# Voorstel aan algemeen bestuur Omnibuzz

Datum : 6 juli 2022
Agendapunt : 6a
Onderwerp : Voorstel afrekensystematiek

## Voorstel

Het bestuur wordt voorgesteld:

- In te stemmen met het voorstel om de afrekensystematiek van het vervoer voor gemeenten om te zetten van zones naar kilometers met ingang van 1 januari 2023.
- In te stemmen met de nieuwe afrekensystematiek van de beheerskosten: 1) indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten en 2) overhead op basis van het aantal inwoners met ingang van 1 januari 2023.
- In te stemmen met bijgevoegd conceptwijzigingsvoorstel van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de besluitvorming in gang te zetten.

Alvorens deze voorstellen worden toegelicht, volgt eerst een korte omschrijving van de historie en de context en een toelichting voor de afwijking van het stappenplan zoals voorgesteld in de vergadering van 8 december 2021. De financiële gevolgen van de voorstellen komen in het laatste deel apart aan bod.

## Historie en context

Het voornemen om de kosten tussen gemeenten anders te verdelen bestaat al sinds de uitbreiding van de GR Omnibuzz in 2016. Via amendementen (zie bijlage 1) is destijds verzocht om de afrekening van de kosten meer in lijn te brengen met de daadwerkelijke kosten. Deze wens is later herhaaldelijk geuit vanuit deelnemende gemeenten en kan op ambtelijk draagvlak rekenen. Dit betekent dat dezelfde totale kosten anders verdeeld worden over de deelnemende gemeenten.

Dit verzoek richtte zich in eerste instantie op de beheerskosten, maar tijdens de uitwerking is dezelfde lijn doorgetrokken naar de vervoerskosten. Dit is geconcretiseerd door de afrekening van de vervoerskosten op basis van zones om te zetten naar kilometers. Kilometers liggen immers aan de basis van de daadwerkelijke kostenberekening van vervoer, omdat dit een meer eenduidige eenheid is dan zones. Kilometers zijn voor alle betrokkenen (klanten, gemeenten en vervoerders) een duidelijke en bekende eenheid, in tegenstelling tot de zonesystematiek.

Met de invoering van de OV-chipkaart zijn in 2011 de laatste strippenkaarten 'uitgezet'. Sindsdien is afrekening in kilometers de norm in het Openbaar Vervoer en vindt geen centraal onderhoud meer plaats op het zonesysteem. De meeste Wmo-systemen hebben daarom al de overstap naar kilometers gemaakt. Uit een inventarisatie blijkt dat slechts 9 van de 77 Wmo-vervoerssystemen in Nederland nog met een afrekening op basis van zones werken. Vroeg of laat zal ook Omnibuzz een keer moeten overschakelen naar kilometers.

De afrekening van het vervoer op kilometers heeft betrekking op gemeenten, maar ook op vervoerders en klanten. Om de financiële afhandeling overzichtelijk te houden, was altijd als uitgangspunt gehanteerd dat de afrekening met alle partijen op zelfde manier wordt gedaan. De omzetting raakt dan alle drie de partijen. Bestuurlijk is eveneens de wens uitgesproken om de aanpassing van de beheer- en vervoerskosten gelijktijdig door te voeren. Deze bundeling maakt dit totale dossier uiterst complex. Een principiële keuze voor een andere 'eerlijkere' afrekensystematiek bleek bestuurlijk niet haalbaar. Op 9 oktober 2019 heeft het algemeen bestuur opdracht gegeven aan Omnibuzz om een financiële doorrekening uit te werken. Bij de reeds bestaande complexiteit kwam daar toen COVID-19 bij. Dit levert uiteindelijk geen sluitende onderbouwing op voor de berekening van mogelijke toekomstige financiële effecten vanuit het perspectief van alle betrokkenen, oftewel gemeenten, vervoerders en klanten.

In de vergadering van het algemeen bestuur op 28 april 2021 is vervolgens ingestemd met een geactualiseerd advies en bijbehorend tijdpad. Het bestuur benadrukte hierbij dat zorgvuldigheid belangrijker is dan snelheid. Tevens is de behoefte aan duidelijkheid over de financiële consequenties voor de individuele gemeenten onveranderd groot. In dit stappenplan werd ingezet op gelijktijdige invoering van de verschillende aanpassingen per 1-1-2024. Een belangrijke stap in dit proces is besluitvorming in de vergadering van het algemeen bestuur op 6 juli 2022. Met dit voorstel geven we invulling aan die opdracht.

## Toelichting op aanpassing voorstel

Uit de historie blijkt dat de complexiteit de besluitvorming bemoeilijkt. De aanpassing van de afrekensystematiek met de vervoerders binnen een lopend contract is – in combinatie met de onzekerheden van de actualiteit – gevoelig. Van alle gecontracteerde vervoerders is een akkoord nodig, omdat de voorwaarden niet eenzijdig kunnen worden aangepast binnen de aanbesteding. Onze vervoerders zijn welwillend en werken constructief mee om deze omzetting vorm te geven, maar er schuilen voor de vervoerders de nodige (financiële) risico's in de omzetting. Daarover uiten zij hun zorgen. Hierover is het algemeen bestuur in voorgaande vergadering geïnformeerd. Om akkoord te krijgen van de vervoerders op dit voorstel, lijken afspraken in de vorm van een soort garantieregeling nodig. Dit is juridisch/aanbestedingsrechtelijk een complexe aangelegenheid die tijd vraagt. Het risico dat een vervoerder het niet aandurft, blijft aanwezig. Daarbij maakt een dergelijke garantieregeling de afrekening met gemeenten moeilijker, omdat er wellicht met correcties achteraf gewerkt moet worden.

Omnibuzz stelt derhalve voor om de afrekening van vervoer alleen voor de gemeenten om te zetten van zones naar kilometers. Deze omzetting raakt dan de vervoerders noch de klanten in deze fase. Dit voorstel reduceert de complexiteit en vergroot daarmee de haalbaarheid ten opzichte van het eerdere voorstel. De afrekening met vervoerders op kilometers wordt dan gekoppeld aan de ingangsdatum van de nieuwe contracten. Door de volgtijdelijke besluitvorming en implementatie zorgt het nieuwe voorstel voor meer overzicht en minimaliseren we de risico's. Bovendien krijgen we op deze manier praktische ervaring en gegevens die het mogelijk maken om bij de eerstvolgende aanbesteding van het vervoer deze stap ook te zetten met de vervoerders en klanten. Het nieuwe stappenplan wordt hierdoor eenvoudiger.

| **Taak** | **Planning** | **Wie** |
|---|---|---|
| Besluitvorming AB 6 juli 2022 | Besluit afrekensystematiek gemeenten en wijziging GR | Omnibuzz |
| Besluitvorming wijziging GR | t/m februari 2023 | Gemeenten |
| Implementatie | 2023 | Omnibuzz |
| Effectuering afrekening gemeenten | 1 januari 2023 (met terugwerkende kracht) | Omnibuzz |
| Uitvraag kilometerprijs vervoerders | 2025 – 2028 (afhankelijk verlenging contract) | Omnibuzz |
| Aanpassing klanttarieven en systeemvoorwaarden | 2025 – 2028 (afhankelijk van aanbesteding vervoer) | Gemeenten (advies Omnibuzz) |

Door de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) zijn een aantal procedurele aspecten per 1 juli 2022 veranderd. Dit betekent o.a. dat het conceptwijzigingsbesluit aan de gemeenteraden voor een zienswijze wordt aangeboden, alvorens besluitvorming plaatsvindt. Dit heeft gevolgen voor de stappen en de doorlooptijd in de tweede stap in bovenstaand overzicht. Naar aanleiding hiervan is in bijlage 2 een volledige planning met betrekking tot de besluitvorming toegevoegd. De wettelijke termijnen en de haalbaarheid in de periode van het zomerreces zijn als basis genomen voor deze planning.

Terugkijkend naar de aanleiding, constateren we dat in dit aangepaste plan de belangrijkste uitgangspunten uit het oorspronkelijke voorstel in stand blijven:

- De afrekensystematiek voor gemeenten brengen we in lijn brengen met het daadwerkelijk gebruik, zowel voor vervoer als beheer. Dit sluit aan op de amendementen en de breed gedragen en uitgesproken wens van de deelnemende gemeenten om de kostenverdeling zo veel mogelijk in verband te brengen met de daadwerkelijke kosten.
- De totale vervoerskosten nemen niet toe door de omzetting. Door de afrekening met vervoerders op zones te handhaven, is er voor gemeenten geen risico. De omzetting betekent een herverdeling van de vervoerskosten die op het niveau van individuele gemeenten uiteraard effect heeft, maar op totaalniveau niet.
- Het huidige klanttarief in zones is gebaseerd op de klantbijdragen in het OV. Een omzetting naar kilometer is dus niet noodzakelijk om te voldoen aan dit uitgangspunt.

Het splitsen van de omzetting van zones naar kilometers voor gemeenten en vervoerders/klanten heeft de volgende voordelen:

- Door de vervoerder en klant los te knippen van het voorstel, raakt de besluitvorming alleen de gemeenten en zijn de risicofactoren die verdere vertraging kunnen veroorzaken geminimaliseerd.
- Doordat alleen de afrekening met gemeenten wordt aangepast, zijn we in staat om dit een jaar naar voren te halen ten opzichte van de eerdere planning. De aanpassing van de systematiek kan voor gemeenten dus worden ingevoerd per 1-1-2023. De daadwerkelijke uitvoering van de verrekening vindt dan achteraf plaats, na afloop van kalenderjaar 2023. De jaarrekening wijkt dan eenmalig af van de begroting, maar dat was in voorgaand voorstel ook al het geval.
- De omzetting van zones naar kilometers bij vervoerders kan gekoppeld worden aan een nieuwe aanbesteding. Hiermee sluiten we juridisch complexe trajecten binnen een lopend contract uit. Bovendien doen we geen aanvullende aanspraak op de flexibiliteit van de vervoerders in deze complexe periode van onzekerheid en sterk wisselende vervoersvraag. Het huidige contract loopt tot 1-1-2025 met drie optionele verlengingsjaren. De definitieve ingangsdatum van een nieuw contract is dus nog niet bekend.

