

Formulier voor het indienen van vragen voor de vragenweek

Naam: Michael Muijres

Fractie: Belang van Beek

Vragen bij agendapunt 10, Commissie/Raad: BSM

Vra(a)g(en):

Met betrekking tot de GR Omnibuzz:

1. Hoe verklaart het college dat de kosten blijven stijgen terwijl het vervoersvolume structureel lager ligt dan vóór corona?
2. Welke kostenstijgingen zijn beïnvloedbaar door Omnibuzz zelf en welke niet?
3. Welke concrete efficiencymaatregelen hebben aantoonbaar financieel effect gehad?
4. In hoeverre verwacht het college dat gemeenten strenger gaan indiceren om kostenstijgingen te beperken?
5. Welke gevolgen kan dat hebben voor kwetsbare inwoners?
6. Welke concrete financiële voordelen verwacht het college van de pilots publieke mobiliteit?
7. Wanneer verwacht men meetbare resultaten van deze pilots?
8. Wat gebeurt er als deze pilots onvoldoende besparing opleveren?
9. Hoe wordt voorkomen dat verdere digitalisering leidt tot slechtere toegankelijkheid voor minder digitaal vaardige inwoners?
10. Hoeveel klachten of bezwaren zijn ontvangen over piekspreiding?
11. Wat is het effect van piekspreiding op klanttevredenheid en wachttijden?
12. Wordt een grens gehanteerd aan reistijd of verschuiving van ritten die van cliënten gevraagd kan worden?
13. Waarom stijgen gemeentelijke bijdragen terwijl Omnibuzz een positief resultaat van € 1,6 miljoen realiseert?
14. Welke reserves acht Omnibuzz noodzakelijk en hoe zijn deze onderbouwd?
15. Kan een groter deel van het positieve resultaat terugvloeien naar gemeenten?

16. Hoe kwetsbaar is het vervoermodel van Omnibuzz voor verdere stijging van de NEA-index of personeelstekorten?

17. Zijn alternatieve contractvormen onderzocht om kosten beter beheersbaar te houden?

18. Waar ligt volgens het college de grens van takenuitbreiding van Omnibuzz? -> zal ik beantwoorden

19. Hoe blijft de gemeenteraad grip houden op een steeds complexere GR? -> zal ik beantwoorden

Antwoorden:

1.

Er is geen sprake van kostenstijgingen ten opzichte van de periode voor Corona. Omnibuzz heeft haar begrotingen de afgelopen jaren meermaals structureel verlaagd in verband met de lagere vervoersvraag en de afbouw van continuïteitsafspraken met vervoerders. De lichte stijgingen in de voorliggende begrotingen houden verband met de contractuele indexaties (conform NEA-index) en de opslagen op het vervoersvolume met het oog op de aantrekkende vervoersvraag.

2.

Omnibuzz heeft geen invloed op de belangrijkste kostencomponenten: indexaties van de vervoerstarieven (NEA-index), en de CAO-verhogingen. Ook de vervoersvraag kan Omnibuzz niet beïnvloeden, omdat de gemeente verantwoordelijk is voor het indexatiebeleid en de reisbudgetten. Wel beïnvloedbaar zijn beleidsmatige keuzes voor de dienstverlening, waarbij Omnibuzz gehouden is aan de dienstverleningsovereenkomsten met de gemeentes.

3.

Een concreet voorbeeld is het gebruik van MijnOmnibuzz, een portaalomgeving waarin klanten o.a. hun gegevens kunnen inzien en ritten kunnen reserveren. Dit heeft het aantal gesprekken bij de ritreservering (en hiermee de inzet van fte) verlaagd.

Een andere maatregel betreft de afbouw van de continuïteitsafspraken met de vervoerders per 1-1-25, wat heeft geleid tot een structurele besparing van EUR 1,3 mln.

4.

