



Raadsvergadering	
Volgnummer	70-2019
Onderwerp	Zienswijze Jaarverslag 2018, gewijzigde Begroting 2019-1, Begroting 2021 en Meerjarenperspectief 2021-2023 GR Omnibuzz
Programmanummer	6 Sociaal domein
Registratienummer	2019-13226
Collegevergadering	7 mei 2019
Portefeuillehouder	Wethouder de Graaf-van Haasen
Organisatieonderdeel	BO Sociaal
Behandelend ambtenaar	MHW Hartholt Telefoonnummer: 043-350 6017 Michiel.Hartholt@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Aanbiedingsbrief gemeenteraden bijlage 3 Uitgangspuntennotitie begroting 2019-1 en 2020 bijlage 4 Conceptbegroting 2019-1 Omnibuzz bijlage 5 Conceptbegroting 2020 en MJP 2021-2023 Omnibuzz bijlage 6 Omnibuzz jaarverslag 2018 bijlage 7 Financiële analyse OMNIBUZZ 2017-2023 bijlage 8 Advies IASD nr. 15 Omnibuzz bijlage 9 Reactie collegeadvies nr. 15 "Omnibuzz" bijlage 10 totaaloverzicht mogelijke externe beheersmaatregelen gemeente Maastricht bijlage 11 zienswijze Maastricht 2018 en reactie AB Omnibuzz



## AAN DE GEMEENTERAAD

### 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* (maatwerkvoorziening Wmo) en 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 2018, de gewijzigde Begroting 2019-1, de Begroting 2020 en het Meerjarenperspectief 2021-2023 van Omnibuzz stelt het college aan de gemeenteraad voor om hiervan kennis te nemen en op drie onderdelen een zienswijze in te dienen.

### Beslispunten

1. kennis te nemen van het jaarverslag 2018 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2019-1, de Begroting 2020 en het Meerjarenperspectief 2021 – 2023 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen:
  - a. een onderbouwde verklaring te geven voor de stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht zodat hierop gericht beleid kan worden gevoerd;
  - b. maatregelen te blijven treffen die gericht zijn op het verder verlagen van de overheadkosten binnen Omnibuzz;
  - c. bijzondere aandacht te (blijven) besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat.



## 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 2020 en het meerjarenplan 2021-2023 op 4 april 2019 aangereikt aan de gemeenteraad.

Daarnaast biedt het dagelijks bestuur een gewijzigde Begroting over 2019 (2019-1) 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 4 april 2019 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 2018 (2) de gewijzigde Begroting 2019-1, (3) de Ontwerpbegroting 2020 en (4) het Meerjarenperspectief 2021-2023. 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<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> N.B. 30 gemeenten sinds de samenvoeging in 2019 van 3 gemeenten tot de gemeente Beekdaalen



doelgroepenvervoer. Daarnaast verzorgt Omnibuzz de correcte ritaanname (callcenter) en tactische regie. Gecontracteerde vervoerders plannen deze ritten vervolgens in en rijden deze ritten. Vanaf 1 januari 2018 is het callcenter binnen de publieke organisatie Omnibuzz georganiseerd, daar waar dit voorheen extern werd ingekocht bij Personen- en Zorgvervoer Nederland.

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:

### **Pijler 1: Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren**

Hiertoe is in 2017 de ‘Voor Elkaar Pas<sup>2</sup>’ (VEP) geïntroduceerd en is aansluiting gezocht bij de website [www.ikwilvervoer.nl](http://www.ikwilvervoer.nl) die adviezen geeft over alle vervoersmogelijkheden in de afzonderlijke gemeenten. Vanaf 2019 en verder wil Omnibuzz samen met Arriva en de Provincie Limburg deze kanteling verder door ontwikkelen door een actieve campagne en door diepgaand onderzoek te doen naar de relatie tussen OV en doelgroepenvervoer.

Wij vinden deze kanteling in het vervoer van groot belang. Alle inwoners moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat. Maar ook mensen die reeds een Omnibuzz-pas hebben, kunnen mogelijk ritten maken in het OV. Wij willen daarom in een zienswijze extra aandacht vragen voor deze pijler.

### **Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer**

In 2019 wordt het *Vervoer Op Maat* opnieuw aanbesteed hetgeen de mogelijkheid biedt zaken efficiënter te organiseren. Daarnaast is er in 2017 en 2018 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor instroom van ander doelgroepenvervoer. Door het laten instromen en combineren van andere vervoersstromen binnen Omnibuzz, zoals leerlingenvervoer, vervoer uit de jeugdwet en vervoer naar Wmo-Begeleiding Groep, verwachtte men efficiencyvoordelen. Onderzoek door drie gemeentelijke werkgroepen op de afzonderlijke thema’s wees echter uit dat instroom niet wenselijk is o.a. om het kostenverhogende aspect hiervan ten opzichte van de huidige situatie en de vraagtekens die geplaatst zijn bij het waarborgen van de huidige kwaliteit bij een dergelijke bundeling. Desalniettemin heeft Omnibuzz ook in 2019 en verder de

---

<sup>2</sup> De Voor Elkaar Pas is één van de voorbeelden waarmee toepassing wordt gegeven aan de unaniem aangenomen motie van de SP door de Maastrichtse gemeenteraad (d.d. 15 november 2016) met betrekking tot de aansluiting van OV en doelgroepenvervoer en het stimuleren van het OV.



ambitie om ander doelgroepenvervoer te gaan uitvoeren, maar dan kleinschalig en in opdracht van individuele gemeente(n).

### **Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie**

Door verdere professionalisering van de organisatie en het doorontwikkelen tot een kennis- en ontwikkelcentrum voor toekomstbestendig doelgroepenvervoer, wil Omnibuzz van toegevoegde waarde zijn voor de deelnemende gemeenten. Ook is er (beperkte) ruimte om maatwerkopdrachten aan te nemen voor gemeenten.

De uitgevoerde en toekomstige activiteiten per pijler staan uitvoerig beschreven in de bijgevoegde documenten.

#### 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)
- Raadsbesluit "Zienswijze Jaarverslag 2017, gewijzigde Begroting 2018-1, Begroting 2019 en Meerjarenperspectief 2020-2022 GR Omnibuzz" d.d. 29 mei 2018 (volgnummer 54-2018)



- Collegenota “Beheersmaatregelen Omnibuzz 2019” d.d. 18 december 2018 (volgnummer 2018-40306)
- Raadsinformatiebrief “Beheersmaatregelen Omnibuzz 2019” d.d. 27 februari 2019 (volgnummer 2019-06605)

## 2. Gewenste situatie.

Omnibuzz is inmiddels 3 jaar de uitvoeringsorganisatie van 32<sup>3</sup> gemeenten in Limburg en verantwoordelijk voor adequate uitvoering van het Wmo vervoer. De ervaringen met Omnibuzz zijn positief, er zijn weinig klachten en er is een hoge klanttevredenheid. Geconstateerd wordt dat het aantal klanten, de gemaakte ritten en het aantal ritten met een toeslag (kamer-tot-kamervervoer, individueel vervoer, voorin-zit-indicatie, etc.) gestaag toenemen. Dit heeft gevolgen voor de gemeentelijke uitgaven aan deze Wmo-voorziening.

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

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden
2. Jaarverslag 2018 (inclusief financiële verantwoording);
3. Uitgangspuntennotitie begroting 2019-1 en 2020;
4. De Begrotingswijziging van 2019-1;
5. De Begroting 2020;
6. Het Meerjarenperspectief 2021-2023.

---

<sup>3</sup> N.B. 30 gemeenten sinds de samenvoeging in 2019 van 3 gemeenten tot de gemeente Beekdaalen



Deze documenten worden hieronder beschreven en geanalyseerd.

## 2.1 Jaarverslag (jaarrekening) 2018

Het vervoersvolume in 2018 was groter dan de voorspelling in de begroting 2018 1<sup>e</sup> wijziging. Hierdoor was in principe een negatief resultaat te verwachten. Echter, door een onttrekking aan de algemene reserve (ad €644.683,-), de winstbestemming 2018 (ad €179.163) en een vrijgevallen bedrag van de bestemmingsreserve ICT (ad €89.249), wordt 2018 voor de totale GR afgesloten met een positief resultaat van € 268.412,-. Hiermee is invulling gegeven aan de in 2018 afgegeven zienswijze van een groot aantal gemeenten, waaronder die van Maastricht, om het tekort te dekken vanuit de binnen Omnibuzz aanwezige reserves.

Voor Maastricht geldt dat er geen positief resultaat aan de orde is. De inzet van deze reserves – ad €85.835,- (volgens de in de GR geldende verdeelsleutel) – hebben wel geleid tot een lagere overschrijding van de Begroting 2018-1 dan het geval was geweest zonder de inzet hiervan. Zie hiertoe onderstaande tabel.

<b>2018 Maastricht</b>							
	Vervoers kosten netto	regie en planning	Beheer, lonen, kapitaal	Subtotaal	Onttrekking Algemene Reserve Omnibuzz	Vrijval bestemmings reserve ICT Omnibuzz	Totaal
Begrotingswijziging 2018-1	€ 2.464.609	€ 216.587	€ 396.745	€ 3.077.941			€ 3.077.941
Jaarrekening 2018	€ 2.551.762	€ 195.817	€ 468.693	€ 3.216.272	-€ 75.397	-€ 10.438	€ 3.130.437
<b>Vershil</b>	<b>€ -87.153</b>	<b>€ 20.770</b>	<b>€ -71.948</b>	<b>€ -138.331</b>			<b>€ -52.496</b>
% verschil				4,5%			1,7%

De belangrijkste reden van de overschrijding van de begroting is dat in de begroting 2018-1 geen opslagpercentage op het aantal ritten is toegepast. Feitelijk bleek er echter in 2018 een stijging van 3,4% in het aantal verreden zones te zijn ten opzichte van 2017. Een stijging van het aantal ritten (vervoerskosten) leidt vervolgens ook tot een stijging van de callcenterkosten, klantenservice,



klachtenafhandeling, financiële afhandeling etc. Daarbij geldt ook dat de indexering in 2018 hoger uitviel dan geprognosticeerd. Daarnaast hebben gemeenten een aantal extra taken en werkzaamheden gevraagd van Omnibuzz welke kosten met zich meebrengen, zoals de drie werkgroepen die de instroom van ander doelgroepenvervoer hebben onderzocht.

Daar staat tegenover dat er reeds in 2018 interne beheersmaatregelen in de Omnibuzz-organisatie zijn doorgevoerd welke reeds positieve effecten hebben in de jaarrekening 2018. In de komende jaren zullen meerdere interne maatregelen worden doorgevoerd. Zie hiertoe paragraaf 3.4 in voorliggende nota waarin de diverse beheersmaatregelen worden toegelicht.

