



Raadsvergadering	29 mei 2018
Volgnummer	54-2018
Onderwerp	Zienswijze Jaarverslag 2017, gewijzigde Begroting 2018-1, Begroting 2019 en Meerjarenperspectief 2020-2022 GR Omnibuzz
Programmanummer	5/6 Samenleven
Registratienummer	2018-14471
Collegevergadering	08-05-2018
Portefeuillehouder	Wethouder Gerats
Organisatieonderdeel	BO Sociaal
Behandelend ambtenaar	MHW Hartholt Telefoonnummer: 043-350 6017 michiel.hartholt@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Uitgangspuntennotitie begroting 2019 en 2018-1 bijlage 3 Concept begroting 2018-1Omnibuzz bijlage 4 Concept begroting 2019 en MJP 2020-2022 Omnibuzz bijlage 5 Aanbiedingsbrief gemeenteraden bijlage 6 Omnibuzz jaarverslag 2017 bijlage 7 Financiële analyse OMNIBUZZ 2017-2022



## AAN DE GEMEENTERAAD

### Samenvatting

De gemeente Maastricht neemt sinds 11 mei 2016 deel aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Binnen deze GR werken 32 Limburgse gemeenten samen aan toekomstbestendig doelgroepenvervoer. 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 2017, de gewijzigde Begroting 2018-1, de Begroting 2019 en het Meerjarenperspectief 2020-2022 van Omnibuzz stelt het college aan uw raad voor om hiervan kennis te nemen en op een aantal onderdelen een zienswijze in te dienen.

### Beslispunten

1. Als zienswijze op het Jaarverslag 2017 Omnibuzz bij het dagelijks bestuur inbrengen:
  - a. Een onderbouwde verklaring te geven voor de forse stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht in 2017 ten opzichte van 2016.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2018, de Begroting 2019 en het Meerjarenperspectief 2020 – 2022 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur inbrengen:
  - a. De financiële effecten van de Begrotingswijziging 2018 allereerst op te vangen door het aanspreken van het in de GR aanwezige weerstandsvermogen.
  - b. Beheersmaatregelen te ontwikkelen om de kostenstijging van Omnibuzz een halt toe te roepen dan wel de kosten te laten dalen. Deze maatregelen zullen allereerst gericht moeten zijn op verlaging van de overheadkosten bij Omnibuzz en kunnen daarnaast betrekking hebben op het inperken van het gebruik van Omnibuzz zonder dat de doelstelling “maatschappelijke participatie” in het gedrang komt.
  - c. Een evaluatie uit te laten voeren waaruit duidelijk wordt of en in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen en de ambities van de GR daadwerkelijk haalbaar zijn. Wij vragen Omnibuzz daarbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de effecten van instroom van nieuwe doelgroepen.
  - d. Het totaal aantal gereden kilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende CO2-uitstoot als gevolg van het totale doelgroepenvervoer binnen de 32 gemeenten



te monitoren en beleid te ontwikkelen op welke wijze vanaf 2019 de CO2 uitstoot sterk verminderd kan worden, door bijvoorbeeld over te schakelen naar meer duurzame vervoersvormen.

## **1. Aanleiding, bevoegdheden en context.**

### Aanleiding en bevoegdheden

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 2019 en het meerjarenplan 2020-2022 op 5 april jl. aangereikt aan de gemeenteraad.

Daarnaast biedt het dagelijks bestuur een gewijzigde Begroting over 2018 (2018-1) 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 13 april jl. 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 2017 (2) de gewijzigde Begroting 2018, (3) de Ontwerpbegroting 2019 en (4) het Meerjarenperspectief 2020-2022. Op basis van de inhoud van deze stukken wordt een zienswijze geformuleerd richting het dagelijks bestuur van Omnibuzz.



## Context

Sinds 11 mei 2016 werken 32 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. Vervoerders plannen deze ritten vervolgens in en rijden deze ritten.

Vanaf 1 januari 2018 is het callcenter binnen Omnibuzz georganiseerd, daar waar dit voorheen extern werd ingekocht bij Personen- en Zorgvervoer Nederland.

Onderzocht wordt of vanaf 1 januari 2020 de ritplanning kan overgaan van vervoerders naar Omnibuzz. Tevens wordt – conform oorspronkelijke visie - toegewerkt naar een waarschijnlijke gefaseerde instroom van nieuwe doelgroepen. In 2019 wordt hiertoe een aanbestedingsprocedure doorlopen waarin nog te maken keuzes worden vertaald op het vlak van (1) het al of niet overnemen van de planningstaken en (2) het al of niet laten instromen van nieuwe doelgroepen. Met beide majeure ontwikkelingen is overigens geen rekening gehouden in de nu voorliggende (financiële) stukken omdat besluitvorming hierover nog niet is afgerond.

## Mobiliteitscentrale Limburg

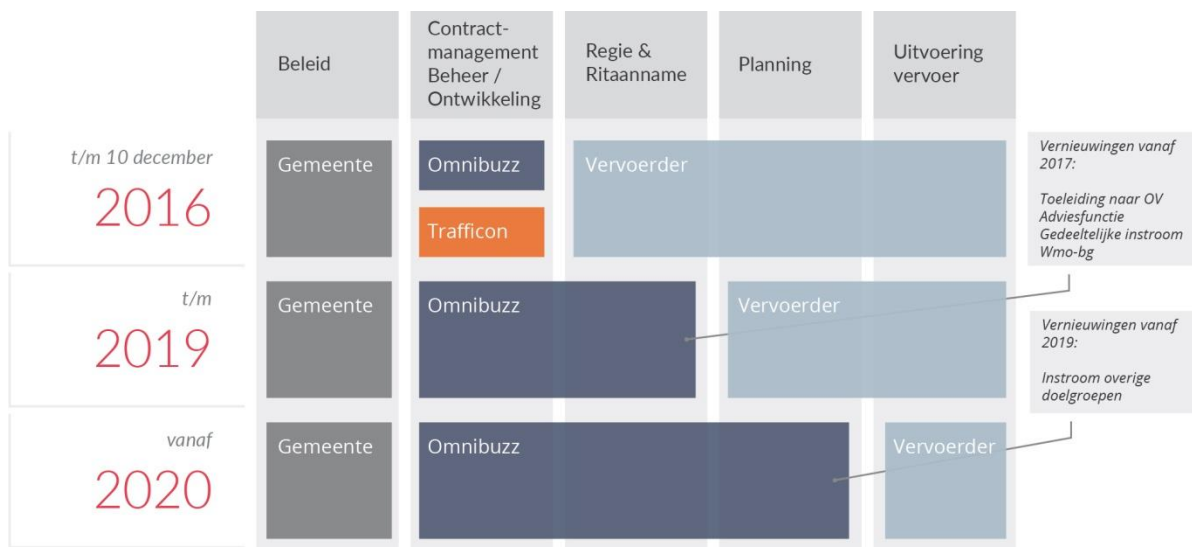
Omnibuzz werkt toe naar een volwaardig regiemodel in het (brede) doelgroepenvervoer; de Mobiliteitscentrale Limburg. De missie van Omnibuzz hierbij is: *“Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”* Om deze missie te realiseren, werkt Omnibuzz gefaseerd aan 3 ambities.

De uitgevoerde en toekomstige activiteiten per ambitie staan uitvoerig beschreven in de bijgevoegde documenten. De hoofdpunten hiervan worden weergegeven in onderstaande figuur.





In de periode 2016 t/m 2020 en verder worden gefaseerd taken toegevoegd aan Omnibuzz. Zie hiertoe onderstaande figuur.



### Kaders

- Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
- Toekomstagenda Sociaal Domein 2022 Maastricht-Heuvelland
- Collegebesluit "Toekomst Doelgroepenvervoer en toetreding tot GR Omnibuzz" d.d. 16 februari 2016 (kenmerk 2016-05737)
- Raadsbesluit "Toetreding tot GR Omnibuzz (doelgroepenvervoer)" d.d. 22 maart 2016 (volgnummer 13-2016)
- Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (Staatscourant, jaargang 2016, 2 juni 2016, nr. 28875)
- Collegebesluit "Aanvullende besluiten GR Omnibuzz" d.d. 19 juli 2016 (volgnummer 2016-23890)
- Raadsinformatiebrief "Voortgang Doelgroepenvervoer (Omnibuzz)" d.d. 19 juli 2016 (volgnummer 2016-23889)
- Raadsbesluit "Begroting GR Omnibuzz 2017 & Meerjarenperspectief 2018 - 2020" d.d. 27 september 2016 (volgnummer 95-2016)



- Raadsbesluit "Zienswijze gewijzigde Begroting 2017, Begroting 2018 en Meerjarenperspectief 2019-2021 GR Omnibuzz"d.d. 6 juni 2017 (volgnummer 42-2017)

## 2. Gewenste situatie.

Omnibuzz is inmiddels bijna 2 jaar de uitvoeringsorganisatie van 32 gemeenten in Limburg, verantwoordelijk voor het Wmo vervoer. De eerste ervaringen zijn positief. Geruisloze overgang, weinig klachten en hoge klanttevredenheid. Het aantal klanten, de gemaakte ritten en het gemiddeld aantal gereisde zones neemt toe. Dit heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering, zodanig dat de realisatie over 2017 hoger uitvalt dan geraamd en nu een substantiële bijstelling van de begroting noodzakelijk is. Om te voorkomen dat de oorspronkelijke verwachtingen en de toekomstige praktijk verder uit elkaar gaan lopen moeten – volgens Omnibuzz - beheersmaatregelen en een bijstelling van het bedrijfsplan worden overwogen.

De samenwerking op Limburgs niveau, de inrichting van de regiefunctie van Omnibuzz en de hernieuwde aanbesteding van vervoer heeft in de begrotingswijziging 2017-1 geleid tot een daling van de kosten voor dat boekjaar met € 1,8 miljoen (op de totale begroting van Omnibuzz voor 32 gemeenten). De begroting 2018 liet vervolgens een verdere verlaging van € 1,2 miljoen t.o.v. de begroting 2017-1 zien. Een totale afname van € 3 miljoen. Vertaald naar de gemeente Maastricht, betrof de totale afname in beide begrotingen een bedrag van €0,423 mln.

Méér gebruik van de Omnibuzz, wijziging in de rechtspositie van het personeel van de regiecentrale, noodzakelijke aanpassing van de software en hogere loonkosten ten gevolge van cao aanpassingen maken in 2018 in een verhoging van de begroting met € 1,9 miljoen noodzakelijk (op de totale begroting van Omnibuzz voor 32 gemeenten).

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

1. Jaarverslag 2017 (inclusief financiële verantwoording);
2. Uitgangspuntennotitie begroting 2019 en 2018-1;
3. De Begrotingswijziging van 2018;
4. De Begroting 2019;
5. Het Meerjarenperspectief 2020-2022.

Deze documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd.



# Raadsvoorstel



## 2.1 Jaarverslag (jaarrekening) 2017

De jaarrekening 2017 beslaat de periode van 11 december 2016 (= startdatum vervoer Omnibuzz) t/m 31 december 2017. Er is dus sprake van een verlengd boekjaar 2017 dat 386 dagen telt.

De meest opmerkelijke constatering in de jaarrekening 2017 betreft de bovenmatige stijging van het vervoer. De begroting 2017-1 hield nog rekening met een stijging van 5% van het aantal gerealiseerde vervoerszones t.o.v. 2016. Dit o.a. om de negatieve effecten van het verschaalde OV op te kunnen vangen. Feitelijk is in Maastricht de stijging in het aantal gerealiseerde zones tussen 2016 en 2017 echter fors hoger geworden dan geraamd, namelijk +9,1%. Daarbij hebben er 2 maal zoveel toeslagen plaatsgevonden bovenop de standaardzones dan oorspronkelijk gepland.

Dit betekent dat het in de Begroting 2017-1 gepresenteerde (aanbestedings)voordeel van ruim € 0,250 mln. nu voor een groot deel ongedaan wordt gemaakt door hogere kosten als gevolg van meergebruik ad €0,150 mln. De afwijking tussen de begroting 2017-1 en de jaarrekening 2017 komt daarmee uit op 5,1%. Zie hiertoe de volgende tabel.

<b>2017</b>	<i>Verlengd boekjaar vanaf 11 december 2016!</i>		
	<b>Vervoerskosten netto</b>	<b>regie en planning, Beheer, lonen, kapitaal</b>	<b>Totaal</b>
Begroting 2017	€ 2.735.997	€ 476.290	€ 3.212.287
Begrotingswijziging 2017-1	€ 2.395.923	€ 564.868	€ 2.960.791
<b>Verschil</b>	<b>€ -340.074</b>	<b>€ 88.578</b>	<b>€ -251.496</b>
<b>Jaarrekening 2017</b>	<b>€ 2.543.306</b>	<b>€ 568.874</b>	<b>€ 3.112.180</b>
<b>Afwijking jaarrekening t.o.v. begroting 2017-1</b>	<b>€ 147.383</b>	<b>€ 4.006</b>	<b>€ 151.389</b>
<i>Procentueel verschil</i>	<i>6,2%</i>	<i>0,7%</i>	<i>5,1%</i>

Raadsvoorstel





### Conclusie

Wij zijn tevreden over de dienstverlening van Omnibuzz en de gecontracteerde vervoerders over 2017.

Daar waar er een vervoersbehoefte was bij onze inwoners, heeft passende ondersteuning plaatsgevonden in de vorm van vervoer op maat. Wij zien dit ook terug in het hoge cijfer – een 8,3 – dat Maastrichtenaren geven in het klanttevredenheidsonderzoek Omnibuzz over 2017.

Wij zijn echter ook bezorgd over de forse toename van het vervoer en de toeslagen in 1 jaar tijd. Wij willen daarom graag gedetailleerd inzicht krijgen in de reden hiervan, zodat wij hier mogelijk gericht beleid op kunnen voeren. Op dit onderdeel stellen wij dan ook voor om een zienswijze op het Jaarverslag 2017 in te dienen.

### **2.2 Begroting 2018 (1<sup>e</sup> wijziging)**

Ten opzichte van de begroting 2018 doen zich nu een aantal wijzigingen voor die wij hieronder op hoofdpunten toelichten. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met recent cijfermateriaal. Anderzijds zijn er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2018. De afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2018 zijn cursief weergegeven.

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2018 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2017

Afwijking 1: *De oorspronkelijke begroting 2018 hanteerde als uitgangspunt T-2*

2. Er wordt geen opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2017 gehanteerd om een verdere (onverwachte) stijging in het vervoersvolume (deels) op te vangen.



Afwijking 2: *in de oorspronkelijke begroting 2018 werd een opslag van +5% gehanteerd bovenop de gerealiseerde ritten in 2016. Dit om o.a. de negatieve effecten van het verschaalde OV op te kunnen vangen. Feitelijk is in Maastricht de stijging in het aantal gerealiseerde zones tussen 2016 en 2017 echter fors hoger geworden dan geraamd, namelijk +9,1%.*

3. Vanaf 2018 wordt het vervoerstarief geïndexeerd met de NEA-index die eind 2017 bekend is geworden. Deze bedraagt 2%.

Afwijking 3a: *in de oorspronkelijke begroting 2018 werd nog uitgegaan van een NEA-index van 1,27%*

4. Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2017 (€ 3,71) verhoogd met de NEA-index (2 %) die geldt voor 2018. Hieruit volgt een tarief van € 3,78.

Afwijking 3b: *in de oorspronkelijke begroting 2018 werd nog uitgegaan van een tarief van €3,76.*

5. Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2017 geïndexeerd met de NEA-index die geldt voor 2018, deze bedraagt 2 %.

Afwijking 4: *in de oorspronkelijke begroting 2018 was het uitgangspunt dat de klantbijdragen voor de jaren 2018 t/m 2021 niet werden geïndexeerd. Het Algemeen Bestuur heeft echter op 29 november 2017 besloten tot indexatie van de klantbijdragen.*

6. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2018 wijzigt de inschatting van het aantal Fte's dat instroomt op basis van de update van het organisatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele CAO-informatie. Voor 2018 is vastgesteld dat de salarissen met 3 % zullen stijgen.

Afwijking 5: *In de begroting 2018 werd nog uitgegaan van een stijging met 2%.*

7. Naast de extra salariskosten in verband met de inrichting van het callcenter zijn er ook extra kosten voor regie omdat de agendasoftware voor een jaar moet worden gehuurd.

Afwijking 6: *Het betreft hier een nieuwe post ten opzichte van de oorspronkelijke begroting*



8. In 2018 zal de aanbesteding van de nieuw aan te schaffen agendasoftware worden uitgevoerd. Naar verwachting zal de software ook in 2018 worden aangeschaft zodat de hiermee gepaard gaande investering ook in 2018 valt.

*Afwijking 7: Het betreft hier een nieuwe post ten opzichte van de oorspronkelijke begroting*

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 overige kosten van bedrijfsvoering (beheer en loonkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2018) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2018).

*Afwijking 8: De oorspronkelijke begroting 2018 hanteerde als peildatum 1-1-2017 en daarmee werd voor Maastricht nog uitgegaan van een aandeel van 11,55%. Op basis van deze peiljaarverlegging is het aandeel van de gemeente Maastricht in deze indirecte kosten in de gewijzigde begroting 2018 verhoogd naar 11,7%.*

11. Er wordt in de beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV en artikel 4.2 uit de financiële verordening van Omnibuzz. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
12. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.
13. Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
  - a. Vervoerders (bijvoorbeeld bonus/malus)
  - b. Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
  - c. Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)
14. In de begroting 2018 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve € 1.124.000 bedraagt.

*N.B. De geconstateerde (8) afwijkingen hebben ook invloed op de begroting 2019 en het MJP 2020-2022 en worden hieronder niet nogmaals aangehaald.*



### 2.3 Begroting 2019

Aan de begroting 2019 liggen de volgende financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels volgen deze uit gemaakte contractuele afspraken en tenslotte worden deze deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Voorgesteld wordt om de begroting 2019 en het meerjarenperspectief 2020-2022 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2019 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers per gemeente van 1 januari tot en met 31 december 2017.
2. Er wordt geen opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2017 gehanteerd om een verdere (onverwachte) stijging in het vervoersvolume (deels) op te vangen. Het vervoersvolume 2019 wordt gelijk gesteld aan het verwachte vervoersvolume voor 2018.
3. Vanaf 2018 wordt de indexatie met de NEA-index jaarlijks toegepast, voor het jaar 2018 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Deze bedraagt 2%. Voor de jaren 2019 tot en met 2022 wordt gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index zijnde 2 %.
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2019 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2018 ad € 3,78. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index van 2 % zodat het tarief voor 2019 € 3,86 wordt.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2019 zijn de in 2018 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2020-2022 eveneens geïndexeerd met deze index.



6. De beheerkosten 2019 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2019 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2020-2022 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5 %.
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 zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2019 en de hieropvolgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2 %.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2019 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
9. De kosten van planning zijn voor het jaar 2019 komen te vervallen wegens verlenging van de vervoerscontracten. Ook voor de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten niet ingerekend.
10. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
11. De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer en loonkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2018) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2018).
12. Er wordt in de beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV en artikel 4.2 uit de financiële verordening van Omnibuzz. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.



14. Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
  - a. Vervoerders (bijvoorbeeld bonus/malus)
  - b. Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
  - c. Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)
15. In de begroting 2019 wordt ervan uit gegaan dat de algemene reserve € 1.124.000 bedraagt.

#### **2.4 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2020-2022**

1. Het vervoersvolume van de begroting 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2019 worden dus niet verhoogd.
2. De huidige aanbesteding is met 1 jaar verlengd zodat in de loop van 2019 de tarieven voor de periode vanaf 2020 bekend worden. In het meerjarenperspectief worden de tarieven bepaald op basis van het tarief voor 2018 verhoogd met een gemiddelde NEA-index.  
Op basis van een zoneprijs ad € 3,78 voor 2018 en een geschatte NEA-index van 2% resulteert dit in de volgende geschatte tarieven (excl.btw) voor de verschillende jaren van de meerjarenbegroting.  
  
2020: € 3,94  
  
2021: € 4,02  
  
2022: € 4,10
3. Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%. Voor de kosten van regie en planning wordt een inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie.

De financiële vertaling naar Maastricht van bovenstaande (gewijzigde) uitgangspunten zijn opgenomen in de financiële paragraaf van deze nota.



### 3. Indicatoren.

Hoofdstuk 2 en hoofdstuk 6 geven inzicht in de diverse indicatoren, evenals de analyse in bijlage 7 bij deze nota.

### 4. Argumenten.

Zoals blijkt uit de financiële paragraaf in deze nota (hoofdstuk 6) leiden de nu aangeleverde financiële stukken tot forse meeruitgaven dan waarmee onze gemeente rekening had mogen houden. Daar waar de uitgaven in 2017 nog (bijna) binnen de gemeentelijke begroting vielen, worden we vanaf 2018 geconfronteerd met een overschrijding. Zie hiertoe het volgende overzicht:

	2017 (verlengd boekjaar)	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Bedrag gemeentelijke begroting Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (€)</b>	3.106.726	3.000.986	3.000.986	3.000.986	3.000.986	3.000.986
<b>Resultaat Jaarrekening 2017, Begroting 2018-1, Begroting 2019 en MJP 2020-2022 OMNIBUZZ op gemeentebegroting (€)</b>	-5.454	-110.870	-131.748	-183.987	-237.948	-302.402
<i>Resultaat procentueel</i>	-0,18%	-3,69%	-4,39%	-6,13%	-7,93%	-10,08%

Wij vragen ons daarbij af waarom deze stijging niet reeds in de oorspronkelijke begroting 2018 en de MJP 2019-2021 was aangekondigd. Het betreft hier namelijk kosten die voor een groot deel voorzien waren (zoals personeelsuitbreiding, stijgende loonkosten, wijziging van rechtpositie, investeringen in ICT). Nu dit niet gebeurd is, zijn wij van mening dat allereerst het bij Omnibuzz aanwezige weerstandsvermogen aangesproken moet worden alvorens een aanvullende claim bij de gemeente wordt gelegd. In ieder geval voor wat betreft de kostenstijging over 2018 ten opzichte van 2017 omdat de gemeente op dit moment – in



alle redelijkheid - niet meer in staat is om via eventuele beheersmaatregelen deze kostenstijging een halt toe te roepen.

Daarbij constateren wij dat de totale kosten van Omnibuzz sneller toenemen dan verwacht mag worden op basis van de autonome stijging van het gebruik van Omnibuzz. Zie hiertoe onderstaande tabel. Met name de forse stijging van de indirecte kosten van Omnibuzz, vinden wij zorgwekkend.

	Uitgaven collectief vervoer Wmo Maastricht	Kostenstijging t.o.v. voorgaande jaar	Kosteni ndex (2016 =100)	Vervoers volume (zones)	Volume index (2016 =100)
2016 (Veolia en Trafficon t/m 10 december, Omnibuzz vanaf 11 december)	€ 2.861.461			676.009	
2017 (Omnibuzz) <sup>(1.)</sup>	€ 2.942.864	€ 81.404	102,8%	737.396	109,1%
2018 (Omnibuzz) prognose	€ 3.111.856	€ 168.992	108,8%	737.396	109,1%
2019 (Omnibuzz) prognose	€ 3.132.734	€ 20.878	109,5%	737.396	109,1%
2020 (Omnibuzz) prognose	€ 3.184.973	€ 52.239	111,3%	737.396	109,1%
2021 (Omnibuzz) prognose	€ 3.238.934	€ 53.961	113,2%	737.396	109,1%
2022 (Omnibuzz) prognose	€ 3.303.388	€ 64.454	115,4%	737.396	109,1%

Raadsvoorstel

Daarnaast kan op basis van de geschetste trend in de nu voorliggende documenten aan Omnibuzz de vraag worden gesteld in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen en de ambities (zie onder hoofdstuk 1 onder het kopje 'context' van deze nota) daadwerkelijk haalbaar zijn. En of het op dit moment - gezien de financiële situatie bij de uitvoering van énkél de *core-business* (het Wmo-vervoer) - opportuun is om te werken aan instroom van andere doelgroepen, aangezien vooralsnog niet aantoonbaar wordt gemaakt dat





dit leidt tot algehele kostenefficiëncy en een (inhoudelijke en financiële) verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

#### Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

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

In de door Omnibuzz aangeleverde stukken wordt gesteld dat het aantal klanten en het aantal ritten en gereisde zones toeneemt. Dit brengt naar alle waarschijnlijkheid ook een verhoging van de CO2 uitstoot met zich mee. Dit is een onwenselijk situatie vanuit de doelstellingen die gesteld zijn op het gebied van duurzaamheid en milieu. Wij stellen dan ook voor op dit onderdeel een zienswijze in te dienen.

Wij verzoeken Omnibuzz om het totaal aantal gereden kilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen en de CO2-uitstoot als gevolg van het totale doelgroepenvervoer binnen de 32 gemeenten te monitoren. En om beleid te ontwikkelen op welke wijze vanaf 2019 de CO2 uitstoot sterk verminderd kan worden door bijvoorbeeld over te schakelen naar meer duurzame vervoersvormen (elektrisch, waterstof e.d.).

#### Zienswijzen

Op deze onderdelen uit de begrotingsstukken, op 1 onderdeel uit het Jaarverslag 2017 en op het onderdeel 'duurzaamheid' willen wij dan ook zienswijzen indienen.

**Zienswijze 1:** Wij verzoeken Omnibuzz een onderbouwde verklaring te geven voor de forse stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht in 2017 ten opzichte van 2016.



**Zienswijze 2:** Wij verzoeken Omnibuzz om de financiële effecten van de Begrotingswijziging 2018 allereerst op te vangen door het aanspreken van het in de GR aanwezige weerstandsvermogen.

**Zienswijze 3:** Wij verzoeken Omnibuzz om beheersmaatregelen te ontwikkelen om de kostenstijging van Omnibuzz een halt toe te roepen dan wel de kosten te laten dalen. Deze maatregelen zullen allereerst gericht moeten zijn op verlaging van de overheadkosten bij Omnibuzz en kunnen daarnaast betrekking hebben op het inperken van het gebruik van Omnibuzz zonder dat de doelstelling “maatschappelijke participatie” in het gedrang komt.

**Zienswijze 4:** Wij verzoeken Omnibuzz een evaluatie uit te laten voeren waaruit duidelijk wordt of en in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen en de ambities van de GR daadwerkelijk haalbaar zijn. Wij vragen Omnibuzz daarbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de effecten van instroom van nieuwe doelgroepen.

**Zienswijze 5:** Wij verzoeken Omnibuzz om het totaal aantal gereden kilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van het totale doelgroepenvervoer binnen de 32 gemeenten te monitoren. En om beleid te ontwikkelen op welke wijze vanaf 2019 de CO<sub>2</sub> uitstoot sterk verminderd kan worden, door bijvoorbeeld over te schakelen naar meer duurzame vervoersvormen.

## **5. Alternatieven.**

Niet van toepassing.

## **6. Financiën.**

In dit hoofdstuk worden de financiële gevolgen van de Jaarrekening 2017, de begrotingswijziging 2018-1 en de begroting 2019 inclusief meerjarenbegroting toegelicht. In bijlage 7 is daarnaast een uitgebreide analyse bijgevoegd waarin ook de afwijking ten opzichte van de gemeentelijke begroting inzichtelijk wordt gemaakt.



### Jaarrekening 2017

De Jaarrekening 2017 laat een afwijking zien van 5,1% meerkosten ten opzichte van de Begroting 2017-1. Echter, ondanks deze afwijking komen de uitgaven over 2017 nagenoeg overeen met hetgeen hiervoor in de gemeentelijke begroting is gereserveerd. Zodoende kan worden ingestemd met de voorliggende jaarrekening, waarbij wij Omnibuzz een verklaring vragen ten aanzien van de forse stijging in het vervoer (incl. de toeslagen).

### Begrotingswijziging 2018-1

De begrotingswijziging over 2018 geeft het volgende financiële beeld.

	<b>2018</b>			
	<b>Vervoerskosten netto</b>	<b>regie en planning</b>	<b>Beheer, lonen, kapitaal</b>	<b>Totaal</b>
Begroting 2018	€ 2.299.847	€ 169.537	€ 317.623	<b>€ 2.787.007</b>
Begrotingswijziging 2018-1	€ 2.464.609	€ 216.587	€ 430.661	<b>€ 3.111.856</b>
		<b>€ 47.049</b>	<b>€ 113.038</b>	
<b>Vershil</b>	<b>€ 164.762</b>	<b>€ 160.087</b>		<b>€ 324.849</b>
<i>Procentueel verschil</i>	<i>+7,2%</i>	<i>+32,9%</i>		<i>+11,7%</i>

Raadsvoorstel

### **Conclusies over 2018:**

- **Stijging van de netto vervoerskosten:** Meergebruik leidt nu tot 7,2% meerkosten van vervoer t.o.v. de oorspronkelijke begroting. Naast dat er in 2017 daadwerkelijk 9,1% meer gereisd is met Omnibuzz dan in 2016 – terwijl er in de oorspronkelijke begroting 2018 nog rekening werd gehouden met een stijging van 5% - hebben er tevens 2 maal zoveel toeslagen plaatsgevonden bovenop de standaardzones. Daarnaast was de post 'meereizende OV-er' niet geraamd aangezien hiervan geen ervaringscijfers beschikbaar waren.
- **Stijging kosten voor beheer, lonen, kapitaal, regie en planning:** De relatieve afwijking op deze begrotingspost is zeer fors (+32,9%). Deze kostenstijging is hoger dan oorspronkelijk aangekondigd om een aantal redenen:



- Stijging van de loonkosten regiecentrale (structureel). De belangrijkste oorzaak van deze kostenstijging is de CAO wijziging (van taxi-CAO naar CAR-UWO) voor de werknemers van het callcenter. Met name de omrekening van een 40-urige naar een 36-urige werkweek zorgt voor een stijging. Het totale loongebouw is hiermee duurder geworden omdat, conform uitdrukkelijke wens van het Algemeen Bestuur, de hele organisatie Omnibuzz, inclusief regiecentrale, per 1 januari 2018 in de gemeenschappelijke regeling is ondergebracht. Ten tijde van het opstellen van de begroting 2018 was dit nog niet zeker;
- Toevoegen ontbrekende medewerkers (structureel). De abusievelijk ontbrekende regiemedewerkers en het hoofd van het callcenter zijn toegevoegd aan de begroting 2018-1, in totaal 5,45 Fte;
- Meer callcenterpersoneel benodigd door meer gebruik (structureel). Als gevolg van het toegenomen vervoersvolume en de daarmee gepaard gaande rit reservering is 2,0 Fte extra noodzakelijk voor de bezetting van het callcenter;
- Hogere salarisindexatie (structureel). De salarisindexatie is voor 2018 uitgekomen op 3% terwijl oorspronkelijk 2% was begroot;
- Verhoging beheerskosten (structureel). O.a. noodzakelijke inhuur en aanpassing van software
- Hogere loonkosten door aanvullend benodigde inzet door o.a. nieuwe wet- en regelgeving en nieuwe functiewaardering (structureel). Deze stijging is een gevolg van de ontwikkelingen en genomen besluiten in de afgelopen periode. Bijvoorbeeld het realiseren van een nieuw product; de Voor Elkaar Pas<sup>1</sup> waarmee de Wmo-geïndiceerde klanten tegen een gereduceerd tarief kunnen reizen in het OV in Limburg. Het doorontwikkelen van de organisatie vraagt structureel een extra investering in personeel. Al deze investeringen hebben geleid tot een uitbreiding van het totaal aantal Fte's met 6,6, waarvan 2 Fte al waren gepland maar pas vanaf begrotingsjaar 2020. Deze functies zijn zodoende naar voren gehaald.
- Beperkt hogere kapitaalkosten (structureel): vanwege de kosten voor het aanhouden van de rekening courantfaciliteit die eerder niet in rekening werden gebracht door de BNG en de bankkosten die onder een andere post begroot waren.
- Hogere indirecte kosten door hoger aandeel Maastricht: de kosten voor beheer, lonen, kapitaal, regie en planning (dus de indirecte kosten) worden volgens een verdeelsleutel doorgerekend aan gemeenten. Op basis van het aantal pashouders (weging 50%) en inwoners per 1 januari

<sup>1</sup> De Voor Elkaar Pas is één van de voorbeelden waarmee toepassing wordt gegeven aan de unaniem aangenomen motie door de Maastrichtse gemeenteraad (d.d. 15 november 2016) met betrekking tot de aansluiting van OV en doelgroepenvervoer en het stimuleren van het OV.



(weging 50%) is het aandeel van de gemeente Maastricht in deze indirecte kosten in 2018 11,7%. In de oorspronkelijke begroting 2018 werd nog uitgegaan van een percentage van 11,55% zodat ook hier een aanleiding van de kostenstijging is gedetermineerd.

### **Conclusie 2018**

De gewijzigde begroting 2018 laat een forse stijging zien van €0,325 mln. ten opzichte van de oorspronkelijke begroting, hetgeen een afwijking is van +11,7%. Deze stijging bestaat voor de helft uit autonome stijging, te weten meergebruik door reizigers (meer pashouders die gezamenlijk meer ritten maken, met meer toeslagen). De andere helft betreft stijging van de indirecte kosten/overhead van Omnibuzz. Met name in relatieve zin is deze stijging zeer fors (bijna 33% hoger dan oorspronkelijk begroot). Het is – in alle redelijkheid - onmogelijk om nog in 2018 op een zorgvuldige wijze beheersmaatregelen door te voeren om deze kostenstijging een halt toe te roepen. Daarmee lijkt de geraamde kostenstijging over 2018 nu reeds een gegeven.



### Begroting 2019 en MJP 2020-2022

<b>2019</b>				
	<b>Vervoerskosten netto</b>	<b>regie en planning</b>	<b>Beheer, lonen, kapitaal</b>	<b>Totaal</b>
Begroting 2019 (MJP)	€ 2.334.554	€ 242.768	€ 322.004	<b>€ 2.899.325</b>
Begroting 2019	€ 2.513.901	€ 223.366	€ 395.467	<b>€ 3.132.734</b>
		<b>-€ 19.403</b>	<b>€ 73.463</b>	
<b>Vershil</b>	<b>€ 179.347</b>	<b>€ 54.060</b>		<b>€ 233.409</b>
<i>Procentueel verschil</i>	+7,7%	+9,6%		+8,1%

<b>Meerjarenperspectief 2020 – 2022</b>				
	<b>Vervoerskosten netto</b>	<b>regie en planning</b>	<b>Beheer, lonen, kapitaal</b>	<b>Totaal</b>
Begroting 2020 (MJP)	€ 2.564.179	€ 227.860	€ 392.934	<b>€ 3.184.973</b>
Begroting 2021 (MJP)	€ 2.615.435	€ 232.445	€ 391.026	<b>€ 3.238.934</b>
Begroting 2022 (MJP)	€ 2.667.772	€ 237.121	€ 398.496	<b>€ 3.303.388</b>

### Conclusie 2019 en MJP 2020-2022

Ook de begroting 2019 laat nu een flinke afwijking zien ten opzichte van de eerder gepresenteerde MJP 2019. Het effect van de afwijkingen zoals beschreven bij de begrotingswijziging 2018, hebben ook hun uitwerking op 2019 en verder. De meerkosten van de nu voorliggende begroting 2019 ten opzichte van de MJP 2019 bedragen €0,234 mln. (+8,1%). Ook de MJP 2020 t/m 2022 laat een opwaartse bijstelling zien.

Raadsvoorstel



## 7. Vervolg.

Na besluitvorming door uw raad wordt het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam 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 2019 en de Begroting 2019 vóór 1 augustus 2018 aan Gedeputeerde Staten.

Omnibuzz wenst uiterlijk 31 mei 2018 de zienswijzen van alle deelnemende gemeenteraden te hebben ontvangen. De planning van de Maastrichtse gemeenteraad kan hierin voorzien. Hiertoe is een raadsronde op 22 mei gepland. Op 29 mei is de raadsvergadering gepland. Dan zal ook de zienswijze van de gemeenteraad bekend zijn.

## 8. Participatie

Niet van toepassing.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,  
De Secretaris, De Burgemeester,  
P.J. Buijtels. J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

**DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,**

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 8 mei 2018, organisatieonderdeel BO Sociaal, no. 2018-14471;

gelet op WGR, Wmo2015, GR Omnibuzz;

**BESLUIT:**

1. Als zienswijze op het Jaarverslag 2017 Omnibuzz bij het dagelijks bestuur in te brengen:
  - a. Een onderbouwde verklaring te geven voor de forse stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht in 2017 ten opzichte van 2016.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2018, de Begroting 2019 en het Meerjarenperspectief 2020 – 2022 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur in te brengen:
  - a. De financiële effecten van de Begrotingswijziging 2018 allereerst op te vangen door het aanspreken van het in de GR aanwezige weerstandsvermogen.
  - b. Beheersmaatregelen te ontwikkelen om de kostenstijging van Omnibuzz een halt toe te roepen dan wel de kosten te laten dalen. Deze maatregelen zullen allereerst gericht moeten zijn op verlaging van de overheadkosten bij Omnibuzz en kunnen daarnaast betrekking hebben op het inperken van het gebruik van Omnibuzz zonder dat de doelstelling “maatschappelijke participatie” in het gedrang komt.
  - c. Een evaluatie uit te laten voeren waaruit duidelijk wordt of en in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen en de ambities van de GR daadwerkelijk haalbaar zijn. Wij vragen Omnibuzz daarbij in het bijzonder aandacht te besteden aan de effecten van instroom van nieuwe doelgroepen.
  - d. Het totaal aantal gereden kilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende CO2-uitstoot als gevolg van het totale doelgroepenvervoer binnen de 32 gemeenten te monitoren en beleid te ontwikkelen op welke wijze vanaf 2019 de CO2 uitstoot sterk verminderd kan worden, door bijvoorbeeld over te schakelen naar meer duurzame vervoersvormen.





Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 29 mei 2018.  
de griffier, de voorzitter,

Raadsbijlage