



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*. 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 2021, de gewijzigde Begroting 2022-1, de Begroting 2023 en het Meerjarenperspectief 2024-2026 van Omnibuzz heeft het college aan de gemeenteraad voorgesteld om hiervan kennis te nemen en geen zienswijze in te dienen.

Daarnaast stelt het college aan de gemeenteraad voor om met ingang van 1 januari 2023 een gewijzigde indexering toe te passen op het klanttarief. De LTI-index, die ook wordt toegepast bij de klanttarieven in het openbaar vervoer, zal vanaf dan ook gelden bij Omnibuzz. Daarmee wordt de huidige NEA-index vervangen.

Beslispunten

1. De gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met het jaarverslag 2021 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. De gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met de Begroting 2022-1, de Begroting 2023 en het Meerjarenperspectief 2024 – 2026 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
3. De gemeenteraad voor te stellen om per 1 januari 2023 de klantbijdrage Omnibuzz jaarlijks te indexeren met de LTI-index en hiertoe in te stemmen met bijgevoegde Wijzigingsverordening “Verordening Maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2020”.
4. Akkoord te gaan met bijgaand raadsvoorstel en daarmee de gemeenteraad te verzoeken om:
 - a. geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van het jaarverslag 2021, de Begroting 2022-1, de Begroting 2023 en het Meerjarenperspectief 2024 – 2026 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
 - b. per 1 januari 2023 de klantbijdrage Omnibuzz jaarlijks te indexeren met de LTI-index en hiertoe in te stemmen met de Wijzigingsverordening “Verordening Maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2020”.



Besluit Burgemeester en Wethouders 09-05-2022:

Conform.

Collegevoorstel



1. Aanleiding

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 2023 en het meerjarenplan 2024-2026 op 6 april 2022 aangeboden aan de gemeenteraad.

Daarnaast biedt het dagelijks bestuur een gewijzigde Begroting over 2022 (2022-1) 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 6 april 2022 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 2021 (2) de gewijzigde Begroting 2022-1, (3) de Ontwerpbegroting 2023 en (4) het Meerjarenperspectief 2024-2026. Op basis van de inhoud van deze stukken wordt bepaald of een zienswijze geformuleerd dient te worden richting het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

Daarnaast wordt in voorliggende nota voorgesteld om de jaarlijkse indexering van het klanttarief dat van toepassing is in Omnibuzz, in lijn te brengen met de geldende systematiek in het openbaar vervoer (OV). Door in beide vervoerssystemen dezelfde index toe te passen houden we het uitgangspunt van uniforme tarieven structureel in stand. In het OV wordt de Landelijke Tarievenindex (LTI) als prijsindex gebruikt. Geadviseerd wordt deze index vanaf 1 januari 2023 ook op de klanttarieven van Omnibuzz van toepassing te laten zijn in plaats van de huidige NEA-index. Daarbij sluiten wij ook aan bij het beleid van de meeste andere gemeenten in het Omnibuzz-samenwerkingsverband, die ook reeds de LTI-index toepassen.

2. Context

Sinds 11 mei 2016 werken 30 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.

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: Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar OV en andere voorliggende voorzieningen;
- Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer;
- Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie.

Evaluatie GR

De GR wordt eens in de 4 jaar geëvalueerd. Deze evaluatie heeft in 2021 plaatsgevonden. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd via een [raadsinformatiebrief](#).¹ Hierin is ook het *kaderdocument Omnibuzz* opgenomen waarin de visie van Omnibuzz – inclusief de hiervoor genoemde 3 pijlers – staat verwoord.

Motie oplopende kosten Gemeenschappelijke Regelingen

Op 1 september 2020 heeft de gemeenteraad een [motie](#)² aangenomen waarin het college wordt opgeroepen de kosten in de GR-en waarbij de gemeente is aangesloten niet verder te laten oplopen. Deze motie is ook ter kennisgeving doorgestuurd aan de GR Omnibuzz ten behoeve van het (blijven) doorvoeren van beheersmaatregelen.

Wijziging index klanttarief

Uitgangspunt is dat de kosten voor een klant van Omnibuzz om zich te verplaatsen vergelijkbaar moeten zijn met de kosten van dezelfde verplaatsing met het OV. In 2019 en in 2020 heeft de gemeente Maastricht een tariefaanpassing doorgevoerd om deze gelijkschakeling te borgen. De

¹ https://maastricht.parlaeus.nl/user/bestuursdocument/env=help/action=showdoc/gd=26876/RIB_-_Evaluatie_GR_Omnibuzz_2016-2020.pdf

² https://maastricht.parlaeus.nl/user/showdoc/action=view/id=86416/type=pdf/1.2_CDA__SPM__GL__D66__VVD__SAB__PvdA_Motie_prebegroting_en_begroting.pdf



voorgestelde vervolgstap in voorliggende nota is om nu ook de indexering gelijk te stellen. Door binnen Omnibuzz dezelfde index toe te passen op de klantbijdrage als in het OV, wordt de relatie met het OV-tarief structureel geborgd.

Het bepalen van klantbijdragen voor Wmo-voorzieningen, waaronder de gekozen indexering, is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Dergelijke *essentialia* mogen niet gedelegeerd worden aan het college en zijn daarom verankerd in de gemeentelijke verordening maatschappelijke ondersteuning. Een wijziging hierin kan zodoende enkel worden doorgevoerd na een positief raadsbesluit.

Kaders

- Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
- Sociale Visie 2040 Maastricht; van vangnet naar trampoline
- Verordening maatschappelijke ondersteuning 2020 gemeente Maastricht
- Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2019
- Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (Staatscourant, jaargang 2016, 2 juni 2016, nr. 28875)
- [beheersmaatregelen Omnibuzz 2019](#)
- [Raadsbesluit Pre-begroting 2021](#) d.d. 10 september 2020
- [Pre-begroting 2021](#)
- [Toelichting bezuinigingsmaatregelen pre-begroting 2021](#)
- [Begroting 2021 gemeente Maastricht](#)
- [Motie pre-begroting en begroting 2021 inzake kosten GR-en Maastricht](#)
- [Nieuwe indicatierichtlijn Omnibuzz en verlaging zonebudget per 1 januari 2022](#)

3. Gewenste situatie

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

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden;
2. Jaarverslag 2021 (inclusief financiële verantwoording);
3. Uitgangspuntennotitie begroting 2022-1 en 2023;
4. De Begrotingswijziging van 2022-1;
5. De Begroting 2023;
6. Het Meerjarenperspectief 2024-2026.

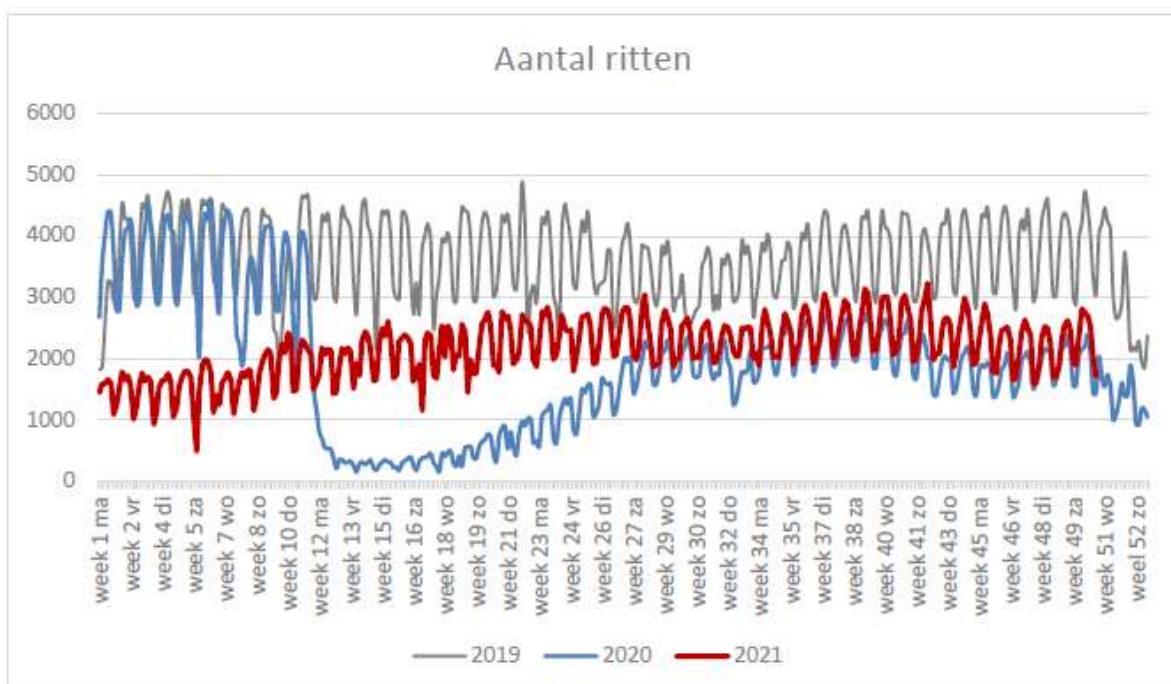


Deze documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd. Afsluitend wordt in paragraaf 3.5 ingegaan op de gewenste wijziging van de indexeringsgrondslag op het klanttarief.

3.1 Jaarverslag 2021

Net als in 2020, heeft COVID-19 ook in 2021 grote impact gehad op Omnibuzz. Het effect hiervan op de vervoersvraag was in 2021 weliswaar minder extreem dan in 2020, maar nog steeds aanzienlijk. De daling die zich in het laatste kwartaal van 2020 manifesteerde als gevolg van een nieuwe opleving van het virus, zette zich begin 2021 door. In de eerste twee maanden van dit jaar zat het vervoer op gemiddeld 41% van de vergelijkbare maanden in 2019. Vanaf maart is het geleidelijk aan gaan stijgen en in juli topte het vervoer tot 73,5%. Hierna vlakke de stijging af en is vanaf september weer gaan dalen als gevolg van nieuwe besmettingsgolven en dientengevolge nieuwe maatregelen met een remmende werking op de mobiliteit.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het vervoer in de jaren 2019, 2020 en 2021 grafisch weergegeven. De grijze lijn betreft het aantal ritten in het 'normale' jaar 2019. De blauwe lijn geeft 2020 weer, waarin duidelijk de extreme terugval in vervoer naar aanleiding van de eerste lockdown is te zien. De rode lijn laat de vervoersvraag in 2021 zien, die gedurende het jaar geleidelijk oploopt om vervolgens weer te dalen.





Vanaf het begin van de pandemie heeft Omnibuzz met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt die zijn vastgelegd in een addendum. Deze afspraken zijn in lijn met de Europese regels rondom staatssteun en zijn ook in 2021 toegepast. Voor 2021 waren in de begrotingswijziging 2021-1 de prognoses reeds naar beneden bijgesteld met ruim € 2,8 mln. In de praktijk is het vervoer nog lager uitgevallen door nieuwe virusvarianten en bewegingsbeperkende maatregelen. Daardoor wordt in voorliggende jaarrekening een onderschrijding (ten opzichte van de begrotingswijziging 2021-1) van de vervoerskosten gepresenteerd van € 2,3 mln. Ook op de bedrijfsvoeringskosten is € 0,6 mln. minder kosten gemaakt. Daardoor sluit de jaarrekening 2021 af met een positief resultaat van € 2,9 mln. voor alle 30 Omnibuzz-gemeenten.

Hierdoor is ook Maastricht in 2021 ruim binnen de Begroting van Omnibuzz gebleven. Zie in de tabel hieronder het Maastrichtse aandeel in dit overschot.

	2021 MAASTRICHT						
	Vervoerskosten	regie	Beheer, lonen, kapitaal	corona- meerkosten	Nacalculatie	Onttrekking bestemmings- reserve	Totaal
Begroting 2021-1	€ 2.931.402	€ 252.862	€ 451.099	€ 0	€ 0		€ 3.635.362
Jaarrekening 2021	€ 1.881.009	€ 245.266	€ 396.363	€ 254.593	€ 194.966	€ 17.421	€ 2.954.775
Vershil	-€ 1.050.393	-€ 7.596	-€ 54.736				-€ 680.586
<i>Procentueel verschil</i>							-18,7%

Collegievoorstel

Van dit overschot van €680.586 wordt €672.344 gerestitueerd aan Maastricht. €8.244 wordt gedoteerd aan de bestemmingsreserve ICT.

Conclusie over 2021

Omnibuzz is in 2021 ruim binnen de (bijgestelde) begroting gebleven. Wij zijn zeer tevreden over de dienstverlening van Omnibuzz en de gecontracteerde vervoerders. De wijze waarop opnieuw gehandeld is tijdens het tweede jaar van deze crisis verdient grote waardering. Ook de uitvoering van ritten naar vaccinatie- en boosterlocaties voor Omnibuzz-cliënten én niet-Omnibuzz-cliënten is op



verzoek van het Algemeen Bestuur voortvarend en probleemloos uitgevoerd. Dat verdient een groot compliment.

Ook onze inwoners waarderen Omnibuzz hoog. Daar waar de klanttevredenheid de afgelopen jaren stabiel op een rapportcijfer 8,2 lag, is dit cijfer in Q1-2022 zelfs gestegen naar een 8,5. Dit onderschrijft de geweldige prestatie die, zelfs in moeilijke tijden, geleverd is en wordt door Omnibuzz en de vervoerders.

3.2 Begroting 2022 - 1^e wijziging

Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting van het boekjaar 2022 valt deze gewijzigde begroting 2022-1 lager uit. Verwacht wordt namelijk dat het aantal ritten in 2022 op 95% zal liggen van het niveau van 2019, daar waar eerder werd uitgegaan van 100%. Het betreft een neerwaartse bijstelling met bijna € 90.000- (-2,2%). Zie hiertoe onderstaand overzicht.

	2022			
	Vervoerskosten	regie	Beheer, lonen, kapitaal	Totaal
Begroting 2022	€ 3.323.253	€ 264.548	€ 454.806	€ 4.042.606
Bijgestelde Begroting 2022-1	€ 3.237.557	€ 256.516	€ 460.480	€ 3.954.553
Vershil	-€ 85.696	-€ 8.033	€ 5.674	-€ 88.053
<i>Procentueel verschil</i>				-2,2%

Voor een uitgebreide toelichting op alle onderdelen wordt verwezen naar de bijgevoegde "Uitgangspuntennotitie begroting 2022-1, 2023 en meerjaren 2024-2026" en de Begroting 2022-1.

3.3 Begroting 2023 en Meerjarenperspectief 2024 – 2026

In deze paragraaf wordt ingegaan op de Begroting 2023 en Meerjarenperspectief 2024 – 2026. Voor het jaar 2023 wordt uitgegaan van 100% van het vervoersvolume van 2019. In dit jaar en de jaren erna worden de vervoerskosten verhoogd met een prijsindex van 3,5%. Voor salariskosten (+2%), beheerskosten (+1,5%), regie (+3,9%) gelden andere prijsindices. Zie voor de financiële uitwerking onderstaande tabel.



Begroting 2023 en Meerjarenperspectief 2024 - 2026				
	Vervoerskosten	regie	Beheer, lonen, kapitaal	Totaal
Begroting 2023	€ 3.562.861	€ 268.883	€ 457.901	€ 4.289.645
Begroting 2024 (MJP)	€ 3.687.561	€ 273.940	€ 463.378	€ 4.424.880
Begroting 2025 (MJP)	€ 3.816.626	€ 279.099	€ 473.870	€ 4.569.595
Begroting 2026 (MJP)	€ 3.950.208	€ 284.361	€ 480.068	€ 4.714.638

Voor een uitgebreide toelichting op alle onderdelen wordt verwezen naar de bijgevoegde “Uitgangspuntennotitie begroting 2022-1, 2023 en meerjaren 2024-2026” en de Begroting 2023 en MJP 2024-2026.

3.4 Zienswijze Maastricht

De Begroting 2023 en het meerjarenperspectief geven een beeld van gestaag stijgende kosten. In 2019 heeft de gemeente Maastricht reeds beheersmaatregelen doorgevoerd, te weten een hogere klantbijdrage en een jaarlijks reisbudget van 750 zones. Daarnaast is in de pre-begroting 2021 een nieuwe beheersmaatregel Omnibuzz (maatregel 2.10) vastgesteld die toeziet op aangescherpte indicatiestelling voor nieuwe en bestaande cliënten en een lager jaarlijks reisbudget van 590 zones. Deze maatregel is vanaf 2022 geïmplementeerd en zal een remmend effect hebben op de uitgaven. Tenslotte zijn de vervoersbewegingen binnen Omnibuzz nog niet op het niveau van pre-corona en weten we ook niet wat ons de rest van het jaar, met name vanaf het najaar, nog te wachten staat op het gebied van corona. Het zou daarom op dit moment niet verstandig zijn om verdere beheersmaatregelen door te voeren. Beter is het om een dergelijke afweging een jaar uit te stellen, op een moment dat het vervoer in een rustiger vaarwater terecht is gekomen en ook het effect van de beheersmaatregelen duidelijk is/wordt.

Aanvullend hierop verwachten wij voor 2023 (en verder) dat de aanpassing van de verdeelsleutel van de afrekeningsystematiek binnen de GR een positief effect zal hebben op onze uitgaven, omdat



Maastricht op dit onderdeel als voordeelgemeente uit de bus komt. Hierover zal in de tweede helft van 2022 besluitvorming worden gevraagd van college en raad omdat dit een aanpassing van de GR betreft. Het effect hiervan is zodoende nog niet verwerkt in de nu voorliggende stukken.

Daarom wordt voorgesteld om geen zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2021 en de begroting 2022-1, 2023 en de MJP 2024-2026.

3.5 Wijziging indexering klanttarief: van NEA naar LTI

Gemeenten hebben de ambitie uitgesproken om het gebruik van OV onder (potentiele) klanten van Omnibuzz te stimuleren. De prijs van het vervoer is voor klanten een factor in hun afweging. Het Omnibuzz-tarief dient daarom bij benadering gelijk te zijn aan het OV-tarief. Reeds in 2019 is het klanttarief van Omnibuzz, via door de gemeenteraad opgedragen [beheersmaatregelen](#)³, in lijn gebracht met het tarief dat in het OV wordt betaald. Echter, omdat beide vervoerssystemen vooralsnog een gewijzigde indexeringssystematiek kennen, dreigen de tarieven weer uit elkaar te groeien. Omnibuzz kent de NEA-index⁴, terwijl het OV de Landelijke Tarievenindex (TLI) kent.

In 2020 heeft de gemeenteraad hierop moeten [intervenieren](#),⁵ door de indexering in dat jaar eenmalig kunstmatig te verlagen naar het niveau van de LTI-index. Dit om geen ongewenst hoge prijsstijging voor Omnibuzz-cliënten te laten ontstaan ten opzichte van de prijsstijging in het OV (zie onderstaande tabel). Daarom is het een logische vervolgstap om nu ook structureel de LTI-index te gaan toepassen op de jaarlijkse indexering van het Omnibuzz-klanttarief. Het Algemeen Bestuur van Omnibuzz roept gemeenten hiertoe op, waarbij 25 gemeenten in het Omnibuzz-samenwerkingsverband deze stap reeds per 1 januari 2022 hebben gezet. Maastricht heeft de tarieven per 1 januari 2022 reeds geïndexeerd met de NEA-index, zodat deze aanpassing eerst mogelijk is per 1 januari 2023. Maar pas nadat de gemeenteraad de Verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2020 op dit onderdeel heeft gewijzigd.

Op basis van de historie is het effect van de LTI in plaats van de NEA overigens gering. Zie onderstaande tabel. De LTI valt meestal gunstiger uit voor de klant dan de NEA-index, maar dat effect moet in absolute uitgaven niet overschat worden. Ter illustratie: indien in Maastricht reeds in 2022 de LTI-index was toegepast, dan was 1,38% minder klantbijdragen opgelegd dan nu het geval

³ https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=shows/item=455/RIB_-_Beheersmaatregelen_Omnibuzz_2019__WMO__-_Weth._de_Graaf_-_2019-06605_-_27-02-2019.pdf

⁴ De afkorting NEA is ontstaan uit een samenwerkingsverband van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (NVI) het Economisch Bureau voor het Wegvervoer (EWB) en het Administratief Centrum Beroepsvervoer (ACB).

⁵ https://maastricht.parlaeus.nl/user/search/action=showpt/item=37867/Raadsvoorstel_28-2020_-_Wijziging_GR_Omnibuzz+_alternatieve_klantbijdrage_2020.pdf



is op basis van de NEA-index. In de praktijk komt dit in totaal neer op ongeveer 7.000 euro aan lagere klantbijdragen, oftewel een verlaging van het zonetarief van € 0,01 ten opzichte van het huidige zonetarief. In 2021, met slechts een verschil van 0,1%-punt tussen beide indices, was dit verschil nog veel kleiner. Daarmee is de overstap met name ingegeven door principiële argumenten, te weten een strikte aansluiting bij de OV-systematiek en harmonisatie in de tarievensystematiek binnen de 30 Omnibuzz-gemeenten.

<i>Jaar</i>	<i>LTI</i>	<i>NEA</i>
2022	2,12%	3,5%
2021	0,9%	1,0%
2020	2,23%	6,7%
2019	2,84%	2,2%
2018	1,13%	2,0%
2017	0,38%	0,3%

Wijziging Verordening maatschappelijke ondersteuning

Om de gewenste wijziging naar de LTI-index per 1 januari 2023 rechtmatig te effectueren, wordt de volgende wijziging voorgesteld in artikel 17 lid 3 sub c van de Verordening MO. De vetgedrukte tekst is inhoudelijk gewijzigd met als doel per 1 januari 2023 de LTI-index toe te passen op het klanttarief. Verder is het gewijzigde artikel technisch opgeschoond op basis van de actuele situatie in 2022 (actueel tarief en reisbudget), waarbij overbodige passages die enkel betrekking hadden op het verleden zijn geschrapt (oude klanttarieven, de oude index en de incidentele bijstelling van de indexering in 2020).



WAS	WORDT
<p><u>Artikel 17.</u> Bijdrage in de kosten van maatwerkvoorzieningen, pgb's, financiële tegemoetkomingen en bij verordening aangewezen algemene voorzieningen met een langdurige hulpverleningsrelatie.</p> <p>3. Er geldt geen eigen bijdrage:</p> <p>d. Voor de kosten die het college maakt voor de collectieve vraagafhankelijke vervoersvoorziening. Voor deze voorziening is een algemeen gebruikelijke klantbijdrage aan de orde. De algemeen gebruikelijke klantbijdrage wordt per 1 maart 2019 vastgesteld op €0,80 per (instap)zone, voor maximaal 750 zones per kalenderjaar, behoudens het gestelde in de nadere regels. De klantbijdrage wordt jaarlijks per 1 januari geïndexeerd met de NEA-index en door de uitvoeringsorganisatie 'Omnibuzz' kenbaar gemaakt aan reizigers. In 2020 geldt, in afwijking op de NEA-index, een index van +2,7%;</p>	<p><u>Artikel 17.</u> Bijdrage in de kosten van maatwerkvoorzieningen, pgb's, financiële tegemoetkomingen en bij verordening aangewezen algemene voorzieningen met een langdurige hulpverleningsrelatie.</p> <p>3. Er geldt geen eigen bijdrage:</p> <p>d. Voor de kosten die het college maakt voor de collectieve vraagafhankelijke vervoersvoorziening. Voor deze voorziening is een algemeen gebruikelijke klantbijdrage aan de orde. De algemeen gebruikelijke klantbijdrage is per 1 januari 2022 vastgesteld op €0,86 per (instap)zone, voor maximaal 590 zones per kalenderjaar, behoudens het gestelde in de nadere regels. De klantbijdrage wordt per 1 januari 2023 jaarlijks per 1 januari geïndexeerd met de LTI-index en door de uitvoeringsorganisatie 'Omnibuzz' kenbaar gemaakt aan reizigers.</p>

In bijgevoegde wijzigingsverordening (bijlage 8) staat bovenstaand artikel opgenomen.



4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Binnen de GR wordt toegewerkt naar een beter georganiseerd Vervoer op Maat, dat goed aansluit op het openbaar vervoer, zodat inwoners zorgeloos en optimaal kunnen blijven reizen en daarmee maatschappelijk participeren. 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 reiziger. Dit draagt vervolgens bij aan meer leefbaarheid en betere gezondheid. De efficiënte inzet van voertuigen en de koppeling aan het grootschaliger OV draagt bij aan duurzame mobiliteit.

De in 2019 en 2022 ingevoerde beheersmaatregelen leiden tot minder ritten en gereisde zones. En dragen daarmee bij aan minder CO₂-uitstoot. Parallel worden aanvullende acties ondernomen om de uitstoot terug te dringen. 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.

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

Jaarrekening 2021

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 3, kent het jaar 2021 een forse onderuitputting van de begroting ter hoogte van €0,685 mln. Dit is als volgt tot stand gekomen.

<u>2021</u>	
	Totaal
Lasten Omnibuzz	€ 2.972.196
Inkomsten klantbijdragen	€ 305.386
Netto lasten	€ 2.666.811
gemeentelijke begrotingspost (lasten -/- baten uit klantbijdrage)	€ 3.352.226
Overschot 2021	€ 685.415
<i>Procentueel verschil</i>	<i>-20%</i>

N.B. Het jaarrekeningresultaat in de bijgevoegde jaarrekening Omnibuzz vermeldt een overschot van 680.586. De gemeentelijke begrotingspost wijkt echter beperkt af van het door Omnibuzz begrote bedrag, zodat het overschot eveneens beperkt afwijkt.

Een bedrag van €0,525 mln. is reeds in de jaarrekening 2021 gemeld als verwacht voordeel. Nu het feitelijke voordeel hoger is, wordt het restant-overschot van €0,160 mln. gemeld bij de 1^e uitvoeringsbeeld 2022.

Begroting 2022-1, 2023 en MJP 2024-2026

Wanneer het Algemeen Bestuur van Omnibuzz besluit tot het vaststellen van de voorliggende begroting 2022-1, 2023 en MJP 2024-2026, heeft dit gevolgen voor de financiën van de gemeente Maastricht. Deze zijn in onderstaande tabel opgesomd en worden daarna kort toegelicht.



	Omschrijving	I/ S	Lasten x € 1.000					Baten x € 1.000				
			'22	'23	'24	'25	'26	'22	'23	'24	'25	'26
College- voorstel	Jaarlijkse bijdrage aan GR Omnibuzz conform voorliggende Begroting 2022- 1, 2023 en MJP 2024-2026	S	3.955	4.290	4.425	4.570	4.717	542	582	594	607	619
	Totaal		3.955	4.290	4.425	4.570	4.717	542	582	594	607	619
Bestaande dekking* (inclusief element 4 nummer begroting)	570671225 - Vervoersvoorzieningen CVV	S	3.939	3.902	3.847	3.887	3.887					
	571671222 - Baten vervoersvoorzieningen	S						550	550	550	550	550
	Totaal		3.939	3.902	3.847	3.887	3.887	550	550	550	550	550
	Indexactie 2022 1.5%		60	60	60	60	60					
	1 ^e Uitvoeringsbeeld 2022 melden	I	-44					-8				
	Begroting 2023			328	518	623	770		32	44	57	69
	Totaal		0	388	578	683	830	0	32	44	57	69

Collegevoorstel



Omdat voor 2022 verwacht wordt dat het vervoer nog niet zal aantrekken naar het niveau van pre-corona en omdat vanaf 2022 de eerste effecten verwacht worden van de per 1 januari 2022 geïmplementeerde maatregel 2.10 uit de (pre-) begroting 2021, is in dat jaar een positief resultaat te verwachten. Een onderuitputting van €0,036 mln. zal gemeld worden bij het 1^e Uitvoeringsbeeld 2022.

Vanaf 2023 zal opnieuw een overschrijding van de begroting aan de orde zijn van €0,296 welke gestaag zal oplopen naar €0,701 mln. in 2026. Dit wordt door ons als tekort gemeld in de gemeentelijke Begroting 2023.

N.B. een drietal ontwikkelingen hebben invloed op het geprognosticeerde tekort.

- a. Het effect van de beheersmaatregelen uit de (pre)begroting 2021;
- b. De aanpassing van de verdeelsleutel van de afrekensystematiek binnen de GR naar verwachting een positief effect zal hebben op onze uitgaven, omdat Maastricht op dit onderdeel als voordeelgemeente uit de bus komt. Hierover zal in de tweede helft van 2022 besluitvorming worden gevraagd van college en raad omdat dit een aanpassing van de GR betreft. Het effect hiervan is zodoende nog niet verwerkt in de nu voorliggende stukken.
- c. De komende jaren vindt indexering plaats van de gemeentelijke begroting. De indexering ligt in de lijn met index bedrag 2022.

Aanvullend zal onderzocht worden of, en zo ja welke aanvullende beheersmaatregelen aangewezen zijn om de uitgaven terug te dringen. Hierover wordt door ons duidelijkheid verschaft ten tijde van behandeling van de Begroting 2023-1, 2024 en het MJP 2025-2027 van de GR Omnibuzz.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie tot heden

Op 20 april 2022 is door Omnibuzz een digitale raadsinformatie georganiseerd voor raadsleden over de volgende onderwerpen:

- De jaarrekening 2021
- De begrotingswijziging 2022-1
- De begroting 2023 en het meerjarenperspectief 2024-2026
- Stand van zaken aanpassing afrekensystematiek
- Wijziging Gemeenschappelijke regeling



- Stand van zaken overleg Provincie Limburg

Op 28 april 2022 is de GR Omnibuzz toegelicht tijdens een infomarkt voor (nieuwe) Maastrichtse raadsleden.

11. Voorstel

1. De gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met het jaarverslag 2021 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. De gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met de Begroting 2022-1, de Begroting 2023 en het Meerjarenperspectief 2024 – 2026 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
3. De gemeenteraad voor te stellen om per 1 januari 2023 de klantbijdrage Omnibuzz jaarlijks te indexeren met de LTI-index en hiertoe in te stemmen met bijgevoegde Wijzigingsverordening “Verordening Maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2020”.
4. Akkoord te gaan met bijgaand raadsvoorstel en daarmee de gemeenteraad te verzoeken om:
 - a. geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van het jaarverslag 2021, de Begroting 2022-1, de Begroting 2023 en het Meerjarenperspectief 2024 – 2026 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
 - b. per 1 januari 2023 de klantbijdrage Omnibuzz jaarlijks te indexeren met de LTI-index en hiertoe in te stemmen met de Wijzigingsverordening “Verordening Maatschappelijke ondersteuning gemeente Maastricht 2020”.

12. Uitvoering, evaluatie en 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 2022-1 en de Begroting 2023 vóór 1 augustus 2022 aan Gedeputeerde Staten.

Omnibuzz wenst uiterlijk 1 juni 2022 de zienswijzen van alle deelnemende gemeenteraden te hebben ontvangen. De planning van de Maastrichtse gemeenteraad kan hierin voorzien. Hiertoe is een domeinvergadering op 24 mei gepland. Op 31 mei zal de raadsvergadering plaatsvinden. Dan zal ook het besluit van de gemeenteraad bekend zijn waarna deze wordt verstuurd aan Omnibuzz.



Gewijzigde indexering klanttarief

Na besluitvorming door de raad zal de wijzigingsverordening MO op elektronische wijze bekend worden gemaakt conform de gebruikelijke procedure bij algemeen verbindende voorschriften.

Daarmee geschiedt invoering en uitvoering van de maatregel op rechtmatige wijze.

Omnibuzz zal deze gewijzigde indexering per 1 januari 2023 toepassen op het klanttarief dat gevraagd wordt in het voertuig. Communicatie over de klanttarieven gebeurt door Omnibuzz op de reguliere wijze (nieuwsbrief, telefonisch bij ritbestelling, in het voertuig, etc.).

Evaluatie en monitoring

Evaluatie en monitoring vindt plaats in de reguliere P&C-cyclus en in de halfjaarlijkse monitor Sociaal Domein.