemeen bestuur in februari 2017).

1. Een passend reisproduct voor onze klanten, dat barrières en belemmeringen wegneemt en klanten de mogelijkheid biedt daadwerkelijk het OV te reizen
-> Dit is gerealiseerd middels de Voor Elkaar pas (VEP);
2. De aangeboden reisinformatie kan ook via multimodale platforms worden aangeboden.
-> Dit is gerealiseerd middels de aanmelding van alle gemeenten op ikwilvervoer. In deze opzet wordt de reisinformatie afhankelijk van de gemeente aangeboden en bevat doelgroepenvervoer, OV, maar desgewenst ook (lokaal) alternatief vervoer;
3. Het verstrekken van een (vrijblijvend) OV-Reisadvies via de ritreservering Omnibuzz, aanbieden van een alternatief via het OV;
4. Toewerken naar verdere detaillering om tot een passend individueel reisadvies per rit te komen door het samenbrengen van rit- en halte informatie en specifieke klantprofielen
5. Vervolgens kan middels 'incentives' het gebruik van OV geoptimaliseerd worden.

De eerste twee stappen hiervan zijn gerealiseerd. De Voor Elkaar Pas (VEP) lijkt met een aandeel van 24% onder de Omnibuzz klanten een belangrijke indicator dat Openbaar Vervoer wel degelijk een goed alternatief kan zijn voor klanten van Omnibuzz, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Door o.a. de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), ambtelijk overleg met gemeenten en interne bedrijfsvoering inzichten (zoals o.a. langere gesprekstijden door reisadvies) stuit het werken met (dwingend) OV-advies op basis van klantkenmerken (profielen) op juridische en praktische bezwaren. Hierdoor zijn de stappen 3 t/m 5 (nog) niet gerealiseerd. In de actualisatie van het bedrijfsplan wordt een bijstelling van de focus voorgesteld, een verschuiving van profilering en dwingend advies naar een 'zachtere' benadering van activering en promotie van OV gebruik of ander (lokaal) vervoer op basis van bewustwording. Als alternatief worden bovendien de ontwikkelingen rondom 'Mobility as a Service' (MaaS) nauwlettend in de gaten gehouden. MaaS heeft als doel om gebruikers de regie te geven over de vervoersmodaliteiten heen, waardoor een meer vraaggerichte vervoerdersmarkt ontstaat. In plaats van sturing op profiel vanuit de opdrachtgever of overheid, kan de klant zijn eigen afwegingen maken over de best passende vervoerswijze. Op dit aspect wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met de provincie Limburg.

3. Instroom ander vervoer (pijler 2)

De verschillende gemeentelijke werkgroepen hebben om verschillende redenen geconcludeerd dat uniforme/algehele instroom van één of meer van deze vervoersvormen op korte termijn niet haalbaar is, onder andere omdat de huidige situatie in de provincie zeer verschillend is. Met name de toegepaste arrangementen



spelen een belangrijke rol in de overwegingen voor instroom van Wmo-BG en Jeugd vervoer. Omnibuzz wordt wel gevraagd verder te onderzoeken op welke wijze het vervoer mogelijk zou kunnen instromen op een later moment.

De mogelijkheden en wenselijkheid van instroom worden in afstemming met afzonderlijke (groepen) gemeenten op regionale, kleinschalige schaal aangepakt, waarna dit eventueel geleidelijk kan doorgroeien. Hiervoor zijn o.a. afspraken noodzakelijk over het takenpakket op gemeenteniveau. Dit kan mogelijk op soortgelijke wijze als de huidige dienstverleningsovereenkomst voor CVV. Omnibuzz onderschrijft de conclusies uit de adviezen grotendeels en de uitkomst van de adviezen liggen in lijn met een aantal andere inzichten en ontwikkelingen die Omnibuzz ertoe bewegen geleidelijkheid en flexibiliteit centraal te stellen.

Het advies van de werkgroepen is niet om de handen volledig af te trekken van ander vervoer, maar biedt ruimte voor flexibiliteit om samen met gemeenten de mogelijkheden te bekijken. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz voorziet ook in deze taak. Dat deze behoefte bij deelnemende gemeenten aanwezig is, blijkt uit het verzoek voor ondersteuning van een groep van 8 samenwerkende gemeenten uit Noord Limburg voor de inkoop van Wmo-BG vervoer. Omnibuzz ondersteunt en adviseert momenteel deze gemeenten over de inkoop van dit vervoer, omdat een aantal zorgaanbieders in de regio dit vervoer niet langer wil uitvoeren. In de uitwerking van de business case ziet Omnibuzz toe op een correcte toerekening van de hieraan gebonden kosten aan de betrokken gemeenten.

4. Omnibuzz als kenniscentrum (pijler 3)

Omnibuzz vervult de rol van een kennis- en ontwikkelcentrum voor toekomstbestendig kwalitatief doelgroepenvervoer. Vanuit deze functie kan Omnibuzz de gemeenten inhoudelijk/vervoerskundig adviseren, waardoor kwalitatief hoogwaardig vervoer mogelijk blijft en betaalbaar wordt gehouden. Uitgangspunt is ook om toe te werken naar partnership met vervoerders.

Het samenwerken binnen Omnibuzz biedt gemeenten kansen om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen samen te ontwikkelen.

Omnibuzz draagt zorg voor kwalitatief goed vervoer waarbij de klant centraal staat. De ontwikkeling van deze pijler loopt in de tijd voor op de andere twee pijlers. De ontwikkeling van de organisatie Omnibuzz is een voorwaarde waaraan voldaan moet zijn om de andere twee ambities te kunnen realiseren. Resultaten die in dit kader zijn behaald sinds de oprichting zijn o.a.:

- Inrichting en stroomlijnen klantenadministratie, klachtenmeldpunt en pas-verstrekking voor (klanten van) 32 gemeenten;
- Opstellen klachtenregeling en oprichten klachtenadviescommissie;
- Opstellen vervoerreglement klanten;
- Uitwerking nieuwe huisstijl, actualiseren communicatiedragers en intensiveren communicatie (voertuigen, website, nieuwsbrieven etc.);
- Oprichting cliëntenpanel Omnibuzz;
- Informeren raadsleden middels raadsinformatiesessies;
- Formaliseren afspraken met gemeenten middels dienstverlenings-overeenkomsten;
- Overname van het bestaande callcenter van PZN en integratie ritreservering in organisatie Omnibuzz;



- Geïntensiveerd relatie- en contractbeheer van vervoerscontracten met 8 vervoerders. Directe controle op het vervoer, tactische regie en doorontwikkeling van het vervoer;
- Financiële afhandeling met gemeenten en 8 vervoerders (9 percelen) via afgesproken verdeelsystematiek;
- Implementatie van de Voor Elkaar Pas en verstrekking aan meer dan 10.000 klanten;
- Aanmelding 32 Omnibuzz gemeenten bij ikwilvervoer waar compleet vervoersaanbod wordt gepresenteerd;
- Facturering klanten via DataB als voorloper voor aansluiten op MijnOverheid;
- Implementatie software nieuwe telefooncentrale;
- Compliance organisatie Omnibuzz op gebied van Administratieve Organisatie en Interne Beheersing, privacy, informatiebeveiliging;
- Faciliteren opstelling adviezen van drie werkgroepen over de uitvoering van het routevervoer (Wmo-bg, leerlingen, jeugd) en mogelijk instroom in de mobiliteitscentrale. In deze fase is veel inzicht verkregen in de omvang en organisatie van dit vervoer door kwalitatieve en kwantitatieve dataverzameling.

Belangrijk is te beseffen dat:

1. In deze fase de investeringen in de organisatie zich nog niet volledig uitbetalen, maar de basis wordt gelegd voor toekomstbestendig vervoer;
2. Zonder deze investering op dit moment het beheersbaar houden van vervoer op langere termijn wordt bemoeilijkt;
3. De doelstellingen van gemeenten in het vervoer breder zijn dan financieel, ook de maatschappelijke functie en kwaliteit zijn belangrijk;
4. Gemeenten hierdoor op termijn onafhankelijk worden van derden (private partijen, adviseurs etc.), wat positieve gevolgen heeft voor de inhoudelijke onafhankelijkheid van de adviezen en de kosten. In andere regio's kampen overheidsorganisaties met dit probleem en ook in Limburg is dit in ander vervoer dikwijls een complicerende factor (bijvoorbeeld Wmo-BG).

5. Relatie kosten en opbrengsten per taak/pijler

De behoefte om de relatie tussen investeringen te koppelen aan de kosten en opbrengsten per taak of pijler, is begrijpelijk maar hierdoor niet vanzelfsprekend inzichtelijk te maken. Zo werken investeringen in de organisatie (pijler 3) door in de realisatie van de toeleiding naar OV (pijler 1) en beperkt de vertraging van de instroom (pijler 2) de mogelijkheden om de slimme organisatie (pijler 3) optimaal in te zetten. Zo zijn er tal van dwarsverbanden waardoor effecten elkaar versterken en beïnvloeden. Het lijkt daarom wenselijk om deze verbanden in bredere zin te monitoren en 'onder controle' te houden. In dit kader zijn het bedrijfsplan (en de actualisatie), de dienstverleningsovereenkomsten en het productenboek waarin de afspraken tussen gemeenten en Omnibuzz zijn vastgelegd, leidend voor de langere termijn. De begrotingen en jaarrekeningen zijn leidend op jaarbasis, maar ook het jaarplan is gebaseerd op de drie pijlers en wordt elk jaar vastgesteld door het dagelijks bestuur. In het bedrijfsplan in 2016 is de volgende matrix met besparingspotentieel gepresenteerd:

	Vervolgstap	Effect	Besparing
Beleid	Aanpassen indicatiestelling	Minder gebruik doelgroepenvervoer en meer gebruik voorliggende voorzieningen	20 – 30%
Onderkant OV	Organisatie onderkant OV en invulling flexnet	Efficiëntere uitvoering doordat de regio zelf bepaalt waart OV rijdt en dit slim kan combineren met doelgroepenvervoer	5 – 10%
Bundeling vervoer (1)	Gezamenlijk inkopen leerlingenvervoer	Bundeling van vervoer in de regio leidt tot minder voertuigen en efficiëntere routes	5 – 10%
Bundeling vervoer (2)	Samenvoegen AWBZ-vervoer	Bundeling van vervoer tussen instellingen leidt tot minder voertuigen	5 – 10%
	instellingen	en efficiëntere routes	
Bundeling vervoer (3)	Bundeling AWBZ- en leerlingenvervoer	Volgtijdelijk combineren van AWBZ en leerlingenvervoer leidt tot efficiënter vervoer	0 – 5%
Bundeling vervoer (4)	Centrale regie via mobiliteitscentrale	Zelf (laten) plannen en sturen op kosten en kwaliteit leidt tot optimale inzet van voertuigen	15 – 35% (inclusief 1, 2 en 3)

Uit deze matrix blijkt dat de meeste besparingen pas mogelijk worden, zodra Omnibuzz verschillende vervoersvorm aanstuurt. Dit is voorlopig niet het geval.

De grootste winst is echter te behalen in het beleid, o.a. de aanpassing van de indicatiestelling en optimalisatie van gebruik van voorliggende voorzieningen. Voor het **beleid/indicatiestelling** is of wordt in het bijzonder aandacht besteed aan:

- De gemeenten zijn aan zet voor het beleid, maar Omnibuzz adviseert en ondersteunt en veel beleidsontwikkeling vindt (voorbereidend) bij Omnibuzz plaats. Gezien de matrix is een beleidsondersteunende/adviserende taak van Omnibuzz cruciaal om besparingen te realiseren. Vandaar het belang van de slimme organisatie Omnibuzz voor gemeenten.
- Enkele gemeenten geven aan voor het beleid ook (voor een groot deel) terug te vallen op Omnibuzz, omdat de ambtelijke capaciteit intern beperkt/onvoldoende beschikbaar is. Dit wisselt per gemeente, maar is wel een duidelijk signaal.
- De aanhoudende stijging van het vervoersvolume vraagt om meer beleidsontwikkeling, zodat deze tendens gekeerd kan worden. De expertise op dit gebied hebben gemeenten grotendeels belegd bij Omnibuzz.
- De advisering van Omnibuzz over de externe beheersmaatregelen heeft geleid tot tariefswijzigingen, invoering van reisbudgetten, opschonen van 'onnodige' indicaties, met de nodige financiële effecten voor de desbetreffende gemeenten.
- Omnibuzz heeft ambtenaren van gemeenten uitgenodigd voor sessies waarin tips en 'quick wins' zijn gedeeld met gemeenten door aanpassingen in de indicatiestelling.
- Met individuele gemeenten heeft hierover maatwerk-overleg plaatsgevonden.
- Later in 2019 wordt een toetsingskader gepresenteerd, waarmee de gemeenten handvaten aangereikt krijgen om het vervoer beheersbaar te houden.

Belangrijke opmerking: de effecten van het beleid zijn afhankelijk van de keuzes van individuele gemeenten, Omnibuzz kan hierin slechts adviseren.



Met het oog op **de optimalisatie gebruik van voorliggende voorzieningen** doet Omnibuzz het volgende:

- Het gebruik van de Voor Elkaar Pas en de effecten hiervan worden geëvalueerd. Door een samenloop van omstandigheden en keuzes is dit niet eerder gedaan, dit is geagendeerd voor het algemeen bestuur eind 2019.
- In samenwerking met Arriva worden in 2019 'Open dagen' georganiseerd om het gebruik van de VEP te vergroten.
- Onderzoek in samenwerking met de provincie gaat de verbanden tussen OV en doelgroepenvervoer uitwijzen. In het vervolg kan worden gezien of de dienstverlening van het OV anders kan worden afgestemd, zodat dit een positief effect heeft op het toeleiden van onze klanten naar het OV.
- Omnibuzz neemt deel aan een overleg om het platform ikwilvervoer te optimaliseren. Tevens is deze website expliciet meegenomen in de presentatie aan gemeenten en opgenomen in het toetsingskader.

Opmerkingen:

- Het veelvuldig gebruik van de VEP betekent een positief effect op de ambities van gemeenten in de zin van participatie en meer gebruik van voorliggende voorzieningen, ongeacht het financiële effect.
- Het financiële effect, d.w.z. de mate waarin de VEP vervangend is voor Omnibuzz vervoer, is moeilijk aantoonbaar. Het is immers niet mogelijk om de vergelijking te maken de ontwikkeling van het vervoer zonder VEP. Omnibuzz zal wel in de tweede helft van 2019 proberen deze effecten zo goed als mogelijk inzichtelijk te maken.

Hetzelfde geldt overigens ook voor het aanbestedingsresultaat. Het aanbestedingsresultaat voor de periode vanaf 2020 laat een forse stijging zien in de kosten, maar t.o.v. de verwachtingen is dit effect beperkt. Het is dus wel degelijk mogelijk dat de schaal hierin een positief effect genereert, maar dat is niet aantoonbaar. In een andere regio in Nederland leidde een recente aanbesteding bijvoorbeeld tot een grotere procentuele prijsstijging.