



### Samenvatting

De gemeenteraad heeft een bezuinigingsmaatregel aangenomen met als doel heeft de uitgaven aan Omnibuzz terug te dringen. Vanaf 2024 zullen de uitgaven met structureel €0,370 mln. verlaagd moeten zijn ten opzichte van 2019. Deze bezuiniging wordt gerealiseerd door middel van aanscherping van de indicatiestelling bij nieuwe indicaties en in het kader van de periodieke onderzoeken bij bestaande cliënten. Hiertoe wordt een nieuwe indicatierichtlijn opgenomen in de gemeentelijke regelgeving.

Sociale Zaken Maastricht-Heuvelland zal uitvoering geven aan deze nieuwe richtlijn. De stringentere wijze van beoordeling leidt tot een lagere instroom van nieuwe cliënten. Bij nieuwe en bestaande cliënten zal kritischer dan voorheen worden beoordeeld welke (aanvullende) dienstverlening door Omnibuzz aan de orde is/blijft. En per 1 januari 2022 zal het reisbudget voor alle cliënten bepaald worden op maximaal 590 zones per jaar, behoudens individueel gehonoreerde uitzonderingen. Het college stelt nu de hiertoe gewijzigde onderdelen uit het Besluit Maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht vast.

### Beslispunten

1. In te stemmen met het wijzigingsbesluit 'Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2019 - versie 1 inzake nieuwe indicatierichtlijn Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Wmo (Omnibuzz)'.

### Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 14 december 2021:

Conform.



## 1. Aanleiding

Maastricht heeft bovengemiddeld hoge uitgaven aan het collectief vraagafhankelijk vervoer<sup>1</sup> Wmo (CVV) dat sinds december 2016 wordt uitgevoerd binnen de Gemeenschappelijke regeling “Omnibuzz”. In 2019 zijn reeds een aantal [beheersmaatregelen](#)<sup>2</sup> doorgevoerd om de gestage kostenstijging binnen deze Wmo-voorziening een halt toe te roepen. Het effect daarvan is echter onvoldoende om dit CVV toekomstbestendig en financieel houdbaar uit te kunnen blijven voeren. Daarom heeft de gemeenteraad in de (pre)Begroting 2021 ingestemd met een aanvullende beheersmaatregel, namelijk een aanscherping van de indicatiestelling bij nieuwe indicaties en in het kader van de periodieke onderzoeken bij bestaande cliënten. Voorliggende nota geeft uitvoering aan deze opdracht.

Maastricht zal hiertoe gebruik gaan maken van de door Omnibuzz opgestelde indicatierichtlijn. Het bepalen van het toegangsbeleid tot Omnibuzz is echter een bevoegdheid van iedere afzonderlijke gemeente. Deze richtlijn kan daarom pas rechtmatig worden ingevoerd en uitgevoerd nadat deze door het college is vastgesteld en toegevoegd aan het Besluit maatschappelijke ondersteuning. Dit gewijzigde Besluit MO treedt vervolgens inwerking op de dag na wettelijke publicatie.

## 2. Context

Voorliggende aanpassing vindt zijn oorsprong in de besluitvorming ten aanzien van maatregel 2.10 uit de (pre)Begroting 2021: *Aanscherpen indicatiestelling Vervoer op Maat (Omnibuzz) bij nieuwe indicaties en in het kader van reguliere regiegesprekken indien van toepassing*. Rechtmatige invoering en uitvoering hiervan op de gewenste wijze kan enkel na aanpassing van het Besluit MO. In de [Toelichting bezuinigingsmaatregelen pre-begroting 2021](#) en in de beantwoording van vragen vanuit de raad over de pre-begroting 2021 en de Begroting 2021 is inhoudelijk ingegaan op deze maatregelen. Dit wordt hier niet herhaald zodat naar deze documenten wordt verwezen. Wel wordt in voorliggende nota uitgebreid ingegaan op de cijfermatige onderbouwing van dit voorstel. Daaruit blijkt namelijk de feitelijke noodzaak om nu tot actie over te gaan.

### **Maastricht vergeleken met de andere Omnibuzz-gemeenten**

In bijlage 3 wordt uitgebreid ingegaan op de feitelijke situatie in de 30 gemeenten. Ingegaan wordt op het aantal actieve pashouders, het gemiddelde gebruik per actieve pashouder en de gemiddelde

<sup>1</sup> Dit systeem is ook bekend onder de namen 'Vervoer op Maat' en 'Regiotaxi Wmo'

<sup>2</sup> [https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showgd/item=4861/RIB\\_-\\_Beheersmaatregelen\\_Omnibuzz\\_2019\\_\\_WMO\\_.pdf](https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showgd/item=4861/RIB_-_Beheersmaatregelen_Omnibuzz_2019__WMO_.pdf)



kosten per pashouder. Hierbij wordt Maastricht vergeleken met alle samenwerkende gemeenten en met de andere 5 Limburgse grote gemeenten<sup>3</sup> in het bijzonder.

Dit leidt tot de volgende inzichten, waarbij voor de precieze cijfers en nadere uitleg wordt verwezen naar bijlage 3 bij deze nota:

- Maastrichtse pashouders reizen gemiddeld de meeste zones per jaar binnen de 30 samenwerkende gemeenten.
- Het gemiddeld aantal actieve pashouders Omnibuzz per 1000 inwoners ligt in Maastricht hoger dan in de andere 5 grote Limburgse gemeenten. 3 kleinere gemeenten hebben een hoger aantal actieve pashouders per 1000 inwoners dan in Maastricht aan de orde is. Maastricht staat hier op plek 4.
- Maastricht bekleedt de derde positie als het gaat om gemeenten met de hoogste gemiddelde kosten per actieve pashouder. De andere 5 grote Limburgse gemeenten doen het ook op dit vlak beter dan Maastricht.
- Maastricht scoort gemiddeld op doelmatige verstrekking van vervoersindicaties Omnibuzz voor zover het het daadwerkelijk gebruik hiervan betreft. 2 andere grote gemeenten doen het op dit vlak beter.
- In vergelijking met andere middelgrote gemeenten in Nederland (100.000 – 300.000 inwoners) en met Nederland als geheel verstrekt Maastricht bovenmatig veel vervoersvoorzieningen vanuit de Wmo. Hieronder vallen met name Omnibuzz-indicaties, maar ook scootmobielen. Daarbij springt in het oog dat de daling van het aantal uitstaande vervoersvoorzieningen tussen 2018 en 2020 bij referentiegemeenten en Nederland als geheel veel sterker is dan die in Maastricht.

Bovenstaande uitkomsten kunnen niet objectief verklaard worden. Indien gekeken wordt naar voor de hand liggende parameters die het gebruik van een vervoerssysteem voor mobiliteitsbeperkten beïnvloeden, zoals demografie (vergrijzing), gezondheidssituatie, inkomenssituatie, niveau OV, gemeente-oppervlakte, nabijheid en dichtheid winkels en andere essentiële voorzieningen, e.d. dan kunnen diverse gemeenten in het Omnibuzz-samenwerkingsverband worden benoemd die op deze onderdelen slechter scoren. De reden dat de aantallen en kosten in die gemeenten tóch lager zijn, moet onder andere gezocht worden in een stringentere wijze van indicatiestelling in die gemeenten.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond, Venlo en Weert.

<sup>4</sup> Daarnaast zijn er nog een veelheid aan andere redenen te noemen, zoals de aanwezigheid van andere (vrijwillige) vervoersinitiatieven, mate van mantelzorg en vrijwilligerswerk, mate van haal- en brengdiensten, verenigingsleven, cultureel aanbod, etc.



In voorliggende nota wordt dan ook voorgesteld om de reeds beproefde werkwijze in deze andere gemeenten ook in Maastricht te implementeren. En daarmee een beweging in gang te zetten richting het gemiddelde van de (grote) gemeenten in de GR Omnibuzz.

#### Kaders

- Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
- Toekomstagenda Sociaal Domein 2022 Maastricht-Heuvelland
- Verordening maatschappelijke ondersteuning 2020 gemeente Maastricht
- Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2019
- Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (Staatscourant, jaargang 2016, 2 juni 2016, nr. 28875)
- [Raadsbesluit Pre-begroting 2021](#) d.d. 10 september 2020
- [Pre-begroting 2021](#)
- [Toelichting bezuinigingsmaatregelen pre-begroting 2021](#)
- [Begroting 2021 gemeente Maastricht](#)
- Verbeterplan Sociaal Domein Maastricht 2021-2022
- Uitvoeringsplan Duurzaam Sociaal Domein Maastricht 2021-2022

### **3. Gewenste situatie**

Het toegangsbeleid voor Omnibuzz is een bevoegdheid van iedere individuele gemeente. Maastricht dient hierin dus zelf keuzes te maken. Hier worden de individuele gemeenten echter wel in ondersteund vanuit de GR Omnibuzz.

In opdracht van het Algemeen Bestuur van de GR Omnibuzz, heeft Omnibuzz een indicatierichtlijn opgesteld. Dit vanuit de insteek om (ook) op dit onderdeel toe te werken naar de gewenste harmonisatie in de 30 Omnibuzz-gemeenten. Dit draagt voor alle partijen bij aan meer transparantie, duidelijkheid en voorspelbaarheid van dit Limburgse vervoerssysteem voor mobiliteitsbeperkte inwoners in onze provincie.

Het AB heeft op 1 juli 2020 goedkeuring gegeven aan deze richtlijn en heeft deze tevens toegevoegd aan een breed pakket beheersmaatregelen waaruit gemeenten kunnen putten om de lokale uitvoering toekomstbestendig te organiseren. Uit onderzoek door een extern bureau (Forseti) bleek namelijk dat invoering van deze indicatierichtlijn kostenbesparend zal werken voor gemeenten gezien de doelmatige opzet hiervan. Daarnaast worden succesvol beproefde zaken uit de diverse



gemeenten samengebracht in één document, zodat dit een degelijke richtlijn is waarop gebouwd kan worden.

De richtlijn bevat geobjectiveerde en gestandaardiseerde indicatiecriteria en geeft daarnaast invulling aan de compensatieplicht zoals deze in jurisprudentie is bepaald. De richtlijn is daarbij sturend ten aanzien van de rol van de indicatiesteller (de gemeentelijk consulent). Deze dient, samen met de aanvrager, kritisch te beoordelen of een Omnibuzz-indicatie (redelijkerwijs) aan de orde is. Hierbij dient meer aandacht uit te gaan naar de eigen mogelijkheden en andere (toekomstige) oplossingen in het voorliggende veld. Uit vergelijkende cijfers van de andere deelnemende gemeenten aan de GR Omnibuzz, maar ook uit landelijke vergelijkingscijfers blijkt hier ruimte te zijn om vaker 'nee' te zeggen.

Maar ook indien de toegang tot Omnibuzz verstrekt wordt, dient terughoudend te worden omgegaan met het voorzieningspakket dat aangeboden wordt. Dit geldt voor het toevoegen op individueel niveau van (kostenverhogende) aanvullende indicaties bovenop de standaardindicatie 'deur-tot-deur-vervoer'.

Ten aanzien van de invulling van de gemeentelijke compensatieplicht over de omvang van het vervoer – het aantal toe te kennen zones per kalenderjaar – is in de nieuwe richtlijn een aanscherping aan de orde (zie hieronder voor nadere toelichting). En gedurende de looptijd van de indicatie dient aandacht te zijn/blijven voor de beschikbare alternatieven die (gedeeltelijk) in een oplossing voorzien. Als voorbeeld wordt hier de Voor Elkaar Pas (VEP) genoemd waarmee Omnibuzz-reizigers met korting in het OV van Arriva kunnen reizen. Mogelijk is een tijdelijke vervoersindicatie vaker aan de orde om erop te sturen dat pashouders gebruik maken van alternatieven die (redelijkerwijs) in de oplossing van het mobiliteitsprobleem voorzien. Uit vergelijkende cijfers blijkt hier immers winst te behalen aangezien Maastrichtse pashouders gemiddeld de meeste ritten maken binnen het samenwerkingsverband. Een ook de gemiddelde uitgaven per pashouder behoren tot de hoogste, hetgeen een indicator is dat er in individuele gevallen vaker opgeplust wordt in voorzieningenniveau.

Samenvattend bieden deze nieuwe beleidsregels consulenten binnen de gemeentelijke toegang geobjectiveerde en gestandaardiseerde handvatten voor de indicatiestelling op dit onderdeel. Voor Maastricht betreft dit een aanscherping ten opzichte van de huidige situatie, waarmee toegewerkt wordt naar een (meer) toekomstbestendig systeem. Belangrijk is te onderstrepen dat, ook in voorliggende richtlijn, in alle gevallen de individuele situatie van de cliënt het uitgangspunt blijft.



### Lager reisbudget vanaf 2022 voor nieuwe en bestaande cliënten

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de verdere inperking van het maximum reisbudget. Voorliggend voorstel behelst dat voor zowel nieuwe als bestaande cliënten een lager reisbudget geldt per 1 januari 2022. Op dit moment geldt in Maastricht een reisbudget van maximaal 750 zones per jaar.

In het verzorgingsgebied van Omnibuzz is (nog) geen eenduidigheid over het maximum aantal reiszones op jaarbasis. In de jurisprudentie is echter bepaald dat de compensatieplicht van een gemeente maximaal 1.500 – 2.000 km, ofwel maximaal 590 zones per jaar bedraagt. 16 gemeenten in Limburg hanteren reeds dit maximum van 590 zones. Dit aantal gemeenten groeit jaarlijks. In Maastricht-Heuvelland zijn recent Meerssen en Valkenburg a/d Geul overgegaan naar dit lagere budget.

In de nu voorliggende richtlijn is, op basis van deze jurisprudentie, gesteld dat de gemeente het maximum aantal te reizen zones per jaar op 590 vaststelt, waarbij maatwerk mogelijk blijft voor uitzonderingen in het individuele geval (een verlaging of een verhoging). N.B. indien het maximaal toegekende reisbudget is bereikt, betekent dat niet dat men niet meer kan reizen met Omnibuzz. Vanaf dat moment vervalt echter de gemeentelijke subsidie op de ritten en kan men verder reizen tegen een hoger (commercieel) tarief.

Aanvullend op het besluit om, via de nieuwe richtlijn, deze verlaging naar maximaal 590 zones door te voeren voor nieuwe aanvragers, wordt in voorliggende nota voorgesteld om dit lagere reisbudget ook op te leggen aan bestaande cliënten. Dit zorgt voor een eenduidig en eerlijk systeem voor alle reizigers. Maar dit is ook opportuun gegeven het huidige *momentum*. Gezien de grote vraaguitval in 2020 en 2021 zijn er momenteel slechts enkele tientallen reizigers die het effect van dit lagere plafond daadwerkelijk zullen gaan merken. Daarbij geldt dat de in de huidige situatie reizende 'veelreizigers' veelal gebruik maken van een toegekende hardheidsclausule, gezien de noodzaak van deze vele ritten, zodat het lagere plafond hen niet zal treffen. Invoering kan daarom op dit moment met minimale impact.

	aantal reizigers > 590 zones
2019	222 <sup>(*)</sup>
2020	44
2021 (tot november)	36



*(\*) Indien ingezoomd wordt op deze 222 reizigers die in 2019 meer reizen dan 590 zones – hetgeen 5% van het aantal actieve pashouders betreft - dan blijkt dat deze groep gezamenlijk bijna 192.000 zones op jaarbasis reist, ofwel zo'n 25% van het totaal aantal ritten dat in Maastricht wordt verreden. Hierdoor wordt door een kleine groep een disproportionele druk uitgevoerd op Omnibuzz.*

In 2020 en 2021 is het aantal reizigers dat meer reist dan 590 zones, fors verminderd als gevolg van de beperkingen die corona oplegde aan de samenleving. Het betreft daarmee nu vooral een maatregel om te anticiperen op de toekomst. Op dit moment is er voor het overgrote deel van de reizigers immers geen acuut probleem bij invoering van het lagere reisbudget gezien het ontbreken van reisdoelen en -mogelijkheden. De 590 zones zal vervolgens voor hen de nieuwe werkelijkheid zijn indien het vervoer in de komende jaren weer toegroeit naar het niveau van pre-Corona.

Het psychologisch effect van een lager reisbudget moet echter niet worden onderschat. Met goede afstemming van prijsprikkels leidt dit ertoe dat mensen bewuster kiezen voor een vervoerswijze die op dat moment ook echt nodig is. Met andere woorden: als het mogelijk is om een keer met het openbaar vervoer te reizen zal men over het algemeen sneller geneigd zijn dat ook te doen, om te voorkomen dat het persoonlijke reisbudget onnodig wordt aangesproken. Naast het financiële effect voor de gemeente, houdt dit personen ook zelfredzamer in hun mobiliteitsoplossingen.



## TE WIJZIGEN ARTIKELN IN HET BESLUIT MAATSCHAPPELIJKE ONDERSTEUNING

Op basis van hetgeen voorafgaand is beschreven in deze nota, worden de volgende wijzigingen voorgesteld in het Besluit MO met als doel de nieuwe indicatierichtlijn te verankeren evenals het nieuwe reisbudget vast te stellen.

Was	Wordt
<p><b><u>Artikel 16: collectief vraagafhankelijk vervoer "Omnibuzz"</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="252 1122 775 1350">1. Ten aanzien van het oplossen van beperkingen ten aanzien van het zich lokaal verplaatsen, ligt het primaat bij het collectief vraagafhankelijk vervoer "Omnibuzz".</li><li data-bbox="252 1727 775 1910">2. Dit vervoer wordt uitgevoerd conform de actuele versie van het vervoerreglement van Omnibuzz, welke kenbaar is gemaakt aan de gebruiker.</li><li data-bbox="252 2029 775 2105">3. Per 1 maart 2019 wordt op kalenderjaarbasis 750 zones</li></ol>	<p>(<u>onderstreept</u>=nieuw toegevoegd, <i>cursief</i> = gewijzigd)</p> <p><b><u>Artikel 16: Collectief vraagafhankelijk vervoer "Omnibuzz"</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="839 1122 1361 1608">1. Ten aanzien van het oplossen van beperkingen ten aanzien van het zich lokaal verplaatsen, ligt het primaat bij het collectief vraagafhankelijk vervoer "Omnibuzz". <u>Het college hanteert bij indicatiestelling de Richtlijn indicatiestelling Collectief Vraagafhankelijk Vervoer "Omnibuzz" zoals opgenomen in bijlage 7 bij dit besluit.</u></li><li data-bbox="839 1727 1361 1910">2. Dit vervoer wordt uitgevoerd conform de actuele versie van het vervoerreglement van Omnibuzz, welke kenbaar is gemaakt aan de gebruiker.</li><li data-bbox="839 2029 1361 2105">3. Per <i>1 januari 2022</i> wordt op kalenderjaarbasis een reisbudget van</li></ol>





toegekend aan een bestaande of nieuwe cliënt, rekening houdend met de grens van (t/m) 5 reiszones per rit.

4. In afwijking op lid 3 kan op aanvraag van een cliënt en na onderzoek door het college in bijzondere individuele gevallen een hoger zonebudget worden toegekend door het college.
5. De klantbijdrage wordt per 1 januari 2019 vastgesteld op €0,69 per zone.
6. De klantbijdrage wordt per 1 maart 2019 vastgesteld op €0,80 per zone.
7. De in lid 6 genoemde klantbijdrage wordt jaarlijks per 1 januari geïndexeerd met de NEA-index en kenbaar gemaakt aan de reiziger via het vervoersreglement en de andere geëigende kanalen.

*maximaal 590 zones* toegekend aan een bestaande of nieuwe cliënt, rekening houdend met de grens van (t/m) 5 reiszones per rit.

4. In afwijking op lid 3 kan op aanvraag van een cliënt en na onderzoek door het college in bijzondere individuele gevallen een hoger reisbudget worden toegekend door het college.
5. De klantbijdrage wordt per *1 januari 2022* vastgesteld op *€0,86* per zone.<sup>5</sup>
6. De in lid 5 genoemde klantbijdrage wordt jaarlijks per 1 januari geïndexeerd met de NEA-index en kenbaar gemaakt aan de reiziger via het vervoersreglement en de andere geëigende kanalen.

In bijgevoegd wijzigingsbesluit (bijlage 1) staat bovenstaand artikel opgenomen. Daarnaast is de toelichting op dit artikel aangepast, in lijn met het gewijzigde artikel. En de nieuwe richtlijn, waarnaar

<sup>5</sup> Hoewel geen onderdeel van besluitvorming, wordt deze administratieve wijziging meegenomen in dit artikel aangezien dit een logisch gevolg is van het laatste lid van dit artikel.



in lid 1 van het gewijzigde artikel wordt verwezen, wordt bijgevoegd aan het Besluit MO (zie bijlage 2).

Wij schatten in dat, ondanks de invoering van deze beheersmaatregel, de maatschappelijke participatie van de doelgroep voldoende geborgd blijft. Daarnaast dragen de voorgestelde maatregelen bij aan het beheersbaar maken van de uitgaven zodat het systeem van doelgroepenvervoer toekomstbestendig blijft voor de grote groep kwetsbare personen die hiervan gebruik maakt.

#### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

De totale aanpak van de 3 decentralisaties in Maastricht is gericht op duurzaamheid en het realiseren van (o.a.) een gezondere samenleving.

#### **5. Effect op de openbare ruimte**

Niet van toepassing

#### **6. Personeel en organisatie**

Niet van toepassing

#### **7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)**

Niet van toepassing

#### **8. Financiën**

Conform raming in de Pre-begroting 2021 en Begroting 2021 zal de maatregel een maximaal geraamd financieel effect hebben van structureel €370.000 vanaf 2024 ten opzichte van referentiejaar 2019. De reeks van besparingen bij deze maatregel is als volgt bepaald:

- 2021: € 62.000
- 2022: €165.000
- 2023: €270.000
- 2024: €370.000



Afgezet tegen de meerjarenbegroting leidt dit tot het volgende resultaat. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de maatregel als effect heeft dat een tekort op de begroting wordt voorkomen. De onderuitputting is echter minimaal en slinkt richting 2025. Daarom kan niet uitgesloten worden dat er op termijn aanvullende beheersmaatregelen noodzakelijk zijn binnen Omnibuzz.

<b>BATEN</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Gemeentebegroting CVV + inkomsten uit klantbijdragen	€ 3.842.226	€ 3.938.841	€ 3.902.229	€ 3.847.311	€ 3.886.974
<b>LASTEN</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Lasten Omnibuzz	€ 3.635.362	€ 4.042.606	€ 4.116.958	€ 4.168.670	€ 4.213.746
<i>Effect maatregel 2.10</i>	-0 (*)	-€ 165.000	-€ 270.000	-€ 370.000	-€ 370.000
<b>TOTAAL Lasten</b>	€ 3.573.362	€ 3.877.606	€ 3.846.958	€ 3.798.670	€ 3.843.746
<b>EINDTOTAAL OMNIBUZZ (baten minus)</b>	<b>€ 206.864</b>	<b>€ 61.235</b>	<b>€ 55.271</b>	<b>€ 48.641</b>	<b>€ 43.228</b>

(\*) Nu deze maatregel later inwerking treedt dan oorspronkelijk geraamd, kan de geraamde besparing in 2021 niet worden gerealiseerd. Dekking hiervoor wordt gevonden in het overschot op de Jaarrekening 2021 op de post 'CVV/Omnibuzz'.

#### Kanttekening

Deze bezuinigingsmaatregel is uitgetekend en aangenomen op het moment dat het effect van de coronapandemie op het Omnibuzz-vervoer nog niet in volle omvang duidelijk was. Inmiddels blijkt dat er in 2020 en mogelijk ook in 2021 minder dan de helft van het aantal ritten is verreden dan in 2019 nog de praktijk was. Tevens is het aantal pashouders in de periode maart '20 – november '21 gedaald met ongeveer 400 personen. Een dergelijke vraaguitval, daling van het cliëntenbestand, maar ook financiering in de vorm van (gedeeltelijke) compensatie van niet-gereden ritten om faillissementen bij vervoerders te voorkomen, is niet eerder voorgekomen. Deze autonome ontwikkeling heeft uiteraard effect op de uitvoerbaarheid voor voorliggende maatregel. Onduidelijk is in welke mate het vervoer vanaf 2022 weer zal aantrekken en op welke wijze dit uitgevoerd zal moeten worden. Deze onzekerheid is van invloed op het effect dat de nieuwe richtlijn zal hebben in relatie tot de geraamde besparingen.



## 9. Aanbestedingen

Niet van toepassing

## 10. Participatie tot heden

De voorgestelde aanpassing in het Besluit MO vloeit rechtstreeks voort uit de besluitvorming over de pre-begroting 2021 en de Begroting 2021. Hiertoe is een uitgebreid participatieproces doorlopen. Reeds in maart 2020 is de *onderlegger bezuinigingsproces*<sup>6</sup> gepubliceerd die toelichtingen op het grootste deel van de bezuinigingsmaatregelen in deze pre-begroting omvatte. Over de pre-begroting is een persbericht opgesteld. De adviescommissies ontvingen de pre-begroting eveneens. Stadsrondes en raadsrondes hebben vervolgens plaatsgevonden om tot gedragen en zorgvuldige besluitvorming te komen. En op diverse momenten zijn technische vragen beantwoord. Daarmee is voldaan aan het vereiste om beleidsvoornemens op het vlak van de Wmo ter brede inspraak voor te leggen aan de stad alvorens tot besluitvorming over te gaan.

## 11. Voorstel

1. In te stemmen met het wijzigingsbesluit 'Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2019 - versie 1 inzake nieuwe indicatierichtlijn Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Wmo (Omnibuzz)'

## 12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

### Uitvoering

Na invoering van de nieuwe richtlijn wordt deze toegepast door de gemeentelijke toegang bij nieuwe cliënten en in het kader van periodieke onderzoeken bij bestaande cliënten. Hiertoe zal een instructie worden verzorgd.

---

6

[https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showqd/item=18521/Onderlegger\\_bezuinigingsproces\\_Gemeente\\_Maastricht.pdf](https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showqd/item=18521/Onderlegger_bezuinigingsproces_Gemeente_Maastricht.pdf)



Specifiek ten aanzien van het lagere reisbudget in 2022 geldt dat alle bestaande reizigers hiervoor persoonlijk geïnformeerd worden via de reguliere communicatiemiddelen van Omnibuzz en via een brief vanuit de gemeente.

#### Evaluatie en vervolg

- Het effect van deze maatregel wordt gevolgd in de monitoring die is opgezet t.b.v. de verschillende bezuinigingsmaatregelen in het Sociaal Domein. Hierover wordt gerapporteerd in de reguliere P&C-cyclus.
- In de maandelijkse MARAP van Omnibuzz wordt gemonitord hoe Maastricht zich verhoudt tot de andere 29 Omnibuzz-gemeenten en welke beweging daarin optreedt na invoering van de nieuwe werkwijze.
- Tijdens de jaarlijkse behandeling van de Jaarrekening en Begroting van de GR Omnibuzz wordt inzicht gegeven in het resultaat van deze maatregel.