Het indiceren is een volledige verantwoordelijkheid van de gemeente (team Wmo) zelf. Omnibuzz kan hier enkel indien gevraagd bij informeren en adviseren, maar zal de uiteindelijke indicatie altijd volledig overnemen. Het is gemeentelijk beleid hoe deze indicatie tot stand komt, hierin heeft Omnibuzz geen invloed. De adviezen van Omnibuzz m.b.t. efficiënte en doelmatige indicatiestelling zijn door de gemeente Beek reeds opgevolgd. Bij elke cliënt wordt zorgvuldig beoordeeld welke vervoersindicatie noodzakelijk is om maatschappelijk te kunnen participeren. Tevens wordt maximaal gestuurd op het gebruik van de Wensbus Beek als voorliggende voorziening. De toenemende vergrijzing heeft echter ook op dit onderdeel van de Wmo invloed. De doelgroep die afhankelijk is van Wmo-vervoer zal naar verwachting de komende jaren verder toenemen.

5.

Zie antwoord op vraag 4.

6.

Er worden geen concrete financiële voordelen verwacht. Wanneer er op dit moment geen maatregelen worden genomen wordt de druk op het Wmo-vervoer over een aantal jaar zo groot dat de kwaliteit en het vervoer überhaupt niet meer gegarandeerd kan worden. Maatregelen om de groei binnen de perken te houden en de kwaliteit te kunnen garanderen zijn nodig. Wanneer, door het vergroten van de efficiëntie, de kosten niet verder stijgen, zou dit al een goede winst zijn.

7.

De pilot loopt tot 31 december 2028. Omnibuzz verwacht alle tijd nodig te hebben om meetbare resultaten te kunnen presenteren. In de praktijk hoopt Omnibuzz januari 2027 te kunnen starten. Daarna zullen er wel tussentijdse resultaten beschikbaar zijn, maar ook dit heeft tijd nodig. De financiële verdeling van de kosten wordt in deze pilot wel onderzocht, maar de focus ligt in eerste instantie op de het combineren van ov en doelgroepenvervoer in de uitvoering.

8.

Besparing is geen doel van de pilots, maar juist het bevorderen van de mobiliteit. Het stimuleren van de participatie van de Limburgse inwoners door het combineren van verschillende vervoersvormen is essentieel. Hiermee zal ook de efficiëntie van al het vervoer (en bijbehorende financiën) verbeteren, met behoud van kwaliteit en beschikbaarheid voor Wmo-maatwerk.

9.

Omnibuzz zet digitalisering in voor de klanten (cq. hun begeleiders) die ook hiermee uit de voeten kunnen. Voor minder digitaal vaardige klanten, maar ook voor mensen die e.e.a. niet digitaal willen regelen, blijft Omnibuzz altijd telefonische dienstverlening aanbieden. Klanten kunnen dus altijd blijven bellen naar Omnibuzz met hun vragen en/of reserveringen.

10.

Er zijn in de afgelopen 2 jaar 4 klachten over binnengekomen. Dit is met een gemiddelde hoeveelheid ritten van tegen de 3.000 per dag ontzettend weinig. Meestal zijn dit ook klanten die op het laatste moment in de drukke spitsuren nog een rit willen reserveren en krijgen dan te horen dat dit gewenste tijdstip vol zit. Omnibuzz adviseert klanten altijd zo vroeg mogelijk te reserveren, dan zullen ze ook zelden of nooit te maken krijgen met de piekspreiding (vaak is piekspreiding ook gedurende een tijdvak van 15min en kan men 30min eerder of later wel vaak reizen).

11.

De klanttevredenheid van Omnibuzz is al jaren ruim boven de 8. Iedere week worden 100 willekeurige klanten gebeld voor een onderzoek naar hun tevredenheid. Ze mogen dan ook een rapportcijfer achterlaten. Het cijfer van een ruime 8 (dit jaar 8.2 om precies te zijn) is landelijk gezien heel erg hoog. Er is niet of nauwelijks effect waar te nemen, aangezien Omnibuzz al jaren onafgebroken zo'n hoog cijfer scoort.

12.

Nee, dit is echt puur afhankelijk van de beschikbaarheid van het tijdsblok de klant graag met ons wilt reizen. In theorie kan het zijn dat een klant iedere dag te maken heeft met de piekspreiding en men niet op het gewenste tijdstip kan reizen met Omnibuzz. Hierin wordt geen grens gehanteerd.

In de praktijk is dit te verwaarlozen. Klanten die wellicht vaker te maken krijgen met de piekspreiding hebben er geen hinder van (kunnen ook een half uurtje eerder of later op bezoek, naar de winkel, etc.) en klanten die vaste afspraken hebben (bv. ziekenhuis) weten dit ruim vooraf en reserveren de ritten ook eerder bij Omnibuzz.

13.

Het jaarresultaat over 2025 heeft voornamelijk betrekking en het Jeugdwet- en leerlingenvervoer in verband met lagere vervoersvraag. Deze begrotingen zijn daarom ook substantieel verlaagd. Voor het Wmo vervoer geldt dit niet.

14.

In de Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement is door het algemeen bestuur vastgelegd hoe de spelregels zijn ten aanzien van de reserves. Voor wat betreft de algemene reserve is een risico-inventarisatie gemaakt en hieruit is de minimale hoogte uitgekomen op EUR 590.000 en de maximale hoogte EUR 760.000. Het actuele saldo van de algemene reserve bedraagt EUR 727.649 en bevindt zich hiermee binnen de afgesproken bandbreedte.

Verder kent Omnibuzz nog een aantal bestemmingsreserves die door het algemeen bestuur zijn vastgesteld: in de jaarrekening 2025 zijn dit de bestemmingsreserve ICT (EUR 18.374 ter dekking van afschrijvingen uit het verleden) en de bestemmingsreserve data analyse (EUR 22.997 t.b.v. data onderzoek en analyse). In het voorstel resultaatbestemming wordt voorgesteld om EUR 35.000 te doteren aan de bestemmingsreserve ICT (ritreservering doorontwikkeling) en EUR 25.000 verduurzaming bedrijfspand.

15.

Zie het voorstel resultaatbestemming in de jaarrekening, waarin het voorstel is om ruim EUR 1,5 mln. terug te betalen aan de gemeenten.

16.

De NEA-index volgt de reguliere kostenontwikkelingen in de sector en komt op een onafhankelijke manier tot stand. Met de huidige brandstofprijzen kan de index voor volgend jaar hoog uitvallen maar dit heeft geen gevolgen voor het vervoermodel. Het chauffeurstekort is inmiddels nauwelijks nog een issue.

17.

Het contract komt uiteindelijk tot stand middels een (wettelijk verplichte) Europese aanbesteding i.o.m. de deelnemende gemeenten (die bepalen mede de voorwaarden van de aanbesteding). Alternatieven contractvormen zijn dan ook wettelijk niet toegestaan.

18.

Voor de gemeente Beek is er geen sprake van takenuitbreiding bij de GR Omnibuzz. Omnibuzz voert voor de gemeente Beek het Wmo-vervoer uit.

19.

De gemeente behoudt grip op de gemeenschappelijke regeling via meerdere formele en informele sturingsmomenten. De gemeenteraad stelt kaders vast, behandelt jaarlijks de begroting en jaarstukken van de GR en kan via een zienswijze invloed uitoefenen op beleid

en financiën. Daarnaast is onze wethouder vertegenwoordigd in het algemeen bestuur (AB) van de gemeenschappelijke regeling. Via deze bestuurlijke vertegenwoordiging worden de belangen en aandachtspunten van de gemeente actief ingebracht in de regionale besluitvorming. Naast de bestuurlijke overleggen is sprake van een structurele ambtelijke overlegcyclus met de deelnemende gemeenten. Hierbij vindt doorlopend afstemming plaats over de voortgang van de uitvoering, financiën, kwaliteit en beleidsontwikkelingen. De gemeenten ontvangen daarnaast maandelijks een managementrapportage met actuele informatie over de uitvoering van het Wmo-vervoer. Tevens ontvangt onze gemeente tweemaal per jaar een voortgangsrapportage. Op deze wijze wordt gezorgd voor een transparante informatievoorziening en betrokkenheid van de deelnemende gemeenten bij de uitvoering en ontwikkeling van de gemeenschappelijke regeling.