Parallel werken we aan nieuwe afspraken met vervoerders, waarbij een het lichten van de verlengingsjaren gepaard kan gaan met een omzetting naar kilometers. Dit onderwerp wordt in een aparte notitie uitgebreid toegelicht.

- Het effect van een aanbesteding in kilometers zal dan beperkt zijn, want gemeenten kennen de effecten van de afrekening op kilometers voor gemeenten al.
- De omzetting naar kilometers voor de klant wordt ook gekoppeld aan de nieuwe vervoerscontracten. Dan veranderen immers een aantal systeemvoorwaarden mee, zoals de maximale reisafstand en het jaarbudget. Dit heeft invloed op het vervoersvolume en is binnen het kader van de continuïteit van het vervoer op dit moment niet wenselijk. Dergelijke wijzigingen kunnen beter worden doorgevoerd bij een nieuw contract.
- Feitelijk kan de besluitvorming rond de kaders voor de klant pas plaatsvinden, als de aanpassing van de afrekensystematiek definitief is. Elke individuele gemeente moet dus besluiten over het klanttarief en eventueel het jaarbudget in kilometer, nádat de wijziging van de GR is vastgesteld. Dit wijzigingstraject kan enige maanden duren. Dit vraagt idealiter om volgtijdelijke besluitvorming in plaats van parallelle besluitvorming. Doordat de besluitvorming over de kaders voor de klant op een later moment gebeurt, kunnen gemeenten deze besluiten bovendien baseren op de nieuwe (financiële) realiteit, waarbij de afrekening met gemeenten gebeurt op basis van kilometers.
- Het cliëntenpanel onderschrijft het idee van een afrekensystematiek op basis van kilometers, maar uit ook haar zorgen over de gevolgen voor individuele klanten. Met dit aangepast voorstel en gefaseerde implementatie komen we tegemoet aan de wens van het cliëntenpanel om op dit moment nog meer aanpassingen voor de klant te beperken. Dat verzoek komt voor uit de constatering dat klanten door de impact van COVID-19 en recente tariefsaanpassingen al veel hebben zien veranderen in korte tijd.

## Voorstel 1 - Aanpassing afrekensystematiek vervoer (zones naar kilometers)

De vervoerskosten worden aan de gemeenten toegerekend op basis van daadwerkelijk gebruik. Elke gemeente betaalt het vervoerstarief met verrekening van het klanttarief. Deze principes blijven overeind in de nieuwe systematiek en staan niet ter discussie. Alleen de eenheid waarop wordt afgerekend verandert. Dit gaan we doen op basis van verreden kilometers in plaats van verreden zones. Zoals eerder toegelicht, wordt voorgesteld om uitsluitend de afrekening met gemeenten om te zetten naar kilometers. De vergoedingen aan de vervoerders blijven dan gelijk, ongeacht de afrekensystematiek. Een overstap naar kilometers heeft op totaalniveau dus geen financieel effect, maar kan voor gemeenten behoorlijk uiteenlopende consequenties hebben. Deze aanpassing naar kilometer gebeurt dus puur intern 'aan de achterkant' in de afrekening met gemeenten, terwijl parallel de afrekening naar klanten en vervoerders onveranderd blijft (in zones). De reguliere afspraken, zoals de betaling van de voorschotten, veranderen in eerste instantie niet. Wij maken deze herrekening achteraf, maar zullen gemeenten tussentijds wel voorzien van stuurinformatie over de impact van de omzetting van zones naar kilometers per gemeente, bijvoorbeeld via een bestuursinformatiebrief.

Omnibuzz beschikt van alle ritten over de afstanden in zowel zones als kilometer. In de nieuwe systematiek zullen de vervoerskosten voor de vervoerders nog steeds opgebouwd zijn uit zones. Ook de klantbijdrage wordt nog berekend in zones. Na verrekening van vervoerskosten en klantbijdrage blijven de kosten over die de gemeenten voor het vervoer betalen. Voor elke rit wordt een opstapzone in rekening gebracht. Deze is bij de kilometer systematiek 1-op-1 gelijk aan huidige systematiek. Hiervoor hanteren we hetzelfde zonetarief. Voor de reiszones zal Omnibuzz de totale kosten naar de gemeente doorberekenen op basis van kilometers. Net als in de huidige afrekensystematiek gaan we hierbij uit van een gewogen gemiddelde tarief. De kosten voor een individuele gemeente worden dus bepaald door de afgelegde kilometers door klanten van die gemeenten vermenigvuldigd met het gewogen gemiddelde kilometertarief. Het gemiddelde kilometertarief wordt berekend door de kosten van alle reiszones (dus exclusief de opstapzone) te delen door de afgelegde kilometers.

## Voorstel 2 - Nieuwe afrekensystematiek beheerskosten

De huidige beheerskosten worden gevormd door Regie en Bedrijfsvoering, conform het bedrijfsplan. De huidige verdeling van de beheerskosten is als volgt:

| ***Huidige verdeelsystematiek*** | ***Verdeelsleutel*** | ***Voorbeelden kosten*** |
|---|---|---|
| ***Regie*** | *50% pashouders/50% inwoners* | *Loonkosten alle medewerkers ritreservering* |
| ***Bedrijfsvoering*** | *50% pashouders/50% inwoners* | *Beheerkosten, loonkosten (alle medewerkers exclusief ritreservering), kapitaalkosten* |

Binnen deze kosten vallen onder andere taken die voorheen (2006–2016) in de vervoerstarieven waren opgenomen, zoals ritreservering en klachtafhandeling. Deze taken zijn door Omnibuzz overgenomen en worden nu dus als beheerskosten beschouwd. Een groot deel van deze beheerskosten, zoals de werkzaamheden van ritreservering, klantenadministratie en klachtenafhandeling, is echter direct te relateren aan het vervoer.

Het voorstel is dan ook om deze kosten te verdelen op basis van gebruik van vervoer. Deze kosten noemen we in het voorstel 'indirecte vervoerskosten'. Het aantal ritten is de meest bepalende factor in de kostenopbouw van deze componenten. Hiermee komen we het beste tegemoet aan de onderliggende wens. De resterende kosten, zoals loonkosten van directie, management en staf, automatiseringskosten en huur van het pand definiëren wij als 'overhead'. Hiermee brengen wij de verdeelsleutel direct in lijn met de wijze waarop financiële informatie vanuit de wettelijke verplichting aangeleverd moet worden en de definitie van overhead in de Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek. Dit biedt de meest zuivere presentatie van de verscheidene kostenposten en zorgt voor herkenbaarheid in de financiële documenten. Op basis van financiële draagkracht van gemeenten wordt een verdeling op basis van inwoners voor deze kosten nog steeds als passend gezien, dit aspect uit de huidige verdeelsleutel blijft dus gehandhaafd in dit voorstel. Dit leidt tot het volgend voorstel nieuwe afrekensystematiek beheerskosten:

| ***Voorstel verdeelsystematiek*** | ***Verdeelsleutel*** | ***Voorbeelden kosten*** |
|---|---|---|
| ***Indirecte vervoerskosten*** | *Aantal ritten* | *Loonkosten ritreservering en klantenservice* |
| ***Overhead*** | *Inwoners* | *Loonkosten directie, management en staf, automatisering, facilitaire kosten* |

- Overhead: De totale overhead kosten, conform de definities van de Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek, worden gedragen door de gemeenten naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS.
- Indirecte vervoerskosten: alle kosten verband houdende met de uitvoering van het vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten op basis van het werkelijk aantal ritten dat gemaakt wordt door de inwoners van die gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben.

Dit voorstel doet zowel recht aan het principe van afrekening op daadwerkelijke gebruik (indirecte vervoerskosten) als het principe van solidariteit (overhead). Een positief neveneffect is dat het aantal pashouders geen invloed meer heeft op de verdeelsleutel. Deze factor leidde in het verleden regelmatig tot onwenselijke effecten, doordat gemeenten het aantal pashouders wilt terugbrengen.

## Indicatie gevolgen gemeentelijke begrotingen

De totale begroting van Omnibuzz wijzigt niet door de invoering van dit voorstel, maar beide componenten leiden tot een verschuiving van de kostenverdeling tussen de deelnemende gemeenten. Voor de berekening van de indicatieve gevolgen van beide componenten maken we gebruik van de gegevens die aan de basis liggen van laatst vastgestelde begrotingen;

- Indirecte vervoerskosten: het aantal ritten in de berekening komt uit de begroting 2022 + MJP 2023-2025. Het jaar 2023 uit deze begroting nemen we als basis, omdat dit het beoogde jaar van invoering is.
- Voor het aantal inwoners wordt dezelfde begroting gebruikt.
- Directe vervoerskosten: ook hiervoor zijn de gegevens (ritten, reiszones en kilometers) over kalenderjaar 2023 conform begroting 2022 + MJP 2023-2025 gebruikt.

Voor de begroting 2022 + MJP 2023-2025 zijn de cijfers van kalenderjaar 2019 de basis. Dit betreft het laatste volledige jaar voor COVID-19. Volledigheidshalve vermelden we dat we voor deze berekening alle kosten gebruiken met uitzondering van de meereizende OV'er (nagenoeg kostenneutraal) en toeslagen (slechts een paar procent van de totale vervoerskosten). Deze aspecten zouden de berekening en presentatie in dit stadium onnodig detaillistisch maken, terwijl het effect beperkt is tot maximaal 4% van de totale vervoerskosten. Bovendien hebben deze componenten weinig voorspellende waarde. In de daadwerkelijke afrekening achteraf worden alle details uiteraard wel meegenomen.

