



1. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de voorlopige jaarrekening 2023 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
2. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de ontwerpbegroting 2024-1, 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Raadsvergadering	2 juli 2024
Volgnummer	52-2024
Onderwerp	Ontwerpbegroting 2024-1, 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 en voorlopige jaarrekening 2023 gemeenschappelijke regeling Omnibuzz
Programmanummer	6 Sociaal domein
Registratienummer	2024.01833
Collegevergadering	4 juni 2024
Portefeuillehouder	Wethouder Hoenderkamp
Organisatieonderdeel	Beleid maatschappelijke ontwikkeling
Behandelend ambtenaar	E Michiel Hartholt T 043 350 6017 E Michiel.Hartholt@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 – Raadsbesluit Bijlage 2 - Aanbiedingsbrief gemeenteraden Bijlage 3 - Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2024-1, 2025 en 2026-2028 Bijlage 4 - Ontwerpbegroting 2024-1 gemeenschappelijke regeling Omnibuzz Bijlage 5 - Ontwerpbegroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 gemeenschappelijke regeling Omnibuzz Bijlage 6 - Voorlopige jaarrekening 2023 gemeenschappelijke regeling Bijlage 7 – Omnibuzz Bijlage 8 – Exploitatierkening Bijlage 9 – Balans Bijlage 10 – Meerjarenraming Bijlage 11 – Dashbord Bijlage 12 - Risicoprofiel



AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De gemeente Maastricht neemt 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 2023, de begroting 2024-1, de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 van Omnibuzz heeft het college aan de gemeenteraad voorgesteld om hiervan kennis te nemen en hierop geen zienswijze in te dienen.

Beslispunten

1. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de voorlopige jaarrekening 2023 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
2. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de ontwerpbegroting 2024-1, 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) 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 2025 en het meerjarenplan 2026-2028 op 4 april 2024 aangeboden aan de gemeenteraad. Daarnaast is de gewijzigde begroting over 2024 (2024-1) aangeboden, waarin de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie zijn verwerkt.



In de Wgr is eveneens bepaald 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 2024 heeft Omnibuzz ook aan deze voorwaarde voldaan. Conform 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 2023 (2) de gewijzigde begroting 2024-1, (3) de ontwerpbegroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028. Op basis van de inhoud van deze stukken wordt bepaald of een zienswijze geformuleerd dient te worden richting het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

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

2. Gewenste situatie.

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

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden;
2. Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2024-1, 2025 en 2026-2028;
3. De begrotingswijziging 2024-1;
4. De begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028.
5. Jaarverslag 2023 (inclusief financiële verantwoording);

Deze documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd.

2.1 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.

2.2 Jaarverslag 2023

Geconstateerd kan worden dat het vervoer in 2023 nog steeds gevolgen ondervindt van COVID-19. Het volume van het vervoer is op totaalniveau nog niet op het niveau van de productiecijfers van 2019. Er is wel sprake van een gestage, zij het voorzichtige groei. Een enkele gemeente is weer terug op het niveau van 2019. Voor Maastricht en de meeste andere gemeenten geldt dat niet; het aantal ritten in 2019 is bijna 27% lager dan in 2023. Naast de gevolgen van COVID-19 is de reden voor dit lagere gebruik ook de twee pakketten aan beheersmaatregelen die per (medio) 2019 en per 1 januari 2022 in Maastricht zijn toegepast.



Naast uitvoering van de kerntaken van Omnibuzz, is er in 2019 aandacht besteed aan (de gevolgen van) het chauffeurstekort. Er moet veel moeite gedaan worden om voldoende personeel te vinden en te binden. Het succes hiervan is afhankelijk per bedrijf en regio. De gevolgen van dit chauffeurstekort ervaren met name onze klanten. Bij te weinig chauffeurs is het een uitdaging alle ritten tijdig uit te voeren. Om de kwaliteit voor de klanten op het afgesproken kwaliteitsniveau te houden, is gewerkt aan het verder vormgeven van vraagspreiding. Op spitsmomenten wordt aan klanten gevraagd of men 15 minuten vroeger of later wil reizen. Door het toepassen hiervan hebben de vervoerders meer lucht gekregen en zijn onze klanten op tijd gekomen. Niet alleen de klanten hebben hier voordeel van, ook de vervoerders hebben minder last van de malussen die worden opgelegd bij een niet-tijdige rituitvoering. Daarnaast betekent het ook minder druk op het callcenter aangezien minder klanten vragen waar hun taxi blijft.

In 2023 is een belangrijke stap gezet in de realisatie van de door gemeenten vastgestelde visie om de regio van meerdere vormen van doelgroepenvervoer te beleggen bij Omnibuzz. Zes gemeenten in Midden-Limburg hebben gevraagd of Omnibuzz het leerlingenvervoer vanaf augustus 2024 wil gaan organiseren. Gedurende 2023 is intensief gewerkt aan het uitwerken van dit verzoek en is de aanbesteding gestart.

In 2022 hebben opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer een nieuwe vereniging opgericht; de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN). Ook Omnibuzz maakt hier deel van uit. In 2023 heeft de organisatie echt vorm gekregen en is sterk ingezet op onder andere kennisdeling over zero-emissie en de (on)mogelijkheden om dit doel te bereiken. Daarnaast fungeert de VDVN als gesprekspartner voor de ministeries en de brancheorganisaties. De gesprekken worden onder andere gevoerd op de gebieden van leerlingenvervoer en publieke mobiliteit.

De samenwerking met Arriva en de Provincie Limburg heeft in het afgelopen jaar geresulteerd in een gezamenlijk actieplan 'Iedereen mobiel'. Een van de onderwerpen in dit plan is de verdere promotie van de Voor Elkaar Pas. Momenteel loopt hierover een pilot die samen met Arriva wordt uitgevoerd.

Alle inzet van Omnibuzz en de vervoerders hebben ertoe geleid dat klanten de dienstverlening van Omnibuzz in 2023 waarden met een 8,3.



Financieel

Voor het jaar 2023 had Omnibuzz het vervoersvolume begroot op het niveau van 2019 minus een afslag van 7,5%. Dit bleek voor onze gemeente een overschatting te zijn; feitelijk is er in Maastricht in 2023 bijna 27% minder gereisd dan in 2019. Hoewel de vraag dus flink achterblijft bij het niveau van vóór COVID-19, is de weg omhoog wel ingezet. In 2023 is ruim 8,5% meer gereisd in Maastricht dan in 2022.

Ook op totaalniveau voor de 30 deelnemende gemeenten is het (gemiddeld) achterblijvende vervoersvolume de belangrijkste verklaring voor het positieve financieel resultaat over 2023, ter hoogte van € 2,07 mln. Dit heeft zijn weerslag op de vervoerskosten (€1,5 mln. positief), de indirecte vervoerskosten (met name het callcenter, €0,2 mln. positief) en de overhead (€0,3 mln. positief). Zie in de tabel hieronder het Maastrichtse aandeel in dit overschot.

Jaarrekening 2023							
	Directe vervoerskosten	Indirecte vervoerskosten	Overhead	Subtotaal	Onttrekking bestemming sreserve ICT	Onttrekking bestemmin gsreserve Personeel	Totaal
Begroting 2023-2	€ 3.336.817	€ 584.636	€ 323.954	€ 4.245.407			€ 4.245.407
Jaarrekening 2023	€ 2.894.629	€ 521.203	€ 290.929	€ 3.706.761	-€ 8.189	-€ 1.730	€ 3.696.842
Resultaat	€ 442.188	€ 63.433	€ 33.025	€ 538.646			€ 548.565
<i>Procentueel verschil</i>				-12,7%			-12,9%

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om van het positieve resultaat een bedrag toe te voegen aan de bestemmingsreserve data-analyse Wmo (totaal €75.000). Het aandeel van Maastricht bedraagt € 12.972 volgens de afgesproken verdeelsleutel. Het resterende bedrag ad € 535.593 wordt gerestitueerd aan de gemeente Maastricht. De restitutie van dit bedrag is reeds verwerkt in de gemeentelijke jaarrekening 2023. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het bijgevoegde jaarverslag 2023.



2.3 Begroting 2024-1

De begroting 2024 wordt gewijzigd aan de hand van de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer, overheadkosten en de organisatie. In de begroting 2024-1 is het totale vervoersresultaat gedaald ten opzichte van de originele begroting 2024. Het grootste deel van deze daling (€ -2.786.988,-) is het gevolg van het hanteren van het oorspronkelijke uitgangspunt; voor de begroting 2024-1 baseren wij het vervoersvolume weer op de realisatie van het voorgaande jaar (2023). In de vorige begrotingen werd het vervoersvolume gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Door deze systematiek te hanteren, zal de begroting beter aansluiten op de actualiteit op gemeenteniveau. Aanvullend hanteert Omnibuzz een opslag van 5% voor ruimte om een eventuele verdere stijging van het vervoer op te vangen. Deze opslag zorgt voor een kostenstijging van € 995.692,-. Het eindresultaat is een daling van de vervoerskosten met € 1.813.251,-. Op gemeenteniveau zijn er echter grote verschillen omdat de vervoersvraag zich de afgelopen jaren zeer divers heeft ontwikkeld.

Tegenover de genoemde daling van het vervoersresultaat ad € 1.813.251,- stijgen de overheadkosten met €82.141,- en de indirecte vervoerskosten met €255.107,-. De eindconclusie is dat in de bijgestelde begroting 2024-1 de kosten voor de GR Omnibuzz met € 1.476.004,- dalen ten opzichte van de oorspronkelijk begroting 2024.

Zie voor de Maastrichtse cijfers onderstaand overzicht.

Begroting 2024-1				
	Directe vervoerskosten	Indirecte vervoerskosten	Overhead	Totaal
Begroting 2024	€ 3.552.071	€ 585.316	€ 311.157	€ 4.448.544
Begroting 2024-1	€ 3.036.480	€ 600.686	€ 325.675	€ 3.962.841
Resultaat	€ 515.591	€ -15.370	€ -14.518	€ 485.703
<i>Procentueel verschil</i>				-10,9%



Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie en de begroting 2024-1

2.4 Begroting 2025 en Meerjarenperspectief 2026 – 2028

Beleidsbegroting

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant.

Samengevat zal Omnibuzz in 2025-2028 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer.
- Doorontwikkelen van de Voor Elkaar Pas om het gebruik van OV te optimaliseren.
- Doorontwikkelen mogelijkheden voor maatwerk naar aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).
- (Data gedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor piekspreiding.
- Doorontwikkeling *MijnOmnibuzz* dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.



- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.
- Regie voeren op Leerlingenvervoer in Midden –Limburg.

Financiële begroting

Aan de begroting 2025 ligt een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz. Deze financiële uitgangspunten voor de begroting 2025 en het MJP 2026 tot en met 2028 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 20 december 2023 en hieronder weergegeven:

1. 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. We keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de **gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft** (T-2) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025 vormt het begrote vervoersvolume 2024 (gebaseerd op realisatie 2023) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een **opslag van 2,5%** toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen. Dit percentage is lager dan in 2024 omdat verwacht wordt dat de opleving na corona ten einde is en er in 2025 sprake zal zijn van een normale autonome groei.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een **additioneel opslagpercentage** toe te passen om een hogere of lagere verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend. Maastricht maakt van deze mogelijkheid geen gebruik.



4. Vanwege de structureel lagere vervoersvraag zijn de **aanvullende addendum afspraken** met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).
5. Het vervoerstarief 2025 wordt **geïndexeerd** met de meest actuele NEA-index 2024 (3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het **voorcalculatorisch** tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
6. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2025 wordt gebaseerd op het **voorcalculatorisch** tarief voor 2024. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.
7. Voor de **salariskosten** wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2025 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een **indexpercentage van 2%**.
8. De **overheadkosten** 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning CEP van het CPB, zijnde **2,8%**.
9. Alle **vervoerskosten** worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van **daadwerkelijk gebruik** met de deelnemende gemeenten afgerekend.
10. De afrekensystematiek voor de **indirecte vervoerskosten** (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het **aantal ritten**. In de begroting zal het aantal ritten uit 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2025 e.v. als basis genomen.



11. De afrekeningsystematiek voor de **overheadkosten** conform 'Notitie overhead Commissie BBV/IV3' (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het **aantal inwoners** (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2024).
12. In de begroting 2025 wordt ervan uitgegaan dat de **algemene reserve minimaal € 520.000,-** bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'.
13. Ten aanzien van overheadkosten is een **post onvoorzien** opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
14. Alle bedragen zijn weergegeven **exclusief btw**.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

15. Het vervoersvolume van de begroting 2025 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een **nullijn**. De vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2025 worden dus niet verhoogd.
16. Voor **indexatie** van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP **middellange termijnplanning van het CPB**. Voor 2026 bedraagt deze 2,7%. Voor 2027 en 2028 is dit 2,5%.

Toepassing van deze uitgangspunten leidt voor Maastricht tot de volgende begroting 2025 en MJP 2026-2028.

Begroting 2025 en Meerjarenperspectief 2026 - 2028				
	Directe vervoerskosten	Indirecte vervoerskosten	Overhead	Totaal
Begroting 2025	€ 3.161.883	€ 608.813	€ 335.557	€ 4.106.252
Begroting 2026 (MJP)	€ 3.271.426	€ 614.092	€ 337.566	€ 4.223.083
Begroting 2027 (MJP)	€ 3.384.765	€ 624.673	€ 345.250	€ 4.354.688
Begroting 2028 (MJP)	€ 3.502.031	€ 638.609	€ 350.241	€ 4.490.881

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie en de begroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028.



2.5 Zienswijze Maastricht

De begroting 2025 en het meerjarenperspectief geven een beeld van gestaag stijgende kosten. Medio 2019 heeft de gemeente Maastricht reeds beheersmaatregelen doorgevoerd, te weten een hogere klantbijdrage en een jaarlijks reisbudget van 750 zones. Vervolgens 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 heeft een (aanvullend) remmend effect op het vervoersvolume. Het vervoersvolume was in 2023 bijna 27% lager dan in 2019. Uiteraard heeft ook de veranderde vervoersbehoefte sinds COVID-19 een belangrijk aandeel in deze daling. Het doorvoeren van nieuwe beheersmaatregelen is daarom nu niet aan de orde.

Gezien bovenstaande wordt voorgesteld om geen zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2023 en de begroting 2024-1, 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028.

3. Argumenten.

Met de aangereikte stukken wordt een helder beeld verschaft aangaande de mate waarin de voorgenomen doelstellingen in 2023 zijn verwezenlijkt, inclusief de daartoe aangewende financiële en personele middelen. Voorzien wordt in een sluitende begroting voor 2025 en verder, waarmee de bestaande samenwerking op een verantwoorde wijze kan worden gecontinueerd.

De begroting 2025 en het meerjarenperspectief geven een beeld van gestaag stijgende kosten. In 2019 en 2022 heeft de gemeente Maastricht reeds 2 pakketten aan beheersmaatregelen doorgevoerd. Deze hebben een remmend effect op de vervoersbewegingen. Het doorvoeren van nieuwe beheersmaatregelen is daarom nu niet aan de orde.

4. Alternatieven.

Niet van toepassing



5. Financiën.

Jaarrekening 2023

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 2, kent het jaar 2023 een forse onderuitputting van de begroting. De restitutie over 2023 is reeds verwerkt in de gemeentelijke jaarrekening 2023.

Begroting 2024-1, 2025 en MJP 2026-2028

Wanneer het Algemeen Bestuur van Omnibuzz besluit tot het vaststellen van de voorliggende begroting 2024-1, 2025 en MJP 2026-2028, heeft dit gevolgen voor de financiën van de gemeente Maastricht. Deze zijn in onderstaande tabel opgesomd.

		Bedragen x € 1.000					
	Omschrijving	I/S	'24	'25	'26	'27	'28
Voorstel	Jaarlijkse bijdrage aan GR Omnibuzz conform voorliggende Begroting 2024-1, 2025 en MJP 2026-2028	S	3.962	4.106	4.223	4.354	4.490
	Prognose klantbijdrage reizigers	S	-468	-494	-509	-525	-541
	Totaal		3.494	3.612	3.714	3.829	3.949
Bestaande dekking (inclusief element 4 nummer begroting)	540660304 - Vervoersvoorzieningen CVV	S	4.065	4.106	4.106	4.106	4.106
	542660104 - Baten vervoersvoorzieningen	S	-600	-600	-600	-600	-600
	Indexatie +2,2%	S		90	90	90	90
	Totaal		3.465	3.596	3.596	3.596	3.596
Nieuwe dekking of tekortmelding	Berap-1 2024	S	29	16	118	233	353
	Totaal		0	0	0	0	0

Raadsvoorstel



Positieve bedragen in bovenstaande tabel betekenen (extra) lasten. Negatieve bedragen betekenen baten. Het geprognosticeerde tekort in 2024, 2025 en verder wordt gemeld in de BERAP-1.

6. 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 2024-1 en de begroting 2025 en verder vóór 1 augustus 2024 aan Gedeputeerde Staten.

De domeinvergadering is op 19 juni gepland. Op 2 juli zal de raadsvergadering plaatsvinden. De AB vergadering van de GR Omnibuzz over de definitieve jaarrekening en de begrotingsstukken vindt plaats op 3 juli.

Evaluatie en monitoring

Evaluatie en monitoring vindt plaats in de reguliere P&C-cyclus.

7. Participatie

Op 18 april 2024 is door Omnibuzz een digitale raadsinformatieavond georganiseerd over de financiële stukken.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

W.A.G. Hillenaar



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 4 juni 2024, organisatieonderdeel Beleid Maatschappelijke Ontwikkeling, no. 2024.01833

gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen

BESLUIT:

1. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de voorlopige jaarrekening 2023 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz;
2. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot indiening van een zienswijze ten aanzien van de ontwerpbegroting 2024-1, 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 2 juli 2024

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit