

Oplegnotie zienswijze Omnibuzz

Onderwerp: Omnibuzz; jaarverslag 2018, begroting 2019-1 en begroting 2020 & meerjarenperspectief 2021-2023

Aan dames en heren van de raadsadviescommissie Sociaal Domein,

1. Doel, Samenvatting en Advies van het raadsvoorstel

Deze oplegnotitie heeft tot doel uw commissie te informeren van de financiële stand van zaken rondom de Gemeenschappelijke Regeling (GR) van Omnibuzz voor het collectief vraaggestuurd vervoer (CVV).

In de gemeente Valkenburg aan de Geul is de procedure dat de raadsadviescommissie de stukken met de conceptzienswijze krijgt voorgelegd voor akkoord (eventueel met een aanvulling of aanpassing). Indien er geen akkoord is, gaan de stukken met een raadsvoorstel naar de raadsvergadering. De uiteindelijke zienswijze zal worden doorgeleid naar het secretariaat van de GR.

Het advies aan uw commissie is

- Kennis te nemen van het Jaarverslag 2018, begroting 2019-1 en begroting 2020 & meerjarenperspectief 2021-2023;
- De te verwachte tekorten op het WMO collectief vraaggestuurd vervoer (CVV) in onze meerjarenbegroting op te vangen uit de taakstelling sociaal domein;
- Een zienswijze in te dienen met tenminste de eerder voorgestelde punten en deze kenbaar te maken bij het Dagelijks - en het Algemeen Bestuur van Omnibuzz.

2. Situatie / Aanleiding / Probleem

De gemeente Valkenburg aan de Geul neemt deel aan de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz voor collectief vraaggestuurd vervoer (CVV), die op dit moment 30 Limburgse gemeenten telt. Wethouder Meijers is lid van het Algemeen Bestuur namens Valkenburg aan de Geul.

De GR legt nu aan de Raden van de deelnemende gemeenten de volgende stukken voor ter inwinnen van eventuele zienswijzen:

- Jaarverslag 2018
- Beleidsbegroting 2019-1e wijziging en
- Beleidsbegroting 2020 en Meerjarenperspectief 2021-2023

U heeft tot 30 mei 2019 de tijd om uw zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. De zienswijze wordt aan het dagelijks bestuur verstuurd ter voorbereiding van haar vergadering. Vervolgens worden de stukken naar het algemeen bestuur verzonden die op 4 juli 2019 tot besluitvorming zal overgaan.

Gelet op de GR regels dient de gemeenteraad voorafgaand aan de vaststelling in de gelegenheid te worden gesteld zienswijze in te brengen.

3. Relatie met bestaand beleid

Toelichting jaarverslag 2018

Het vervoersvolume in 2018 was groter dan de voorspelling in de begroting 2018 1^e wijziging (2018-1). Dat terwijl deze begroting 2018-1 vorig jaar al een kostenverhoging van €48.000,- liet zien ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2018. Deze verhoging bleek dus nog niet genoeg voor de dekking van het vervoersjaar 2018. Hierdoor was een negatief resultaat gerealiseerd van € 465.520,-, vertaald voor Valkenburg aan de Geul was dat € 7.744,-.

Echter door een onttrekking aan de algemene reserves (€644.683,-, zonder dat de algemene reserves in gevaar komen) worden zwarte cijfers geschreven in 2018.

Een negatief resultaat dat uiteindelijk een positieve resultaat wordt van € 179.163,- vanwege de inzet van reserves (spaargeld).

Daarnaast wordt voorgesteld om een kleine bestemmingsreserve ICT en een oude bestemmingsreserve personeel (deze laatste van enkel de 10 oude Omnibuzz gemeenten) te laten vrijvallen.

In totaal zal de gemeente Valkenburg aan de Geul een bedrag over het jaar 2018 gaan ontvangen van €7.628,-. Dit bedrag komt ten gunste van de taakstelling sociaal domein.

Toelichting begroting 2019-1 (1e wijziging van de oorspronkelijke begroting 2019)

Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting van boekjaar 2019 valt deze gewijzigde begroting 2019-1 bijna 3,4 miljoen duurder uit. Voor de Gemeente Valkenburg aan de Geul houdt dit in een verhoging van € 76.041,-.

	2019	2019-1	
	totaal	totaal	meerkosten
Valkenburg a/d Geul	€ 325.477	€ 401.518	€ 76.041
Totaal Omnibuzz	€ 19.021.843	€ 22.409.979	€ 3.388.136

Deze stijging is grotendeels te verklaren door twee factoren.

1. BTW gemeentelijke bijdrage

Door een veranderde afspraak met de belastingdienst is het niet meer mogelijk dat Omnibuzz de eigen bijdragen van de klanten opneemt als baten in de begroting. Zij gaan deze eigen bijdragen wel innen, maar per kwartaal aan de gemeenten uitbetalen met ingang van april 2019. Dit verklaart een stijging van bijna 2,3 miljoen. Een stijging die dus eigenlijk geen stijging is. Onder de streep is er geen financieel effect hiervan.

Kijkend naar de gemeente Valkenburg aan de Geul en haar verhoging van € 76.041, betreft dit € 46.353. Wij gaan dus in onze eigen begroting baten opnemen van € 46.353. Hierdoor is de netto stijging € 29.688, waarvan € 26.623 vervoerskosten betreft en € 3.065 overige kosten als regie, planning, beheer en lonen. Zaken die meestijgen met een hoger vervoersvolume.

2. Stijging van het vervoersvolume

De begroting 2019 ging uit van een gerealiseerde vervoersvolume van 2017. De begroting 2019-1 gaat uit van het gerealiseerde vervoersvolume van 2018, welke in ons geval 4% hoger ligt. Daarnaast is er gerekend met een prijsverhogende indexering van 2,2%. Tot slot is het vervoersvolume op verzoek van onze gemeente zelf verhoogd vanwege verwachte stijging in 2019 t.o.v. 2018 van nogmaals 4%. Dit om problemen zoals omschreven bij het jaarverslag 2018 te voorkomen. We kunnen een tekort immers niet nogmaals dekken met geld uit de algemene reserves.

Dekking Valkenburg aan de Geul

	2019-1
Totale kosten	€ 401.518
Gemeentelijke begroting	- € 337.142
Baten eigen bijdragen cliënten	- € 46.353
Tekort	€ 18.023

Het tekort komt ten laste van de taakstelling Sociaal Domein.

Toelichting Begroting 2020 & Meerjarenperspectief 2021-2023

De Begroting 2020 en het Meerjarenperspectief 2021-2023 passen net als de begroting 2019-1 niet binnen de huidige gemeentelijke begroting. Ondanks de hoge begrote kosten is de verwachting dat dit nog niet genoeg zal zijn. Dit vanwege de verdere stijging van het vervoersvolume, maar ook

met het oog op de indexering en de nieuwe aanbesteding die een hogere vervoersprijs gaat opleveren.

Hierna worden de huidige begroting 2019, 2020 inclusief meerjarenbegroting schematisch weergegeven ten opzichte van de gemeentelijke begroting. Hierdoor worden de te verwachte tekorten inzichtelijk gemaakt.

De tekorten gaan ten laste van de taakstelling sociaal domein.

	Totaal Omnibuzz	Kosten Valkenburg aan de Geul	Gemeentelijke begroting	Geschatte baten eigen bijdragen	Tekort
2019	€ 22.409.979	€ 401.518	€ 337.142	€ 46.353	€ 18.023
2020	€ 23.361.227	€ 421.072	€ 342.360	€ 63.164	€ 15.548
2021	€ 23.762.376	€ 428.463	€ 347.780	€ 64.553	€ 16.130
2022	€ 24.230.513	€ 436.982	€ 354.689	€ 65.974	€ 16.319
2023	€ 24.750.792	€ 446.384	€ 354.689	€ 67.425	€ 24.270

Inmiddels heeft een bericht ons bereikt dat de aanbesteding bijna rond is en dat de tarieven voor vervoer vanaf 2020 zullen stijgen met 8,5 % terwijl in deze cijfers gerekend is met een stijging van slechts 2,2% (NEA-index). Daarbij wordt voor de begrotingsjaren 2021 en verder gerekend met een nullijn in het vervoersvolume. Dit lijkt niet realistisch in een vergrijzende samenleving met een steeds grotere groep deelnemers aan het CVV. De eerste 3 maanden van 2019 zien we zelfs een stijging van maar liefst 9% ten opzichte van 2017.

De kosten voor Omnibuzz zullen dus de komende jaren veel verder stijgen dan wat hier wordt omschreven. De tekorten zullen naar verwachting hoger worden.

Beleidsbegroting

De missie van Omnibuzz is “Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later”.

Omnibuzz kent 3 pijlers om deze visie te verwezenlijken

1. Het kantelen van vervoer en het gebruik van openbaar vervoer stimuleren.
Hiertoe hebben zij in 2017 de ‘Voor ElkaarPas’ (VEP) geïntroduceerd en verwijzen zij naar de website: www.ikwilvervoer.nl die vrijblijvende adviezen geeft over alle vervoersmogelijkheden in de afzonderlijke gemeenten.
Vanaf 2019 en verder willen zij samen met Arriva en de provincie deze kanteling verder proberen te ontwikkelen door een actieve campagne en onderzoek te doen naar de relatie tussen OV en doelgroepenvervoer.
2. Efficiënter doelgroepenvervoer
In 2019 wordt het CVV opnieuw aanbesteed. Daarnaast is er in 2018 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor instroom van ander doelgroepenvervoer dan het CVV. Door het laten instromen en combineren van andere vervoersstromen zoals leerlingenvervoer, vervoer uit de jeugdwet en WMO begeleid (WMO BG) vervoer verwachtte men dit efficiënter en effectiever te kunnen doen. De werkgroep leerlingenvervoer heeft aangegeven dat hier geen sprake van is. Samenvoeging is niet mogelijk en als men het mogelijk wil maken, wordt het vele malen duurder. De werkgroep vervoer ihkv jeugdhulp zag ook geen voordelen, mits er gecombineerd kon worden met leerlingenvervoer. Dat laatste is dus geen optie. De werkgroep WMO BG concludeerde dat deze voorziening al grotendeels is weggezet in de aanbesteedde trajecten voor cliënten (dagopvang is inclusief vervoer). Wanneer Omnibuzz dan toch het vervoer zou overnemen zou dit voor sommige gemeenten duurder en voor andere goedkoper zijn. In het onderzoek bleek dat gemeenten afhaakten en het uiteindelijk voor iedereen duurder werd.
Desalniettemin heeft Omnibuzz ook in 2019 en verder nog steeds de ambitie om kleinschalig ander doelgroepenvervoer te gaan uitvoeren.
3. Investeren in een slimme organisatie

Door professionalisering van de organisatie en het zijn van een kennis- en ontwikkelcentrum voor toekomstbestendig doelgroepenvervoer. In de begroting en meerjarenperspectief kunt u lezen wat Omnibuzz de komende jaren allemaal wil doorontwikkelen en onderzoeken. Ook staat in het meerjarenperspectief dat er (beperkte) ruimte is om andere taken op te pakken voor gemeenten.

Omnibuzz doet dus veel meer dan het CVV regelen. In de bijgevoegde stukken leest u meer hierover.

De vraag rijst of Omnibuzz wel zoveel extra taken moet uitvoeren of dat zij zich moeten houden bij hun core-business en een bijbehorende organisatie moet hebben die 'lean and mean' is.

Het lijkt alsof Omnibuzz haar identiteit ontleent aan hoe groot ze zijn en hoeveel ze doen. Ondanks de slechte rapporten uit pijler 2, stoppen ze niet met deze wens om meer vervoersstromen samen te voegen. Dit blijft terugkomen in de financiële stukken.

De acties uit pijler 1 lijken nuttig, maar het zou fijn zijn om inzichtelijk te krijgen wat dit nu daadwerkelijk oplevert.

Ook is Omnibuzz bezig met het onderzoeken naar mogelijkheden voor samenwerking met Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen. Groter is niet altijd beter en efficiënter. Dat bleek uit de rapporten voor instroom andere vervoersstromen en dat blijkt uit de bedrijfsvoering. De oude Omnibuzz met 10 gemeenten waaronder Valkenburg aan de Geul, telde 11,2 fte. Het Omnibuzz in 2019 met 30 gemeenten telt 63,51 fte.

Tot slot willen ze in pijler 3 uitgroeien tot een kenniscentrum voor toekomstig doelgroepenvervoer (niet CVV, maar algemeen doelgroepenvervoer). Is dit allemaal wel nodig?

Wegen de kosten voor hetgeen Omnibuzz allemaal doet en onderzoekt naast hun taken voor CVV wel op tegen de opbrengsten? Kunnen die opbrengsten dan ook inzichtelijk gemaakt worden? Zodat hier een goede afweging in gemaakt kan worden.

Samenvattend, de risico's inzake de begroting en meerjarenperspectief.

- Het vervoersvolume voor de jaren 2021-2023 wordt niet verhoogd met een opslagpercentage. Dit brengt een risico met zich mee. Juist omdat de afgelopen jaren laten zien dat het vervoer toeneemt. Uiteraard zal de stijging op een ogenblik gaan afzakken. Tot nu toe zien we die afzakking nog niet. De eerste 3 maanden van 2019 zien we zelfs een stijging van maar liefst 9% ten opzichte van 2017. Uiteraard willen we dat mensen die nu steeds langer thuis wonen, blijven meedoen in de samenleving, daar hoort vervoer bij. Ook wordt de betreffende doelgroep steeds groter. Een nullijn is daarom niet verstandig en doet de cijfers beter uitzien dan de verwachting is. Wanneer vervoer toeneemt, is hoogstwaarschijnlijk ook een toename aan verwante kosten zoals regie, planning, beheer en loon.
- De rol c.q. taakopdracht die Omnibuzz zichzelf toedicht met de genoemde pijlers in de beleidsbegroting, is te ruim. Omnibuzz dient zich te beperken tot de taak waarvoor deze organisatie in het leven is geroepen, te weten het optreden als makelaar tussen de Wmo-cliënten en de vervoersbedrijven. Daarmee kunnen de organisatiekosten verder beperkt worden. Omnibuzz heeft veel personeel in dienst. Zij dient de verantwoordelijkheid op te pakken om de kosten voor CVV zo laag mogelijk te houden. Het gaat hier immers om maatschappelijk geld.
- De aanbestedingsresultaten leiden tot een verhoging van tarieven van 8,3%. Dit is substantieel meer dan de in de begroting 2020 ingecalculerde 2,2%.

4. Gewenst beleid en mogelijke opties

Beheersmaatregelen

Medio 2018 heeft Omnibuzz enkele beheersmaatregelen geopperd.

De interne beheersmaatregel bij Omnibuzz zijn reeds sinds 2019 doorgevoerd en leveren een besparing op van ongeveer €185.000 (op een bedrag van bijna 4,7 miljoen voor planning, regie en bedrijfsvoering).

Daarnaast zijn er ook beheersmaatregelen die gemeenten zelf kunnen hanteren om de kosten te drukken. Zoals herindiceren, verlagen van het maximale aantal zones, onderzoek naar oneigenlijk

gebruik enz. Deze zullen tijdens de behandeling van deze notitie in een presentatie aan uw raadsadviescommissie worden voorgelegd en de (on)mogelijkheden worden besproken. U kunt dan een advies geven op welke manier u deze beheersmaatregelen al dan niet zou willen invoeren.

5. Samenwerking

Er is overleg geweest tussen de heuvelland gemeenten en de gemeente Maastricht. De strekking is in alle zienswijzen van deze gemeenten hetzelfde.

6. Aanbestedingen

De genoemde aanbesteding voor een nieuw contract CVV vanaf 2020 wordt door Omnibuzz uitgevoerd namens alle 30 gemeenten.

7. Duurzaamheid

Collectief vraaggestuurd vervoer (CVV) draagt eraan bij dat ouderen langer duurzaam thuis kunnen wonen en kunnen mee participeren in de samenleving.

8. Financiën

De financiële consequenties zijn opgenomen onder punt 3 van deze notitie.

9. Communicatie

Een schriftelijke zienswijze van de commissie Sociaal Domein zal ter kennis worden gebracht aan het Algemeen Bestuur van Omnibuzz.

10. Afwegingen en Advies

Wij adviseren u een zienswijze in te dienen die op zijn minst de volgende punten bevat:

Met betrekking tot het jaarverslag 2018:

Deze voor kennisgeving aan te nemen.

Met betrekking tot de begroting 2020:

Bij wijze van zienswijze niet in te stemmen met de begroting van 2020.

In de begroting 2020 is er geen rekening gehouden met de verwachte hogere tarieven door aanbesteding. Dit blijkt nu 8,3% te zijn. De begroting 2020-1 (die we normaliter pas in april 2020 gaan ontvangen) zal hierdoor fors hoger uitkomen. Hier had u rekening mee kunnen houden. U geeft namelijk in uw brief van 12 april 2019 aan dat de tariefstijging van 8,3% vanwege de aanbesteding kleiner is dan de door u verwachtte 13,5% -18,5% stijging. Waarom, als u een verwachting hieromtrent had, heeft u deze niet meegenomen in de begroting 2020?

Daarbij rekent u met een stijging van het vervoersvolume van 4% (gemeentelijke keuze) echter ten opzichte van 2018. Wetende dat het vervoersvolume jaarlijks stijgt, zou hier doorgerekend moeten worden. Dus het gerealiseerde volume 2018 plus 4% is het begrote volume van 2019 plus daar bovenop nogmaals 4% is het begrote volume van 2020. Dit heeft u niet gedaan.

Wij zien graag op korte termijn een nieuwe begroting 2020 tegemoet.

Met betrekking tot de meerjarenbegroting:

Bij wijze van zienswijze niet in te stemmen met het meerjarenperspectief 2021-2023.

Dit meerjarenperspectief is niet aangepast op de nieuwe tarieven van de aanbesteding, zijnde een verhoging van de tarieven met 8,3%. Ook zouden wij graag de stijging van het vervoersvolume opgenomen zien in het meerjarenperspectief. Vanaf 2021 is er géén opslagpercentage toegepast op het vervoersvolume en rekent u met de begrote vervoersvolume van 2019. Uiteraard is de stijging van het vervoersvolume per gemeente anders. U heeft de trends per gemeente inzichtelijk en wij

zouden graag totdat de trend voor onze gemeente een trendbreuk laat zien, jaarlijks een vervoersstijging opgenomen zien van 4%.

Wij zien graag op korte termijn een nieuw meerjarenperspectief 2021-2023 tegemoet.

Met betrekking tot de indirecte kosten c.q. organisatiekosten in relatie tot de beleidsbegroting:

Kijkende naar de missie met bijbehorende eerste pijler (stimuleren OV ipv CVV) van Omnibuzz in relatie tot de ontwikkelingen van stijgend vervoersvolume, zouden wij graag zien wat de opbrengsten, in relatie tot alle gemaakte kosten (implementatiekosten, personeelskosten, structurele kosten enz), zijn van die eerste pijler.

Er is de laatste jaren veel geld gestoken in externe inhuur voor de projectgroepen inzake de instroom van andere vervoersstromen bij Omnibuzz. De onderzoeken geven aan deze instroom nu niet te doen, sommige onderzoeken geven aan om het de overstap nooit te maken. Het zou wijs zijn om de genoemde tweede pijler behorende bij uw missie te stoppen of tenminste de werkzaamheden flink terug te schroeven, zodat indirecte kosten c.q. organisatiekosten omlaag gebracht kunnen worden. Werkzaamheden die hier alsnog voor worden uitgevoerd op verzoek van individuele gemeenten, ook ten laste brengen van deze gemeenten.

Omnibuzz is een ambitieuze organisatie die zichzelf ten doel heeft gesteld uit te groeien tot een provinciaal kenniscentrum op vervoersgebied (derde pijler van de missie). Op zich is daar niks mis mee, maar vanwege het kostenaspect kan en mag de vraag gesteld worden, of de ambities van Omnibuzz niet verder reiken dan hetgeen strikt noodzakelijk is om als makelaar tussen de Wmo-cliënten en de vervoersbedrijven op te treden, datgene waarvoor Omnibuzz in het leven is geroepen. De indirecte kosten c.q. organisatiekosten van Omnibuzz zijn hierdoor hoog.

Concluderend zouden we graag meer inzicht krijgen in de verwachte opbrengsten van de drie genoemde pijlers in relatie tot alle (directe en indirecte) kosten die hiermee gepaard gaan. Deze informatie zou moeten leiden tot de inhoudelijke discussie welke taken Omnibuzz zou moeten krijgen naast het makelaarschap van het CVV.

11. Bijlagen

- 1 Aanbiedingsbrief begrotingswijziging 2019-1, begroting 2020 en meerjarenperspectief;
- 2 Uitgangspuntennotitie bij begroting 2019-1 en 2020;
- 3 Jaarverslag 2018 ;
- 4 Begroting 2019-1 ;
- 5 Begroting 2020 & Meerjarenperspectief 2021-2023;
- 6 Beheersmaatregelen uitgewerkt voor de gemeente Valkenburg aan de Geul.