Doordat de nieuwe systematiek een sterkere relatie heeft met het daadwerkelijk verbruik op de weg, speelt de ontwikkeling van het reisgedrag een nog grotere rol in de kostenontwikkeling voor gemeenten. De grillige ontwikkeling van het vervoer in de actualiteit maakt de kostenontwikkeling minder goed voorspelbaar. Dit geldt als belangrijke kanttekening bij de berekeningen.

Overigens is die garantie er ook niet als de afrekening op zones gehandhaafd blijft. De onzekerheid wordt niet veroorzaakt door de afrekensystematiek, maar door de onzekere ontwikkeling van het vervoer. De volgende berekening houdt geen rekening met deze onzekerheid, maar geeft puur de effecten van de omzetting van de afrekensystematiek weer. Dit leidt tot de meest zuivere basis voor besluitvorming.

### Effecten aanpassing afrekening beheerskosten

In tegenstelling tot de huidige systematiek, waarbij de verdeelsleutel op voorhand bekend is, kan dit bij de nieuwe systematiek pas achteraf worden vastgesteld, omdat de indirecte vervoerskosten worden verdeeld naar rato van het daadwerkelijk aantal uitgevoerde ritten.

Op basis van historische gegevens tonen we aan wat de mogelijke effecten van deze aanpassing zijn voor de individuele gemeenten. Gemeenten met relatief veel ritten, vaak stedelijke/grote gemeenten, gaan op basis van het aantal ritten meestal een groter deel van de indirecte vervoerskosten dragen, andere gemeenten juist een kleiner aandeel. Voor het juiste perspectief, de totale kosten in de laatste regel maken ongeveer 23% uit van de totale begroting.

Een overzicht van het financiële effect per gemeente op basis van de cijfers voor 2023 uit de meest recente begroting 2022 + MJP 2023-2025:

| **Gemeente** | **Kosten Huidige systematiek** | **Kosten nieuwe systematiek** | **Verschil absoluut** | **Verschil procentueel** |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 80.971 | € 71.906 | € -9.065 | -11,2% |
| Beekdaelen | € 177.283 | € 165.076 | € -12.207 | -6,9% |
| Beesel | € 64.570 | € 53.141 | € -11.429 | -17,7% |
| Bergen | € 56.523 | € 45.293 | € -11.230 | -19,9% |
| Brunssum | € 153.801 | € 170.738 | € 16.937 | 11,0% |
| Echt-Susteren | € 160.274 | € 151.228 | € -9.046 | -5,6% |
| Eijsden-Margraten | € 135.422 | € 115.817 | € -19.605 | -14,5% |
| Gennep | € 93.404 | € 89.219 | € -4.185 | -4,5% |
| Gulpen-Wittem | € 81.391 | € 67.457 | € -13.933 | -17,1% |
| Heerlen | € 456.371 | € 545.275 | € 88.904 | 19,5% |
| Horst aan de Maas | € 171.449 | € 158.483 | € -12.966 | -7,6% |
| Kerkrade | € 296.592 | € 331.182 | € 34.590 | 11,7% |
| Landgraaf | € 237.735 | € 248.069 | € 10.335 | 4,3% |
| Leudal | € 163.853 | € 141.475 | € -22.378 | -13,7% |
| Maasgouw | € 121.737 | € 113.446 | € -8.291 | -6,8% |
| Maastricht | € 726.569 | € 846.139 | € 119.570 | 16,5% |
| Meerssen | € 116.614 | € 114.897 | € -1.717 | -1,5% |
| Nederweert | € 75.947 | € 65.054 | € -10.894 | -14,3% |
| Peel en Maas | € 173.645 | € 159.513 | € -14.132 | -8,1% |
| Roerdalen | € 84.529 | € 81.624 | € -2.905 | -3,4% |
| Roermond | € 299.877 | € 277.622 | € -22.254 | -7,4% |
| Simpelveld | € 52.653 | € 45.040 | € -7.612 | -14,5% |
| Sittard-Geleen | € 498.190 | € 527.341 | € 29.151 | 5,9% |
| Stein | € 111.470 | € 99.931 | € -11.538 | -10,4% |
| Vaals | € 59.384 | € 49.039 | € -10.345 | -17,4% |
| Valkenburg a/d Geul | € 83.167 | € 91.047 | € 7.880 | 9,5% |
| Venlo | € 543.022 | € 476.672 | € -66.350 | -12,2% |
| Venray | € 165.128 | € 172.408 | € 7.280 | 4,4% |
| Voerendaal | € 57.633 | € 58.053 | € 420 | 0,7% |
| Weert | € 229.483 | € 196.498 | € -32.984 | -14,4% |
| **Totaal** | **€ 5.728.685** | **€ 5.728.685** | **€ 0** | |

## Effecten aanpassing vervoerskosten

De overige 77% van de begroting bestaat uit de vervoerskosten. De afrekening van vervoer in kilometer in plaats van zones cf. de eerder omschreven wijze levert op basis van de cijfers voor 2023 uit de meest recente begroting 2022 + MJP 2023-2025 de volgende effecten op (de klantbijdrage is buiten beschouwing gelaten, omdat deze geen invloed heeft op het verschil):

| **Vervoerskosten gemeenten -2023** | **Vervoerskosten (zones)** | **Vervoerskosten (km)** | **Verschil absoluut** | **Verschil procentueel** |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 228.629 | € 233.705 | € 5.076 | 2,2% |
| Beekdaelen | € 546.884 | € 555.402 | € 8.518 | 1,6% |
| Beesel | € 150.975 | € 145.485 | € -5.490 | -3,6% |
| Bergen | € 119.865 | € 141.610 | € 21.744 | 18,1% |
| Brunssum | € 647.703 | € 631.212 | € -16.490 | -2,5% |
| Echt-Susteren | € 539.781 | € 577.476 | € 37.695 | 7,0% |
| Eijsden-Margraten | € 401.959 | € 409.595 | € 7.636 | 1,9% |
| Gennep | € 299.875 | € 298.921 | € -954 | -0,3% |
| Gulpen-Wittem | € 261.432 | € 281.049 | € 19.617 | 7,5% |
| Heerlen | € 2.007.752 | € 2.002.402 | € -5.350 | -0,3% |
| Horst aan de Maas | € 446.696 | € 465.967 | € 19.271 | 4,3% |
| Kerkrade | € 1.347.443 | € 1.302.398 | € -45.046 | -3,3% |
| Landgraaf | € 988.942 | € 967.586 | € -21.356 | -2,2% |
| Leudal | € 420.352 | € 495.982 | € 75.629 | 18,0% |
| Maasgouw | € 402.313 | € 445.143 | € 42.830 | 10,6% |
| Maastricht | € 3.225.213 | € 2.982.043 | € -243.170 | -7,5% |
| Meerssen | € 481.352 | € 507.500 | € 26.147 | 5,4% |
| Nederweert | € 170.919 | € 184.588 | € 13.669 | 8,0% |
| Peel en Maas | € 439.675 | € 457.976 | € 18.301 | 4,2% |
| Roerdalen | € 228.717 | € 243.442 | € 14.725 | 6,4% |
| Roermond | € 745.347 | € 746.625 | € 1.278 | 0,2% |
| Simpelveld | € 146.153 | € 149.728 | € 3.575 | 2,4% |
| Sittard-Geleen | € 1.827.466 | € 1.897.518 | € 70.052 | 3,8% |
| Stein | € 257.880 | € 287.314 | € 29.434 | 11,4% |
| Vaals | € 172.534 | € 193.179 | € 20.645 | 12,0% |
| Valkenburg a/d Geul | € 370.789 | € 391.447 | € 20.658 | 5,6% |
| Venlo | € 1.344.223 | € 1.274.216 | € -70.007 | -5,2% |
| Venray | € 403.091 | € 392.673 | € -10.418 | -2,6% |
| Voerendaal | € 182.356 | € 178.717 | € -3.639 | -2,0% |
| Weert | € 431.408 | € 396.825 | € -34.583 | -8,0% |
| **TOTAAL** | **€ 19.237.723** | **€ 19.237.723** | **€ 0** | |

## Totale effecten nieuwe afrekensystematiek

Beide voorgaande tabellen leiden samen tot het volgend totaal effect:

| Eindresultaat - gemeenten | Huidige verdeelsleutels | Toekomstige verdeelsleutels | Verschil absoluut | Verschil procentueel |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 309.600 | € 305.611 | € -3.990 | -1,3% |
| Beekdaelen | € 724.167 | € 720.478 | € -3.688 | -0,5% |
| Beesel | € 215.545 | € 198.626 | € -16.919 | -7,8% |
| Bergen | € 176.388 | € 186.903 | € 10.515 | 6,0% |
| Brunssum | € 801.504 | € 801.950 | € 446 | 0,1% |
| Echt-Susteren | € 700.055 | € 728.704 | € 28.650 | 4,1% |
| Eijsden-Margraten | € 537.381 | € 525.412 | € -11.968 | -2,2% |
| Gennep | € 393.279 | € 388.140 | € -5.139 | -1,3% |
| Gulpen-Wittem | € 342.823 | € 348.507 | € 5.684 | 1,7% |
| Heerlen | € 2.464.123 | € 2.547.677 | € 83.554 | 3,4% |
| Horst aan de Maas | € 618.145 | € 624.450 | € 6.305 | 1,0% |
| Kerkrade | € 1.644.035 | € 1.633.579 | € -10.456 | -0,6% |
| Landgraaf | € 1.226.677 | € 1.215.655 | € -11.022 | -0,9% |
| Leudal | € 584.205 | € 637.457 | € 53.252 | 9,1% |
| Maasgouw | € 524.050 | € 558.589 | € 34.539 | 6,6% |
| Maastricht | € 3.951.782 | € 3.828.183 | € -123.599 | -3,1% |
| Meerssen | € 597.966 | € 622.396 | € 24.430 | 4,1% |
| Nederweert | € 246.866 | € 249.641 | € 2.775 | 1,1% |
| Peel en Maas | € 613.320 | € 617.489 | € 4.168 | 0,7% |
| Roerdalen | € 313.246 | € 325.066 | € 11.820 | 3,8% |
| Roermond | € 1.045.224 | € 1.024.247 | € -20.976 | -2,0% |
| Simpelveld | € 198.806 | € 194.769 | € -4.038 | -2,0% |
| Sittard-Geleen | € 2.325.656 | € 2.424.859 | € 99.203 | 4,3% |
| Stein | € 369.350 | € 387.245 | € 17.895 | 4,8% |
| Vaals | € 231.917 | € 242.218 | € 10.300 | 4,4% |
| Valkenburg a/d Geul | € 453.956 | € 482.494 | € 28.538 | 6,3% |
| Venlo | € 1.887.245 | € 1.750.889 | € -136.356 | -7,2% |
| Venray | € 568.219 | € 565.081 | € -3.138 | -0,6% |
| Voerendaal | € 239.989 | € 236.770 | € -3.219 | -1,3% |
| Weert | € 660.890 | € 593.323 | € -67.567 | -10,2% |
| **Totaal** | **€ 24.966.408** | **€ 24.966.408** | **€ 0** | **0,0%** |

Bovenstaande tabel toont nog steeds verschillende effecten voor de deelnemende gemeenten, maar de onderlinge verschillen zijn (procentueel) minder groot dan beide aanpassingen separaat. Beide aanpassingen compenseren elkaar dus voor een deel. Dit was één van de belangrijkste argumenten om beide besluiten aan elkaar te koppelen.

### Kosten implementatie

Het implementeren van deze aanpassingen neemt kosten met zich mee, doordat bijvoorbeeld rapportage- en facturatiestromen moeten worden aangepast. Doordat dit zich alleen op de afrekening met gemeenten richt, zijn de kosten in deze fase beperkt en worden ingeschat op ongeveer € 7.500.

## Voorstel 3 - Wijziging GR Omnibuzz

Het voorstel voor de aanpassing van de verdeelsystematiek van de beheerskosten is verwerkt in het conceptwijzigingsbesluit van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz onder artikel 18, lid 1. De aanpassingen zijn geel gearceerd, de rest van de tekst is ongewijzigd. Na positieve besluitvorming in de vergadering van het algemeen bestuur op 6 juli 2022 dient elke gemeente de besluitvorming voor de wijziging GR Omnibuzz in gang te zetten. Hierbij zal Omnibuzz de gemeenten ondersteunen.

De financiële effecten uit dit voorstel zullen voor dat traject verwerkt worden in een concept begrotingswijziging 2023-1, welke als bijlage bij het conceptwijzigingsbesluit wordt toegevoegd. Op deze wijze krijgen de gemeenteraden de mogelijkheid om ook de financiële gevolgen van de wijziging mee in overweging te nemen. Het besluit om de afrekening van de vervoerskosten aan te passen, is onder voorbehoud van de definitieve wijziging van de GR Omnibuzz. In het geval dat de afrekensystematiek in de GR niet wordt aangepast, blijft de afrekening van het vervoer dus ook voor gemeenten op basis van zones.

### Proces besluitvorming wijziging GR en begroting

In bijlage 2 treft u een concrete planning, waarin het proces voor besluitvorming over de wijziging van de GR en de begrotingswijziging zijn opgenomen. Hierin wordt duidelijk aangegeven hoe deze twee processen gelijktijdig kunnen lopen, voorzien van een korte toelichting.

### Korte toelichting proces en bevoegdheden GR wijziging

Conform artikel 23 van de GR kan op voorstel van het dagelijks bestuur of de colleges de regeling gewijzigd worden. Het wijzigingsvoorstel wordt, na instemming door het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur verstuurd aan de colleges en raden van de gemeenten. Een wijziging van de GR komt alleen tot stand, indien drie vierde van de colleges een gelijkluidend besluit daartoe hebben genomen en de raden voor dit besluit de benodigde toestemming hebben gegeven. Dit betekent dat de colleges van de gemeenten bevoegd zijn te besluiten over de voorgestelde wijziging, nadat zij toestemming hebben van de raden. Als de raden de verleende toestemming hebben gegeven, kunnen de colleges overgaan tot definitieve besluitvorming.

Op 11 mei heeft het dagelijks bestuur van Omnibuzz kennis genomen van de voorgestelde wijziging (de nieuwe afrekensystematiek). Zij leggen dit op 6 juli voor aan het algemeen bestuur. Na besluitvorming door het algemeen bestuur, kan de procedure bij gemeenten starten:

- Het algemeen bestuur zendt de ontwerpregeling toe aan de colleges van de gemeenten.
- De nieuwe Wet gemeenschappelijke regeling schrijft voor dat raden hun zienswijze kunnen geven op het ontwerp. Dit betekent dat de colleges de raden de ontwerpregeling voorleggen. De raden moeten binnen 8 weken na ontvangst hun zienswijze geven. Dit is de uiterlijke termijn, raden kunnen ook al eerder hun zienswijze geven.
- Eventueel wordt de ontwerpregeling aangepast naar aanleiding van de zienswijzen.
- Na de zienswijzeprocedure kan het college overgaan tot besluitvorming. Hiervoor hebben zij vervolgens de benodigde toestemming nodig van de raad. De termijn voor het vragen van toestemming voor wijziging van de regeling is niet gewijzigd en bedraagt formeel nog steeds 13 weken (art. 10:32 lid 1 jo. art. 10:31 lid 1 Awb). Ook hier geldt, dat de raad ook eerder toestemming kan geven en niet de volledige 13 weken tijd in acht neemt.
- Als de raad toestemming heeft gegeven, kan het college overgaan tot definitieve besluitvorming.

### Korte toelichting proces en bevoegdheden begrotingswijziging

Conform artikel 19 van de GR zendt het dagelijks bestuur de ontwerpbegroting en bijbehorende stukken toe aan de colleges en raden, voordat deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden. Op basis van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regeling is het van belang dat raden 12 weken de gelegenheid hebben gehad om op de stukken te reageren. Zij kunnen binnen die 12 weken zienswijzen naar voren brengen. Na verloop van deze termijn beoordeelt het dagelijks bestuur de zienswijzen en geven zij gemotiveerd aan wat er met de zienswijzen gebeurd is. Pas als dit proces is doorlopen, wordt de ontwerpbegroting en bijbehorende stukken toegestuurd aan het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur stelt de ontwerpbegroting vervolgens vast. Voor het vaststellen van de gewijzigde begroting gaan we uit van de vergadering van 21 december 2022.

- De begrotingswijziging start gelijktijdig met het proces waarin de gemeenteraden toestemming geven aan de colleges voor het vaststellen van de gewijzigde GR.
- Het algemeen bestuur kan op basis van beide wijzigingen op 21 december 2022 de ontwerpbegroting vaststellen.
- Dit betekent dat in week 39 het dagelijks bestuur de ontwerpbegroting en bijbehorende stukken naar de gemeenten moet toesturen. Raden hebben dan precies 12 weken de tijd om zienswijzen te geven.

- De planning is krap, maar haalbaar. We starten we na de zomervakantie met beide processen, zodat we raden voldoende gelegenheid geven om zienswijzen te geven etc.

**Bijlagen**

- Overzicht amendementen (zie hieronder)
- Conceptwijzigingsbesluit GR Omnibuzz
- Toelichting wijziging GR

| Voorstel aan algemeen bestuur Omnibuzz: | |
|---|---|
| Opsteller | : [redacted] |
| Telefoon | : [redacted] |
| E-mail | : [redacted] |
| Datum | : 17 juni 2022 |
| Afdeling | : Staf, advies en projecten |

# Bijlage 1 – overzicht amendementen

**Weert (23 maart 2016, amendement):**

De zwaarwegende wens dat art. 18.1.b van de Gemeenschappelijke Regeling niet naar rato van het aantal gebruikers, maar naar rato van het daadwerkelijk ritverbruik per gemeente van het jaar waarop die kosten betrekking hebben, wordt afgerekend.

**Venray (5 april 2016, motie):**

Het college opdracht te geven in de GR op te nemen, dat iedere gemeente haar evenredige bijdrage levert aan de directe en indirecte kosten die verbonden zijn met de daadwerkelijke kosten van een rit.

# Bijlage 2 - Planning besluitvormingsproces

Begrotingswijziging is ***paars*** gearceerd

GR wijziging is ***turquoise*** gearceerd.

| PLANNING | Juni | | Juli | | | Augustus | | September | | | Oktober | | | November | December | | | Januari | | Februari |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| WEEK | 22 | 23 t/m 26 | 27 | 28 | 29 t/m 30 | 31 t/m 34 | 35 | 36 | 37 38 | 39 | 40 41 | | 42 43 | 44 t/m 48 | 49 50 51 | 52 | 1 t/m 3 | 4 | 5 t/m 9 | |
| **Proces besluitvorming** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aanleveren gewijzigde GR algemeen bestuur | 2-jun | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vergadering algemeen bestuur inzake GR-wijziging | | | 6-jul | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Toesturen ontwerp GR-wijziging aan colleges | | | | 11-jul | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zienswijzeprocedure raden ontwerp GR-wijziging | | | | | | | 29-aug | *Ten minste 8 weken* | | | | | | | | | | | | |
| Voorlopige besluitvorming colleges | | | | | | | | | | | | | 24-okt | | | | | | | |
| Vergadering dagelijks bestuur inzake begrotingswijziging | | | | | | | | | | 28-sep | | | | | | | | | | |
| Toesturen begrotingswijziging en bijbehorende stukken gemeenten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Proces toestemming raden | | | | | | | | | | | | | | *Ten minste 13 weken* | | | | | | |
| Zienswijzeprocedure raden begrotingswijziging | | | | | | | | | | | | | | *Ten minste 12 weken* | | | | | | |
| **Vaststellen begrotingswijziging algemeen bestuur** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Definitieve besluitvorming colleges** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 30-jan | |
| Bekendmaking gewijzigde GR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Vakantie en zomerreces** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vakanties | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zomerreces colleges en raden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |