



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 binnen twaalf weken hun zienswijze naar voren brengen.

Op basis van het nu voorliggende jaarverslag 2022, de gewijzigde begroting 2023-2, de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027 van Omnibuzz heeft het college aan de gemeenteraad voorgesteld om hiervan kennis te nemen en geen zienswijze in te dienen.

Beslispunten

1. Bijgevoegd raadsvoorstel voor te leggen aan de raad met als beslispunten:
 - a. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de voorlopige jaarrekening 2022 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
 - b. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de ontwerpbegroting 2023-2, 2024 en meerjarenperspectief 2025-2027 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 8 juni 2023:

Conform.



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. De gemeenteraden kunnen binnen 12 weken hun zienswijze hierover naar voren brengen. Het dagelijks bestuur van Omnibuzz heeft de ontwerpbegroting 2024 en het meerjarenplan 2025-2027 op 4 april 2023 aangeboden aan de gemeenteraad. Daarnaast is de gewijzigde begroting over 2023 (2023-2) aangeboden, waarin de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie zijn verwerkt.

Artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen bepaalt dat het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam vóór 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, eveneens de voorlopige jaarrekening aanbiedt aan de raden van de deelnemende gemeenten. Op 4 april 2023 heeft Omnibuzz ook 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 het voorliggende voorstel wordt achtereenvolgens ingegaan op (1) het jaarverslag 2022 (2) de gewijzigde begroting 2023-2, (3) de ontwerpbegroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027. Op basis van de inhoud van deze stukken wordt bepaald of een zienswijze geformuleerd dient te worden richting het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

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, 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.

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.

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 2020, 68982
- Beleidsplan maatschappelijke ondersteuning Maastricht-Heuvelland 2023-2026

3. Gewenste situatie

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

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden;
2. Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2023-2, 2024 en 2025-2027;
3. De begrotingswijziging 2023-2;
4. De begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027.
5. Jaarverslag 2022 (inclusief financiële verantwoording);

De documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd.

3.1 Uitgangspuntennotitie

De bijgevoegde uitgangspuntennotitie helpt om de deelnemende gemeenten in een vroeg stadium te betrekken bij beleidsmatige ontwikkelingen en de financiële consequenties. De uitgangspunten worden gehanteerd als parameters voor het opstellen van de begrotingen. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

3.2 Jaarverslag 2022

In 2022 heeft Omnibuzz te maken gehad met de nasleep van COVID-19. Het effect hiervan op de vervoersvraag was minder dan de voorgaande twee jaren, maar nog steeds aanzienlijk. De daling die zich in het laatste kwartaal van 2021 manifesteerde als gevolg van een nieuwe opleving van het



virus, was ook in het eerste kwartaal van 2022 zichtbaar. In de eerste twee maanden van 2022 zat het vervoer op gemiddeld 60%, vanaf maart is het geleidelijk aan gaan stijgen en heeft het zich gestabiliseerd tot circa 75%.

Naar aanleiding van COVID-19 zijn in 2020 met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt die zijn vastgelegd in een addendum. De afspraken kwamen er kortgezegd op neer dat indien het vervoerspercentage beneden de 60% van vergelijkingsjaar 2019 kwam (fase 1), het uitbetaalde voorschot definitief werd. Het deel van het voorschot boven de daadwerkelijk gereden ritten werd als Coronacompensatie gezien. Vanaf 60% (fase 2) is overeengekomen dat er geen sprake meer was van Corona-compensatie. Er werd dan afgerekend op basis van realisatie aan de hand van een gecorrigeerd (hoger) tarief, waardoor het basiscontract in feite weer herleefde. In de basis raamovereenkomst was ook reeds een tarief correctie tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80% (fase 3). In het addendum met de vervoerders zijn deze afspraken doorgetrokken tot een vraagniveau van 60%. Vanaf het vierde kwartaal 2022 is het addendum geactualiseerd: de Corona-compensatie is komen te vervallen en het flexibel tarief is doorgetrokken tot een vervoerspercentage van 40%. De addendumafspraken worden halfjaarlijks verlengd zodat Omnibuzz kan bijsturen op de ontwikkeling van het vervoer.

Voor 2022 heeft Omnibuzz in de begrotingswijziging 2022-1 het vervoersvolume vanwege COVID-19 en de lagere vervoersvraag reeds naar beneden bijgesteld met 5%. Gecombineerd met een correctie op de NEA-index (3,5% in de begrotingswijziging in plaats van 1% in de eerste begroting 2022) was de begroting met € 0,5 mln. naar beneden bijgesteld. In de praktijk is het vervoer nog lager uitgevallen, waardoor in de voorliggende jaarrekening over 2022 een onderschrijding (ten opzichte van de begrotingswijziging 2022-1) van het vervoer is gerealiseerd van € 2,7 mln. Ook op de bedrijfsvoeringskosten en regie zijn per saldo € 0,6 mln. minder kosten gerealiseerd, waardoor de jaarrekening 2022 met een positief resultaat van € 3,3 mln. wordt afgesloten.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2022 ad € 3.382.235 uit te betalen aan de deelnemende gemeenten. Voor de gemeente Maastricht gaat het om een bedrag van € 686.115.



Zie in de tabel hieronder het Maastrichtse aandeel in dit overschot.

	2022				Totaal
	MAASTRICHT				
	Vervoerskosten	regie	Beheer, lonen, kapitaal	Onttrekking bestemmings-reserve	
Begroting 2022-1	€ 3.237.557	€ 256.516	€ 460.480		€ 3.954.553
Jaarrekening 2022	€2.631.493	€ 245.055	€ 440.205	-€ 48.315	€ 3.268.438
Vershil	-€606.064	-€ 11.461	-€20.275	-€ 48.315	-€ 686.115

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het bijgevoegde jaarverslag 2022.

3.3 Begroting 2023-2

In de eerste wijziging van de begroting (2023-1) waren uitsluitend de gevolgen van de afrekensystematiek verwerkt. In de voorliggende begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot bijstelling van de begroting 2023-1 leiden. De begrotingswijziging sluit qua afrekensystematiek aan op 2023-1.

Ten opzichte van de vorige begroting 2023 vallen de totale kosten € 748.000 hoger uit. Deze stijging is toe te schrijven aan de noodzakelijke verhogingen als gevolg van indexaties en de nieuwe cao-afspraken voor 2023. Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index voor 2023. Deze is met 13,7% historisch hoog uitgevallen. De stijging heeft o.a. betrekking op de gestegen brandstofkosten (+6,9%). Verder werkt de stijging van de cao-lonen in de taxibranche (8%) sterk door in de totale kostenontwikkeling (+ 6,8%). In de eerste begroting 2023 was 3,5% ingerekend (NEA-index 2022). Per saldo heeft dit dus geleid tot een kostenstijging van ruim 10%.

Normaal gesproken zou het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2023-2 gebaseerd worden op de gerealiseerde vervoerscijfers in 2022. Vanwege COVID-19 en de hierdoor gewijzigde en onstabiele vervoersvraag is dit echter geen realistisch uitgangspunt. Op basis van de gesloten overeenkomsten met de vervoerders en de meest recente inzichten (gemaakte continuïteitsafspraken met vervoerders en flexibele tarieven) en ontwikkelingen, wordt het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, minus een afslag van 7,5% gehanteerd. In de eerste begroting 2023 was geen afslag toegepast. Door kritisch te kijken naar het vervoersvolume is de



stijging van de totale vervoerskosten beperkt tot € 316.000. Zonder de toegepaste afslag van 7,5% op het vervoersvolume zou de stijging van de totale vervoerskosten meer dan € 2 mln. bedragen. Ook de indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 143.000 ten opzichte van de eerste begroting 2023. Deze stijging houdt met name verband met het principe akkoord van de cao SGO dat in februari is afgesloten tussen vakbonden en werkgevers (VNG, WSGO) waardoor de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en de klantenservice hoger uitvallen. Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van deze gemaakte cao-afspraken. Tevens leiden het nieuwe IT-beheer contract ingevolge de verplichte aanbesteding, talrijke prijsstijgingen van diverse leveranciers, huurverhoging en de gestegen energiekosten tot hogere overheadkosten. Verdere kostenstijgingen zijn deels opgevangen door bijvoorbeeld lagere accountants en -advieskosten. Per saldo laten deze kosten een stijging zien van € 289.000. Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2023-2 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 10,7% en bevindt zich hiermee nog steeds ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Zie voor de Maastrichtse cijfers onderstaand overzicht.

Bijdrage Maastricht 2023				
	Vervoerskosten	Indirecte kosten	Overheadkosten	Totaal
Begroting 2023-1	€ 3.282.117	€ 558.599	€ 290.668	€ 4.131.384
Bijgestelde Begroting 2023-2	€ 3.336.817	€ 584.636	€ 323.954	€ 4.245.407
Vershil	€ 54.700	€ 26.037	€ 33.286	€ 114.023
<i>Procentueel verschil</i>				2,8%

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie en de begroting 2023-2.

3.4 Begroting 2023 en Meerjarenperspectief 2024 – 2026

Normaal gesproken wordt de meest recente NEA-index doorgerekend in de opeenvolgende begrotingen. Voor de begroting 2024 e.v. is hier echter van afgeweken, om hiermee een explosie van de begrotingen te voorkomen door elk jaar 13,7% verhoging toe te passen. In plaats hiervan is de NEA-index 2022 á 3,5% toegepast. Verder hebben is voor 2024 een afslag toegepast van 5% op het vervoersvolume van 2019. Dit gecombineerde effect leidt, samen met de indexatie over 2023, tot een stijging van de vervoerskosten met € 1 mln. ten opzichte van het jaar 2024 uit de vorige meerjarenbegroting. Voor 2025 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten een afslag van 2,5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 en voor de jaren 2026 en 2027 is



gerekend met een vervoersvolume van 100% van het gerealiseerde vervoer in 2019. De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2024 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 105.000 en € 130.000 als gevolg van het doorwerken van de forse cao-verhoging in 2023. Voor een aantal componenten, waaronder applicatiekosten, is een besparingen van ca. € 26.000 gerealiseerd, zodat de stijging per saldo lager is uitgekomen.

Begroting 2024 en meerjarenperspectief 2025 – 2027; bijdrage Maastricht				
	Vervoerskosten	Indirecte kosten	Overheadkosten	Totaal
Begroting 2024	€ 3.552.071	€ 585.316	€ 311.157	€ 4.448.544
Begroting 2025 (MJP)	€ 3.773.145	€ 600.928	€ 323.381	€ 4.697.454
Begroting 2026 (MJP)	€ 4.005.336	€ 613.445	€ 324.820	€ 4.943.601
Begroting 2027 (MJP)	€ 4.145.523	€ 622.821	€ 334.735	€ 5.103.079

Collegevoorstel

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie en de begroting 2024 en meerjarenperspectief 2025-2027.

3.5 Zienswijze Maastricht

De begroting 2024 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 is het nog onduidelijk hoe zich dit verder zal ontwikkelen. Naar verwachting geeft 2023 hierover meer duidelijkheid. Het doorvoeren van meer beheersmaatregelen is daarom nu niet verstandig.



Aanvullend hierop heeft de aanpassing van de verdeelsleutel van de afrekensystematiek binnen de GR een positief effect op onze uitgaven, omdat Maastricht op dit onderdeel als voordeelgemeente uit de bus komt.

Gezien bovenstaande wordt voorgesteld om geen zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2022 en de begroting 2023-2, 2024 en meerjarenperspectief 2025-2027.

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 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. Zo is het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer', in december 2019 door het algemeen bestuur Omnibuzz ondertekend. Er is, in overleg met de vervoerders, gekozen voor een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen. Dit leidt tot vermindering van luchtverontreiniging en een beter klimaat. 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 2022

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 3, kent het jaar 2022 een forse onderuitputting van de begroting. Dit is als volgt tot stand gekomen. Dit is verwerkt in onderstaande tabel.

Begroting 2023-2, 2024 en MJP 2025-2027

Wanneer het Algemeen Bestuur van Omnibuzz besluit tot het vaststellen van de voorliggende begroting 2023-2, 2024 en MJP 2025-2027, heeft dit gevolgen voor de financiën van de gemeente Maastricht. Deze zijn in onderstaande tabel opgesomd.

			Bedragen x € 1.000					
			JRR	Begr	Begr	MJP		
	Omschrijving	I/S	2022	2023	2024	2025	2026	2027
College-voorstel	A Jaarlijkse bijdrage aan GR Omnibuzz conform voorliggende Jaarrekening 2022, Begroting 2023-2, Begroting 2024 en MJP 2025-2027	S	3.280	4.245	4.449	4.697	4.944	5.103
	Prognose eigen bijdrage reizigers	S	-400	-562	-592	-623	-655	-671
	Totaal		2.881	3.683	3.857	4.075	4.289	4.432
Bestaande dekking* (inclusief element 4 nummer begroting)	D 540660304 - Vervoersvoorzieningen CVV	S	4.008	4.169	4.113	4.154	4.154	4.154
	542660104 - Baten CVV	S	-550	-574	-574	-574	-574	-574
	Totaal		3.458	3.595	3.540	3.580	3.580	3.580
Nieuwe dekking of tekortmelding	Resultaat 2022	I	-577					
	F 1 ^o Bestuursrapportage 2023 melden	I		88				
	G Begroting 2024	S			317	495	709	852
	Totaal		0	0	0	0	0	0

Positieve bedragen in bovenstaande tabel betekenen (extra) lasten. Negatieve bedragen betekenen baten.

Het vervoersvolume en daarmee de vervoerskosten bepalen het grootste deel van de begrotingskosten van Omnibuzz. Omnibuzz gaat bij de begroting van het vervoersvolume in 2023 uit van een afslag van 7,5% ten opzichte van het vervoersvolume in 2019 (pre-corona). Voor 2024 wordt rekening gehouden met 5% afslag t.o.v. 2019 en voor 2025 met 2,5% afslag. Voor 2026 en 2027 wordt door Omnibuzz uitgegaan van een vervoersvolume gelijk aan 2019. Deze geprognoseerde



afnemende afslag van het vervoersvolume in combinatie met een voorzichtige kostenindexering leidt tot een grotere stijging van de begrote kosten bij Omnibuzz dan waar in de gemeentelijke begroting rekening mee is gehouden. Het is nog voorbarig om de begrotingsbedragen van de gemeente aan te passen aan de begroting 2024 en de prognoses 2025-2027 van Omnibuzz. De ontwikkeling van het vervoersvolume in 2022 geeft hiertoe ook geen aanleiding. Daarnaast is er nog onvoldoende zicht op de ontwikkelingen van het vervoersvolume in 2023 om op dit moment een meerjarige aanpassing te adviseren. Bij de 2^e Berap zijn meer data over 2023 beschikbaar om een verantwoorde inschatting te kunnen maken of een meerjarige aanpassing van de begroting wenselijk is.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie tot heden

Op 19 april 2023 is door Omnibuzz een digitale raadsinformatieavond georganiseerd.

11. Voorstel

1. Bijgevoegd raadsvoorstel voor te leggen aan de raad met als beslispunten:
 - a. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de voorlopige jaarrekening 2022 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
 - b. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de ontwerpbegroting 2023-2, 2024 en meerjarenperspectief 2025-2027 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na besluitvorming door het college, 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 worden aangeboden. Na vaststelling zendt het algemeen bestuur de gewijzigde begroting 2023-2 en de begroting 2024 en verder vóór 1 augustus 2022 aan Gedeputeerde Staten.

Omnibuzz wenst uiterlijk 27 juni 2023 de zienswijzen van alle deelnemende gemeenteraden te ontvangen. De domeinvergadering is op 20 juni gepland. Op 27 juni zal de raadsvergadering plaatsvinden. Dan zal ook het besluit van de gemeenteraad bekend zijn waarna deze (op 28 juni)



wordt verstuurd aan Omnibuzz. Dit is voor Omnibuzz acceptabel. De AB vergadering vindt plaats op 5 juli.

Evaluatie en monitoring

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