

Technische vragen SP – GR OMNIBUZZ 2022

Technische vragen	
Graag bij elke vraag de pagina aangeven waar de desbetreffende vraag aan refereert.	
FRACTIE:	SP
Pagina:	2
Vraag:	Er wordt hier gesproken over een gecorrigeerd hoger tarief waardoor het basiscontract in feite weer herleeft. Kunt u dit uitleggen. Heeft dit consequenties voor gebruikers?
Antwoord:	Het gaat hier om het tarief dat Omnibuzz (en hiermee de gemeenten) aan de vervoerders betaalt. Dit staat los van de eigen bijdrage die door de gebruikers/reizigers betaald wordt. Ten aanzien van het vervoertarief dat Omnibuzz aan de vervoerders betaalt, heeft Omnibuzz in 2020 met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt die zijn vastgelegd in een <i>addendum</i>. Deze afspraken zijn in lijn met de Europese regels rondom staatssteun en zijn verlengd t/m 31 december 2021. De afspraken komen er kortgezegd op neer dat indien het vervoer uitkomt op minder dan 60% van het referentiejaar 2019, het voorschot definitief wordt als afrekening. Hierbij wordt dan aangegeven welk deel hiervan betrekking heeft op het wel gereden vervoer (realisatie) en dat het overige deel van het voorschot als Corona-compensatie (staatssteun) wordt gezien. Vanaf 60% t.o.v. het referentiejaar is overeengekomen dat er geen sprake meer is van staatssteun, maar wordt er afgerekend op basis van realisatie aan de hand van een gecorrigeerd (hoger) tarief, waardoor het basiscontract in feite weer herleeft. In de basis raamovereenkomst was ook reeds een tarief-correctie- tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80%. In het addendum met de vervoerders zijn deze afspraken doorgetrokken tot een vraagniveau van 60%.
Pagina:	2
Vraag:	Er wordt in de begroting 2022 geen gebruikelijke opslag (groei vervoer) van 5% opgenomen. Waarop is dit besluit gebaseerd? Verwacht men in de toekomst minder gebruik en waarom dan?
Antwoord:	In de voorgaande jaren (tot 2020) zagen wij over het algemeen (Omnibuzz-breed) een structurele groei van het vervoer. Om die reden stelde Omnibuzz standaard voor om een opslag van 5% in te rekenen teneinde de groei in de begroting op te vangen. Individuele gemeenten hebben de ruimte om hiervan af te wijken op basis van eigen beleid. Na COVID-19 is er vooralsnog geen sprake meer van groei en wordt deze opslag niet standaard ingerekend. Uiteraard geldt ook nu dat gemeenten hier de vrije keuze in hebben. Voor Maastricht is deze groei in ieder geval niet aan de orde, mede gezien het feit dat per 1 januari 2022 uitvoering wordt gegeven aan de door de gemeenteraad aangenomen beheersmaatregel Omnibuzz (maatregel 2.10

Technische vragen SP – GR OMNIBUZZ 2022

Technische vragen	
Graag bij elke vraag de pagina aangeven waar de desbetreffende vraag aan refereert.	
FRACTIE:	SP
	(pre)Begroting 2021; Aanscherpen indicatiestelling Vervoer op Maat (Omnibuzz) bij nieuwe indicaties en in het kader van reguliere regiesprekken)
Pagina:	3
Vraag:	Er wordt gesproken van een kostenstijging vervoerstarief. Gaat dit ten koste van de gebruikers? Is er compensatie mogelijk voor minima?
Antwoord:	Het gaat hier in de begroting om het tarief dat Omnibuzz (en hiermee de gemeenten) aan de vervoerders betaalt. Dit staat los van de eigen bijdrage die door de gebruikers betaald wordt.
Pagina:	3
Vraag:	Is er bij alle kostenberekeningen rekening gehouden met stijgende energiekosten?
Antwoord:	Nee. Omnibuzz heeft met de vervoerders in de raamovereenkomsten vaste tarieven per zone afgesproken. Deze tarieven vloeien voort uit de inschrijvingen van de vervoerders op de Europese aanbesteding. Vanuit deze tarieven worden de kosten voor de vervoerders afgedekt. De huidige ontwikkeling van de gasprijzen en daarmee de brandstofprijzen was niet te voorzien en vormt een ondernemersrisico voor de vervoersbedrijven. Op dit moment ziet Omnibuzz geen aanleiding om hier direct op te acteren en wordt niet afgeweken van het landelijke beleid hierop in het doelgroepenvervoer. Uiteraard wordt wel vinger aan de pols gehouden bij de vervoersbedrijven. Kostenstijgingen (zoals brandstofkosten) komen tot uitdrukking in de indexering. Voor de vervoerstarieven geldt dat deze jaarlijks geïndexeerd worden met de NEA-index, een indexcijfer uit de taxi- en zorgsector. Indien de stijging van de brandstofprijzen structureel zal zijn, zal dit tot uitdrukking komen in de NEA-index over 2023, de eind 2022 bekend zal worden gemaakt en in de begrotingen zal worden verwerkt.
Pagina:	4
Vraag:	Waarom is er gekozen voor een hogere NEA-index 3.5% i.p.v. 1% . Hierdoor stijgen de vervoerskosten met 1 miljoen. Wat zijn de redenen om dit te doen?
Antwoord:	Zie antwoord hiervoor. De NEA-index wordt elk jaar rond november opnieuw vastgesteld door onderzoeksbureau Panteia op basis van de actuele (prijs-) ontwikkelingen in de sector. In de door het algemeen bestuur van Omnibuzz vastgestelde financiële uitgangspunten is afgesproken dat deze index elk jaar wordt geactualiseerd en dat de meest recente index wordt doorgerekend in het meerjarenperspectief. De index voor 2021 bedroeg 1% en voor 2022 bedroeg deze 3,5%.
Pagina:	7

Technische vragen SP – GR OMNIBUZZ 2022

Technische vragen	
Graag bij elke vraag de pagina aangeven waar de desbetreffende vraag aan refereert.	
FRACTIE:	SP
Vraag:	Wat betekent het tekort aan personeel voor onze gebruikers?
Antwoord:	Taxibedrijven ondervinden problemen bij het aantrekken van gekwalificeerde chauffeurs als gevolg van krapte op de arbeidsmarkt. Vele chauffeurs hebben gedurende de lockdowns de taxibranche verlaten en zijn nu niet meer beschikbaar. Overigens speelt dit probleem meer in Noord- en Midden-Limburg dan in Zuid-Limburg of Maastricht. Tot structurele planningsproblemen heeft dit voorsnog niet geleid, doordat het vervoersvolume thans lager is. De vervoerders zijn tot nu toe binnen de overeengekomen prestatienormen gebleven (o.a. tijdigheid en aantal klachten). Sterker nog, in de eerste maanden over 2022 heeft de vervoerder voor het perceel Maastricht deze prestatienormen overtroffen.
Pagina:	9
Vraag:	Over efficiënt doelgroepenvervoer: Klopt het dat de toegangseisen hoger worden? Vervoer moet met minder personeel ingevuld kunnen worden. Wat betekent dit voor de gebruikers?
Antwoord:	Het indicatiebeleid en het al dan niet bijstellen van de toegangseisen is een bevoegdheid van elke deelnemende gemeente afzonderlijk. Omnibuzz beoordeelt de aanvragen niet, maar verwerkt deze in opdracht van de gemeenten. Ten aanzien van Maastricht geldt inderdaad dat de toegangseisen tot Omnibuzz met ingang van 1 januari 2022 aangescherpt zijn. Dit in opdracht van de gemeenteraad via de aangenomen beheersmaatregel Omnibuzz (maatregel 2.10 (pre) Begroting 2021; Aanscherpen indicatiestelling Vervoer op Maat (Omnibuzz) bij nieuwe indicaties en in het kader van reguliere regiegesprekken). Dit met als doel om het bovengemiddelde gebruik c.q. kosten van Omnibuzz in Maastricht terug te brengen naar het gemiddelde in de 30 deelnemende gemeenten aan de GR Omnibuzz. De impact van het tekort aan personeel op onze gebruikers, is in bovenstaande vraag beantwoord.
Pagina:	11
Vraag:	Wat heeft het omzetten van zones naar kilometers voor invloed op de cliënten?
Antwoord:	De voorgenomen omzetting van zones naar kilometers per 1 januari 2023 heeft uitsluitend betrekking op de verrekening tussen Omnibuzz en de gemeenten. Op de gebruikers heeft deze wijziging geen impact. In een latere fase zal ook voor de vervoerders en de gebruikers worden overgegaan van zones naar kilometers. De gevolgen voor de klanten zullen t.z.t. in de besluitvorming worden meegenomen.
Pagina:	26
Vraag:	De Voor Elkaar Pas wordt slechts door 25% van cliënten gebruikt. Waarom is dat zo laag?
Antwoord:	Het is goed om te beseffen dat inwoners die al hun reisbewegingen met het OV kunnen maken, geen toegang hebben tot Omnibuzz. Dit is immers een contra-

Technische vragen SP – GR OMNIBUZZ 2022

Technische vragen	
Graag bij elke vraag de pagina aangeven waar de desbetreffende vraag aan refereert.	
FRACTIE:	SP
	indicatie in de indicatierichtlijn. Onze klanten hebben per definitie te maken met een mobiliteitsbeperking en zijn (deels) afhankelijk van Omnibuzz, omdat het OV geen passend alternatief is. Toch kan 1 op de 4 klanten van Omnibuzz m.b.v. de VEP ritten met het OV kan maken. Vanuit dit perspectief is 25% niet laag, maar juist hoog. De verschillen op gemeenteniveau variëren tussen de 16% en 31%. Voor Maastricht is dit met 26% iets boven het gemiddelde. Dit toont aan dat ook lokale factoren een rol spelen. Dit kan te maken hebben met het OV-aanbod, dat per gemeente verschilt. Via het overleg met de Provincie Limburg en de uitwerking van het rapport 'Iedereen mobiel' werken we aan een beter afgestemd OV-aanbod voor onze klanten, waardoor ook het aandeel van klanten met een VEP kan toenemen c.q. de instroom in Omnibuzz verminderd wordt.
Pagina:	7 e.v. van de Meerjarenbegroting 2024 - 2026
Vraag:	De hele paragraaf over de impact van Covid 19 staat nog integraal opgenomen in deze begroting. Dient dat niet aangepast?
Antwoord:	De onzekerheid omtrent de ontwikkeling van COVID-19 en eventuele nieuwe varianten blijft een factor waarmee rekening gehouden moet worden.
Pagina:	7 e.v. Meerjarenbegroting 2024 - 2026
Vraag:	Hetzelfde geldt voor het onderwerp personeelstekorten? Gaat men ervan uit dat deze tekorten blijven bestaan?
Antwoord:	Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de arbeidsmarkt op korte termijn zal aantrekken en zal het chauffeurstekort bij de taxibedrijven een voorlopig thema blijven.
Pagina:	7 e.v. Meerjarenbegroting 2024 - 2026
Vraag:	De personeelsbezetting kent geen veranderingen in de tijd. Kunt u dat uitleggen?
Antwoord:	De personeelsbezetting in de begroting van Omnibuzz ziet toe op de formatie van de werkorganisatie van Omnibuzz en <u>niet</u> de chauffeurs die in dienst zijn bij de taxibedrijven. Omnibuzz streeft ernaar de formatie constant te houden en voorziet de komende jaren geen formatieve mutaties.