#### Conclusie

Wij zijn tevreden over de dienstverlening van Omnibuzz en de gecontracteerde vervoerders over 2018. 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 8,2 – dat Maastrichtenaren geven in het klanttevredenheidsonderzoek Omnibuzz over 2018.

Wij blijven echter ook bezorgd over de gestage toename van het vervoer, de toeslagen en daarmee de gemeentelijke uitgaven. De Jaarrekening 2018 laat immers opnieuw een negatieve afwijking zien ten opzichte van de Begroting 2018-1. De meerkosten worden nu teruggebracht door inzet van de reserves. Wij zijn tevreden dat onze zienswijze is ingewilligd om de binnen de GR opgebouwde reserves in te zetten voor het ontstane tekort in 2018, maar realiseren ons ook dat dit slechts een tijdelijke 'oplossing' is.

De precieze reden van deze gestage groei in ritten en kosten is tot op vandaag niet helder. Uiteraard heeft Maastricht te maken met vergrijzing en extramuralisatie, maar dit kan niet de enige oorzaak zijn. De verschaalde OV-dienstverlening sinds 11 december 2016 lijkt een aanvullende oorzaak te zijn. Maar ook de lage klantbijdrage in Omnibuzz, waardoor dit vervoer goedkoper is dan de stadsbus, kan een reden zijn. Verder zal de mogelijkheid om onbeperkt te reizen, de hoge service die geboden wordt met bijbehorende hoge klanttevredenheid, en het niet actief tegengaan van 'oneigenlijke' ritten ertoe leiden dat Omnibuzz zich verder buiten de financiële kaders begeeft.

Via beheersmaatregelen is en wordt reeds ingegrepen op de stijgende uitgaven. Desalniettemin blijven wij aandringen op gedetailleerd inzicht in de reden hiervan, zodat wij hier mogelijk gericht beleid op kunnen





voeren en verdere beheersmaatregelen kunnen voorkomen c.q. beperken. Uit de aangeleverde stukken blijkt dat Omnibuzz hierop inspanningen blijft verrichten. Wij blijven dit nauwgezet volgen en willen hier via een zienswijze extra aandacht voor vragen.

## **2.2 Begroting 2019 - 1<sup>e</sup> wijziging**

Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting van boekjaar 2019 valt deze gewijzigde begroting 2019-1 bijna 3,4 miljoen duurder uit voor de totale GR. Deze stijging is grotendeels te verklaren door twee factoren.

### **1. Klantbijdrage per 1 april 2019 buiten Begroting Omnibuzz**

Door een gewijzigde afspraak met de Belastingdienst per 1 april 2019 is het niet meer mogelijk dat Omnibuzz de eigen bijdragen van de klanten opneemt als baat in de begroting. Omnibuzz blijft deze eigen bijdragen overigens wel innen, maar zal deze separaat aan de gemeenten uitbetalen, met ingang van april 2019, in plaats van deze direct in mindering te brengen op de vervoerskostenfactuur. Dit verklaart een stijging van bijna 2,3 miljoen voor de totale GR. Echter, onder de streep is er voor gemeenten geen financieel effect merkbaar door deze alternatieve financieel-administratieve afhandeling. Gemeenten blijven immers - via een andere weg - deze klantbijdragen ontvangen en in hun eigen begroting opvoeren als baat op deze begrotingspost.

### **2. Stijging van het vervoersvolume**

De begroting 2019 ging uit van het gerealiseerde vervoersvolume van 2017, zonder opslagpercentage op dit vervoersvolume. De begroting 2019-1 gaat nu uit van het gerealiseerde vervoersvolume van 2018, welke in ons geval 3,4% hoger ligt dan in 2017. Daarnaast is er gerekend met een prijsverhogende indexering van 2,2%. Tot slot is het vervoersvolume op verzoek van onze gemeente verhoogd vanwege de verwachte stijging in 2019 t.o.v. 2018 met nogmaals 3,4%. Daarmee gaan wij ervan uit dat de groei in 2019 zal stabiliseren, met name door de per 1 maart 2019 ingevoerde beheersmaatregelen.

Dit leidt tot de situatie zoals weergegeven in onderstaande tabel. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde "Uitgangspuntennotitie begroting 2019-1 en 2020".



	Vervoerskosten	regie en planning	Beheer, lonen, kapitaal	Subtotaal	Baten eigen bijdrage reizigers per 1 april 2019	Totaal
Begroting 2019	€ 2.513.901	€ 223.366	€ 395.467	€ 3.132.733		€ 3.132.733
Bijgestelde Begroting 2019-1	€ 3.082.724	€ 233.592	€ 414.729	€ 3.731.044	-€ 449.815	€ 3.281.229
<b>Verschil</b>	<b>€ 568.823</b>	<b>€ 10.225</b>	<b>€ 19.262</b>	<b>€ 598.311</b>		<b>€ -148.496</b>
% verschil			19,1%		4,7%	

Raadsvoorstel

### 2.3 Begroting 2020 en Meerjarenperspectief 2021 – 2023

Ook hier geldt dat voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de bijgevoegde “Uitgangspuntennotitie begroting 2019-1 en 2020”. De begroting valt hoger uit dan eerder gepresenteerd in het meerjarenperspectief doordat de klantbijdragen niet meer als baat zijn opgevoerd. Echter, onder de streep heeft dit geen effect. Aangezien het college vertrouwen heeft in de nu doorgevoerde in- en externe beheersmaatregelen (zie paragraaf 3.4), kent de Begroting 2020 geen opslag op het geprognosticeerde vervoersvolume. We gaan er daarmee vanuit dat het aantal geprognosticeerde ritten in 2020 gelijk zal blijven aan dat van 2019. Uiteraard zijn er wel andere kostenverhogende factoren zoals de jaarlijkse prijsindexatie.



<b>Begroting 2020 en Meerjarenperspectief 2021 – 2023 Maastricht</b>	<b>Vervoerskosten</b>	<b>regie en planning</b>	<b>Beheer, lonen, kapitaal</b>	<b>Subtotaal</b>	<b>Baten eigen bijdrage reizigers</b>	<b>Totaal</b>
Begroting 2020	€ 3.289.004	€ 225.536	€ 400.763	<b>€ 3.915.304</b>	-€ 615.907	<b>€ 3.299.397</b>
Begroting 2021 (MJP)	€ 3.361.363	€ 222.772	€ 403.905	<b>€ 3.988.039</b>	-€ 632.061	<b>€ 3.355.978</b>
Begroting 2022 (MJP)	€ 3.435.312	€ 227.830	€ 406.143	<b>€ 4.069.285</b>	-€ 648.215	<b>€ 3.421.071</b>
Begroting 2023 (MJP)	€ 3.510.890	€ 232.989	€ 413.411	<b>€ 4.157.289</b>	-€ 664.368	<b>€ 3.492.921</b>

#### 2.4 Interne en externe beheersmaatregelen

Als antwoord op het gestaag toenemend gebruik van Omnibuzz, heeft de gemeenteraad in mei 2018 opgeroepen om [beheersmaatregelen](#) te ontwikkelen om de kostenstijging van Omnibuzz een halt toe te roepen dan wel de kosten te laten dalen.

Omnibuzz heeft allereerst *interne beheersmaatregelen* doorgevoerd in de eigen overhead. Aanvullend hierop heeft het college een drietal *externe beheersmaatregelen* vastgesteld die in Maastricht in 2019 zijn ingevoerd. Deze voorgestelde maatregelen binnen Omnibuzz leiden ertoe dat (1) via een hogere klantbijdrage het OV-tarief wordt benaderd (2) ritten worden gesubsidieerd tot 750 zones per jaar, behoudens maatwerk-uitzonderingen en (3) oneigenlijke ritten naar dagbesteding/Wmo-Begeleiding Groep worden teruggelegd bij gecontracteerde zorgaanbieders. Het betreft hier maatregelen die de kosten van Omnibuzz terugdringen zonder dat deze een grote impact hebben op de mate van participatie van onze inwoners. De raad is hierover actief geïnformeerd per [raadsinformatiebrief](#).



Hieronder wordt kort ingegaan op het financiële effect van deze maatregelen. Voor uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de raadsinformatiebrief en de betreffende collegenota.

### Interne beheersmaatregelen Omnibuzz

Omnibuzz voert in opdracht van het (Dagelijks en Algemeen) Bestuur en conform de zienswijze van de Maastrichtse gemeenteraad beheersmaatregelen door binnen Omnibuzz. Allereerst is gekeken naar *interne beheersmaatregelen* in de overhead van het totale concern. Zie hiertoe onderstaande tabel. De structurele bezetting van Omnibuzz wordt, na het inzetten van de interne beheersmaatregelen, naar schatting verlaagd van 65,11 fte naar 60,96 fte. Deze besparing komt deels ten goede aan Maastricht, via de verdeelsleutel. Een volledig uitgewerkt overzicht van alle interne beleidsmaatregelen is in het begrotingsdocument 2020 – MJP 2021-2023 (hoofdstuk 2.5 blz. 10). Samengevat ziet de besparing op overhead er als volgt uit.

	2019	2020	2021	2022
Besparing Overhead Omnibuzz	€ 98.100	€ 271.200	€ 355.800	€ 420.800
Besparingsaandeel Maastricht (conform verdeelsleutel 11,88%)	€ 11.654,-	€ 32.218,-	€ 42.269,-	€ 49.991,-

Deze besparingen zijn reeds verwerkt in de aangeleverde financiële stukken. Geconcludeerd moet worden dat besparing op overhead zónder dat de reiziger daar iets van merkt, onvoldoende mogelijkheden biedt om de overschrijding van de Maastrichtse begroting in voldoende mate tegen te gaan. De mogelijkheid om grote besparingen in absolute zin te realiseren binnen de organisatie van Omnibuzz zonder daarbij ook de stijging van het aantal ritten aan te pakken, is daarmee gering. Dit is te verklaren doordat het merendeel van de kosten van Omnibuzz direct te maken heeft met het vervoer en daarmee met de stijging in het aantal ritten. Immers, naarmate er meer ritten besteld worden, moeten er meer ritaanvragen verwerkt worden en stijgt daarmee de bemensing van het callcenter en de ritplanning bij Omnibuzz. En deze ritten moeten vervolgens uitgevoerd worden door de taxibedrijven. En daarover komen vervolgens meer klachten binnen bij Omnibuzz die aldaar afgehandeld moeten worden. Daarnaast brengt meer vervoer ook meer contractbeheer met zich mee.



### **Externe beheersmaatregelen**

Nu de overhead en indirecte vervoerskosten binnen Omnibuzz niet leiden tot het in balans brengen van onze begroting, heeft het college in december 2018 besloten om per 1 maart 2019 maatregelen door te voeren die direct ingrijpen op de dienstverlening aan de reizigers (*externe* beheersmaatregelen genoemd). Zoals in de vorige alinea is beschreven behelzen de directe vervoerskosten – dus de taxiritten en de reservering en planning daarvan - zo'n 85% tot bijna 90% van de totale uitgaven aan Omnibuzz zodat beheersmaatregelen op dit onderdeel het grootste besparingseffect teweegbrengen.

Omnibuzz heeft een inventarisatie van mogelijke *externe* beheersmaatregelen opgesteld, toegespitst op de gemeente Maastricht. Deze inventarisatie van externe maatregelen is bijgevoegd in bijlage 10. Hieruit blijkt dat er mogelijkheden zijn om tot ± €1,7 mln. structureel te besparen binnen Maastricht. Uit dit palet aan beheersmaatregelen zijn een drietal beheersmaatregelen geïmplementeerd waarvan verwacht wordt dat deze enerzijds de uitgaven aan Omnibuzz in balans brengen en anderzijds uit te leggen zijn aan de reizigers van Omnibuzz. Tevens wordt verwacht dat er geen onredelijke lastenverzwaring plaats zal vinden onder de reizigers en dat de participatiegraad van reizigers nagenoeg onveranderd kan blijven. Ondanks dat het onafwendbaar is dat reizigers iets zullen merken van deze maatregelen, betreft het hier de maatregelen die het 'gunstigst' uitpakken ten opzichte van andere mogelijke beheersmaatregelen. Bijkomend voordeel is dat onderstaande beheersmaatregelen leiden tot harmonisatie/eenduidigheid met het beleid binnen de Heuvellandgemeenten omdat zij reeds lange tijd een hogere klantbijdrage en een reisbudget kennen.

#### **A. Verhogen van de klantbijdrage in de richting van het OV-tarief**

Deze maatregel heeft als doel de ontstane scheefgroei tussen het tarief van het Openbaar Vervoer en dat van Omnibuzz te repareren. Het doelgroepenvervoer is namelijk ontwikkeld als alternatief voor personen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Uitgangspunt is dat de klantbijdrage in beide vervoersvormen (nagenoeg) gelijk is. Ondanks dit beleidsuitgangspunt is het in Maastricht gehanteerde klanttarief voor Omnibuzz (en daarvoor Regiotaxi) de afgelopen jaren achtergebleven bij de prijsstijgingen in het OV. Naast dat hierdoor lagere inkomsten worden geïnd uit deze klantbijdragen, heeft dit als bijkomend effect een onbedoeld aanzuigende werking op *Vervoer op Maat* van bestaande en ook nieuwe



reizigers. Dit omdat reizen met Omnibuzz goedkoper is voor de reiziger dan reizen met de stadsbus, terwijl het serviceniveau van Omnibuzz veel hoger is.

Deze scheefgroei is per 1 maart 2019 gerepareerd door opnieuw aansluiting te zoeken bij het OV-tarief. Dit betekende voor Maastrichtse reizigers een verhoging van €0,11 per zone, namelijk van €0,69 per zone (tot 1 maart 2019) naar €0,80 per zone (per 1 maart 2019).

Op jaarbasis zijn de meerinkomsten uit klantbijdragen: 788.618 zones (prognose 2019) x €0,11 = €87.000. Deze meerinkomsten uit klantbijdragen zijn reeds verwerkt in de voorliggende begrotingsdocumenten.

Deze tariefstijging geldt voor alle 5.600 klanten en komt daarmee uit op een gemiddelde kostenstijging van €15,50 per klant per jaar. Maar veel Omnibuzz-reizigers kunnen door (meer) gebruik te maken van de Voor Elkaar Pas een kostenstijging (deels) voorkomen omdat reizen binnen de stadsbus met de VEP tegen bijna 40% korting mogelijk is.

**B. Toekennen van (maximaal) 750 zones per jaar tegen gesubsidieerd tarief, behoudens maatwerkuitzonderingen.**

In vaste jurisprudentie van de Centrale Raad van Beroep is gesteld dat een vervoersvoorziening of een combinatie van voorzieningen aan personen met een mobiliteitsbeperking de mogelijkheid moet bieden om op jaarbasis 1.500 tot 2.000 kilometer af te leggen. Daarmee voorziet een gemeente aan haar compensatieplicht, aldus de CRvB. Van de 32 gemeenten in de GR Omnibuzz hanteren 25 gemeenten reeds vele jaren een maximum reisbudget conform deze jurisprudentie.

Voor Maastricht komt dit neer op 750 gesubsidieerde zones per reiziger per jaar. De klantbijdrage voor de gesubsidieerde zones is €0,80 per zone (incl. btw). Daarboven wordt het kostendekkende Omnibuzz-tarief in rekening gebracht (€4,21 per zone, incl. btw). Alle reizigers zijn persoonlijk geïnformeerd over deze maatregel en over het bestaan van de diverse andere, vaak goedkopere en soms gratis reisalternatieven zodat de participatie geborgd blijft vanaf 750 zones.

In bijzondere gevallen en énkél na onderzoek door de gemeente, kan een reiziger een hoger gesubsidieerd zonebudget ontvangen voor een specifieke bestemming (maatwerk). Dit kan bijv. bij klanten



die Omnibuzz in overwegende mate gebruiken voor bezoek en/of verzorging van partner/kind in een zorginstelling.

Deze maatregel raakt een zeer kleine groep reizigers op een directe manier; 178 klanten van de totaal 5.607 pashouders, zijnde  $\pm 3\%$  van het totale reizigersbestand, reizen in 2018 meer dan 750 zones per jaar. Indien gekeken wordt naar het reisgedrag van deze 178 klanten, dan reizen zij gezamenlijk in totaal 200.190 zones per jaar. Daarmee is deze zeer kleine groep verantwoordelijk voor maar liefst 27% van het totaal aantal ritten binnen Omnibuzz (!).

Deze 178 klanten zijn persoonlijk benaderd door de gemeente om hun reisgedrag te bespreken, te beoordelen of er een uitzonderingssituatie aan de orde is en om alternatieve vervoersvormen voor te stellen. Op basis van die gesprekken verwachten wij dat ongeveer de helft van de ritten binnen de uitzonderingscategorie zullen vallen. Daarbovenop komt dat de maatregel in 2019 niet het volledige effect zal hebben omdat deze gaande het jaar is ingevoerd.

Wij schatten de besparing van deze beheersmaatregel in 2019 in op €100.000,-. En vanaf 2020 op €120.000,- per jaar. Deze besparing is nog niet verwerkt in de begrotingsdocumenten omdat het effect hiervan nog niet bekend was ten tijde van het opstellen van deze documenten.

### **C. Tegengaan van oneigenlijk vervoer in Omnibuzz naar geïndiceerde dagbesteding/Begeleiding Groep Wmo**

Deze maatregel heeft als doel ritten naar en van dagbesteding die door professionele aanbieders op basis van een Wmo-indicatie wordt aangeboden, te voorkomen. Conform de afspraken in de DVO met deze aanbieders, ontvangen de aanbieders van de dagbesteding een all-in vergoeding. Hierin is een component voor het halen en brengen van de klant opgenomen. Zorgaanbieders zijn daarmee verantwoordelijk voor het zelf uitvoeren en bekostigen van dit vervoer buiten Omnibuzz om. Toch wordt geconstateerd dat klanten hun Omnibuzz pas soms gebruiken voor ritten naar geïndiceerde dagbesteding. Gemeenten betalen daarmee 2 keer voor dezelfde kosten; 1x via de arrangementtarieven richting zorgaanbieders en daarnaast ook nog eens via Omnibuzz.



Vanaf 1 januari 2019 wordt dergelijk oneigenlijk vervoer actief tegengegaan en teruggeleid naar de betreffende zorgaanbieder. De klant wordt hierbij begeleid in de overstap van Omnibuzz naar het vervoer van de zorgaanbieder. Uitgangspunt is dat de klant geen nadeel ondervindt van deze exercitie; vervoer naar dagbesteding moet te allen tijde doorgang vinden.

Hoewel door Omnibuzz in het overzicht van mogelijke beheersmaatregelen (zie bijlage) een fors besparingsbedrag is berekend (€ 450.000,- bruto, excl. niet-ontvangen klantbijdragen), blijkt uit eerste interne onderzoeken dat klanten vaak voor een andere reden naar een dagbestedingsadres reizen (bijv. woonachtig of op bezoek in bovenliggende zorgwoningen). Waarschijnlijk ligt het te besparen bedrag daarmee fors lager dan hierboven vermeld. Dit vermoeden wordt bevestigd omdat ook onder de 178 door ons gebelde veelreizigers zeer weinig sprake is van oneigenlijk dagbestedingsvervoer. Het financieel effect in 2019 is daarmee veel lager dan door Omnibuzz aangegeven, waarbij tevens geldt dat de invoering geleidelijk en gaande het jaar gebeurt.

Omdat de implementatie nog gaande is en gegeven de onduidelijkheid over de omvang van het oneigenlijk dagbestedingsvervoer, wordt deze beheersmaatregel vooralsnog als pm-post opgevoerd. Ook in de voorliggende begrotingsdocumenten is geen rekening gehouden met het mogelijke effect van deze beheersmaatregel.

#### Conclusie

De invoering van bovenstaande beheersmaatregelen is overwegend neutraal/begripvol ontvangen door de Omnibuzz-reizigers, al waren er ook reacties van onbegrip. Waar dit noodzakelijk is, is maatwerk toegepast. Vooralsnog zijn er geen situaties bekend van reizigers die in de problemen zijn geraakt en niet meer in staat zijn naar behoren te participeren. Het college is daarom van mening dat de maatschappelijke participatie van de doelgroep ook na invoering van deze maatregelen voldoende geborgd blijft. Daarnaast dragen de voorgestelde maatregelen bij aan het beheersbaar maken van de uitgaven zodat het systeem van doelgroepenvervoer op termijn toekomstbestendig blijft voor de grote groep kwetsbare personen die hiervan gebruik maakt.





Om te voorkomen dat wij verdere externe beheersmaatregelen moeten overwegen, willen wij Omnibuzz – in lijn met de zienswijze van 2018 – oproepen om maatregelen te blijven treffen die gericht zijn op het verder verlagen van de overheadkosten.

### 3. Indicatoren

- Jaarverslag 2018
- De Begrotingswijziging van 2019-1;
- De Begroting 2020;
- Het Meerjarenperspectief 2021-2023.

### 4. Argumenten.

Naar aanleiding van de aangeleverde documenten worden de volgende zienswijzen voorgesteld.

**Zienswijze 1:** Wij verzoeken Omnibuzz een onderbouwde verklaring te geven voor de stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht zodat hierop gericht beleid kan worden gevoerd.

**Zienswijze 2:** Wij verzoeken Omnibuzz om maatregelen te blijven treffen die gericht zijn op het verder verlagen van de overheadkosten.

**Zienswijze 3:** Wij verzoeken Omnibuzz in het bijzonder aandacht te (blijven) besteden aan de kanteling in het vervoer en in te zetten op het zo lang mogelijk gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat.

### 5. Alternatieven.

Niet van toepassing.

### 6. Financiën.

In onderstaande tabel worden de jaarrekening 2018 en de begrotingsstukken vergeleken met de gemeentelijke begroting. Voor een totaaloverzicht wordt verwezen naar bijlage 7 (Financiële analyse OMNIBUZZ 2017-2023).



	Jaarrekening 2017 (verlengd boekjaar)	Jaarrekening 2018	Begroting 2019-1	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Totale (geprognosticeerde) uitgaven Omnibuzz	€ 3.112.180	€ 3.130.442	€ 3.281.230	€ 3.299.397	3.355.978	3.421.071	€ 3.492.921
<i>Stijging procentueel t.o.v. voorgaande jaar</i>		0,59%	4,82%	0,55%	1,71%	1,94%	2,10%
Bedrag gemeentelijke begroting Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (Omnibuzz)	€ 3.106.726	€ 3.000.986	€ 3.043.000	€ 3.043.000	3.043.000	3.043.000	€ 3.043.000
<b>Meeruitgaven t.o.v. gemeentebegroting</b>	<b>€ 5.454</b>	<b>€ 129.456</b>	<b>€ 238.230</b>	<b>€ 256.397</b>	<b>€ 312.978</b>	<b>€ 378.071</b>	<b>€ 449.921</b>
<i>procentuele negatieve afwijking</i>	0,18%	4,14%	7,26%	7,77%	9,33%	11,05%	12,88%
Prognose besparing beheersmaatregel "zonebudget"			€ 100.000	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000
Prognose besparing beheersmaatregel "terugdringen oneigenlijk gebruik Wmo- begeleiding Groep"			p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
<b>Prognose tekort op gemeentebegroting</b>	<b>€ 5.454</b>	<b>€ 129.456</b>	<b>€ 138.230</b>	<b>€ 136.397</b>	<b>€ 192.978</b>	<b>€ 258.071</b>	<b>€ 329.921</b>
<i>procentuele negatieve afwijking</i>	0,18%	4,14%	4,21%	4,13%	5,75%	7,54%	9,45%

Uit het overzicht blijkt dat de begroting van Omnibuzz en die van de gemeente niet met elkaar in de pas lopen. Het jaar 2018 sluit af met een tekort van €129.451,- waarbij reeds een beroep is gedaan op de reserves van Omnibuzz. Dit tekort is in lijn met de gemeentelijke jaarrekening 2018.



Ook 2019 en verder laten een oplopend tekort zien. De doorgevoerde interne en externe beheersmaatregelen hebben effect, maar zijn nog onvoldoende geïmplementeerd om het precieze financiële effect te kunnen inschatten. Om nu echter niet door te schieten in een beheersmatige aanpak, wordt voorgesteld om eerst de effecten (en mogelijke bijvangst) van de in 2019 ingevoerde beheersmaatregelen af te wachten. En daarmee geen nieuwe beheersmaatregelen in te voeren maar voor bovenstaande tekorten op te voeren binnen de gemeentelijke begroting 2019.

### **Aanbesteding**

In het voorjaar van 2019 is de aanbestedingsprocedure doorlopen om te komen tot nieuwe vervoerscontracten per 1 januari 2020. Op basis van de in de aanbesteding meegenomen externe ontwikkelingen en extra wensen (o.a. ten aanzien van duurzaamheid) is er sprake van een te verwachten stijging van het (gewogen) vervoerstarief met 8,3%.

Dit risico is nu niet verwerkt in de begroting 2020 en de MJP 2021-2023 aangezien de definitieve gunning aan partijen nog niet heeft plaatsgevonden. Bij bestudering van de nu voorliggende financiële prognose voor 2020 en verder dient men zich te realiseren dat dit een onderschatting is doordat gebruik is gemaakt van het oude en lagere vervoerstarief. Bijstelling zal plaatsvinden in de Begroting 2020-1.

### **7. Vervolg.**

Na besluitvorming door het college over voorliggende nota, zal bijgevoegd raadsvoorstel aan de raad worden aangeboden. Het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam wordt vervolgens van het raadsbesluit in kennis gesteld. Het dagelijks bestuur voegt de eventuele zienswijzen van de raden van de deelnemende gemeenten bij de ontwerpbegrotingen zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden. Na vaststelling zendt het algemeen bestuur de gewijzigde Begroting 2019-1 en de Begroting 2020 vóór 1 augustus 2019 aan Gedeputeerde Staten.

Omnibuzz wenst uiterlijk 30 mei 2019 de zienswijzen van alle deelnemende gemeenteraden te hebben ontvangen. De planning van de Maastrichtse gemeenteraad kan hierin voorzien. Hiertoe is een raadsronde op 21 mei gepland. Op 28 mei is de raadsvergadering gepland. Dan zal ook het besluit van de gemeenteraad bekend zijn waarna deze wordt verstuurd aan Omnibuzz.



## 8. Participatie

Op 4 april 2019 heeft de Maastrichtse Integrale Adviesraad Sociaal Domein (IASD) ongevraagd advies uitgebracht over Omnibuzz. Het volledige advies is bijgevoegd. Tevens is de schriftelijke reactie van het college gevoegd bij deze nota. De IASD adviseert het college op de volgende twee onderdelen:

### Advies 1:

*-Wij adviseren u [derhalve] in uw onderzoek naar gratis openbaar stadsvervoer ook te onderzoeken, of het gebruik van de elektrische stadsbussen mogelijk is tegen het tarief van de eigen bijdrage die mensen met een beperking nu (= € 0,80 per gereisde zone) moeten betalen voor het vervoer op maat. Dan is dat openbaar stadsvervoer weliswaar niet gratis, maar dan is er in ieder geval sprake van een goedkoper tarief dan nu het geval is. Dan zullen meer reizigers met de elektrische stadsbussen reizen. En, nog belangrijker, dan is er in geen geval sprake van discriminatie van mensen met een beperking.*

### Reactie van het college op advies 1:

Wij nemen dit advies niet over. Dit advies grijpt in op de aangenomen motie "[Gratis OV binnen gemeentegrenzen Maastricht gedurende daluren](#)" (indiener SAB). Terwijl de motie ten doel heeft dat het OV gratis en daardoor laagdrempeliger wordt voor alle gebruikers (waaronder ook Omnibuzz-reizigers), adviseert de IASD om reizigers tóch te laten betalen. Dit is een significante aanpassing van deze motie. Wij wachten eerst de reactie van de gemeenteraad af op de motie en zullen daarin geen varianten verwerken.

In relatie tot 'Omnibuzz' kan het gevolg van een dergelijke aanpassing zijn dat de gewenste verschuiving van *Vervoer Op Maat* (bijzondere voorziening) naar het OV (algemene voorziening) niet of onvoldoende plaatsvindt.



**Advies 2:**

*-Wij adviseren daarnaast de 178 gebruikers van Omnibuzz Vervoer op Maat die meer dan 750 zones tegen WMO-tarief per jaar reizen, in elk geval slechts de eigen bijdrage van € 0,80 per zone te laten betalen, zoals die ook moet worden betaald onder de 750 zones. Dit komt neer op het in stand houden van het onbeperkt reizen. Het gaat immers maar om 2% van het totaal aantal gebruikers, die meer dan 750 zones reizen.*

**Reactie van het college op advies 2:**

Wij nemen dit advies niet over. Het college is van mening dat, ondanks de invoering van deze beheersmaatregel, de maatschappelijke participatie van de doelgroep voldoende geborgd blijft. De ervaringen in 25 andere Omnibuzz-gemeenten die reeds langer met een reisbudget werken, wijzen dit uit. Daarbij geldt dat er alternatieve mogelijkheden zijn waarmee reizigers hun ritten kunnen blijven uitvoeren, vaak tegen lagere of zelfs zonder kosten. En daar waar Omnibuzz-reizigers meer dan 750 zones moeten kunnen blijven reizen tegen het gesubsidieerde klanttarief i.v.m. een bepaald noodzakelijk reisdoel, blijft dit mogelijk na beoordeling door de gemeente (maatwerk). De gemeente heeft hiertoe persoonlijk (telefonisch) contact opgenomen met alle pashouders (± 178) die in 2018 meer hebben gereisd dan 750 zones.

Deze per 1 maart 2019 ingevoerde beheersmaatregel draagt bij aan het beheersbaar maken van de uitgaven zodat het systeem van doelgroepenvervoer toekomstbestendig blijft voor de grote groep kwetsbare personen die hiervan gebruik maakt. Een zeer kleine groep reizigers zal hiervan consequenties ondervinden. De maatwerkvoorziening blijft desalniettemin voldoen aan hetgeen de gemeente (minimaal) moet bieden aan haar inwoners conform de compensatieplicht in de Wmo.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,  
De Secretaris, De Burgemeester,  
R.E.C. Kleijnen. J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

**DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,**

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d.7 mei 2019., organisatieonderdeel BO Sociaal, no. 2019-13226;

gelet op Wgr, Wmo2015, GR Omnibuzz

**BESLUIT:**

1. Kennis te nemen van het jaarverslag 2018 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en hierop geen zienswijze bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen.
2. Als zienswijze op de Begrotingswijziging 2019-1, de Begroting 2020 en het Meerjarenperspectief 2021 – 2023 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz bij het dagelijks bestuur van Omnibuzz in te brengen:
  - a. een onderbouwde verklaring te geven voor de stijging van het doelgroepenvervoer (incl. de toeslagen) in de gemeente Maastricht zodat hierop gericht beleid kan worden gevoerd;
  - b. maatregelen te blijven treffen die gericht zijn op het verder verlagen van de overheadkosten binnen Omnibuzz;
  - c. bijzondere aandacht te (blijven) besteden aan de kanteling in het vervoer en inspanningen te leveren op het zo lang mogelijk, dan wel opnieuw gebruik maken van het OV als voorliggende voorziening op Vervoer op Maat.

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

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbijlage