



Aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel

Onderwerp

Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. concepten begrotingswijziging 2020-1, begroting 2021 en meerjarenperspectief.

Beslispunt(en)

1. Niet in te stemmen met de conceptbegroting 2020-1, de conceptbegroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024 van Omnibuzz en de GR te verzoeken om binnen 4 weken de volgende vragen te beantwoorden:
 - In kaart te brengen welke exogene (niet beïnvloedbare) factoren een rol spelen in de kostenverhoging;
 - In welke mate kostenverhogingen kunnen worden voorkomen door keuzemogelijkheden in afname van - niet verplichte- producten; bijvoorbeeld in de vorm van een cafetariamodel;
 - Welk beleid gevoerd wordt voor de midden lange termijn rondom kostenbeheersing.
2. Over de concept-begrotingswijziging 2020-1, de conceptbegroting 2021 respectievelijk het meerjarenperspectief daarnaast nog onderstaande in de zienswijze kenbaar te maken.
 - A. De (financiële) effecten van de corona-crisis voor het Omnibuzz-vervoer en specifiek de gemeente Eijsden-Margraten in beeld te brengen voor het jaar 2020 en de periode 2021-2024. Dit overzicht dient in de vorm van een begrotingswijziging te worden aangeboden.
 - B. De taakopdracht die Omnibuzz zichzelf toedicht, te weten een kenniscentrum op vervoersgebied, 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 worden beperkt.
 - C. Ten aanzien van instroom van ander vervoer wordt aanbevolen dat Omnibuzz niet meer blijft werken aan instroom van nieuwe doelgroepenvervoer, totdat de gemeente (de gemeenten) dat zelf ter sprake brengt.
 - D. De tarieven in de vervoerscontracten per 1-1-2020 zijn hoger dan in voorgaand contract. De tarieven stijgen onder andere als gevolg van het aanbestedingsresultaat en indexeringen. Omnibuzz dient deze stijging voor rekening te brengen van haar eigen begroting (en eventueel reserves) zonder dat dit leidt tot een hogere gemeentelijke bijdrage.
 - E. In 2020 vallen de kosten van Omnibuzz ten opzichte van 2019 € 1,6 miljoen hoger uit. Een deel van de stijgende kosten zijn toe te leiden naar een stijging van de regiekosten en bedrijfsvoering kosten (€ 259.000). Omnibuzz ziet zich genooddaakt deze kosten op te voeren om een adequate bedrijfsvoering te waarborgen en de risico's in de bedrijfsvoering te beperken. Omnibuzz dient deze kosten ten laste te laten komen voor de eigen reserve zonder dat dit leidt tot een hogere gemeentelijke bijdrage.

- F. Alle aspecten rondom Omnibuzz, inclusief de effecten van uitbreiding van de GR, in 2021 onafhankelijk te laten evalueren.

Toelichting

Aanleiding / motivering

Bijgaand wordt aan uw raad de jaarrekening 2019 van Omnibuzz, de concept-begrotingswijziging 2020-1, de conceptbegroting 2021 en het meerjarenperspectief voorgelegd.

Uw raad kan via zienswijze op de begrotingsstukken reageren. De zienswijze over de voorliggende begrotingsstukken kan uw raad voor 31 mei 2020 bekend maken aan het Dagelijkse Bestuur van Omnibuzz. Een definitief besluit hierover wordt in juli 2020 genomen door het Algemeen Bestuur.

Hoogtepunten jaarrekening 2019

In 2019 heeft Omnibuzz het gebruik van het openbaar vervoer (ov) gestimuleerd door een aantal zaken te initiëren: de voor elkaar pas (VEP), de website www.ikwilvervoer.nl en de ontwikkeltafel openbaar vervoer. In 2019 is het collectief vraagafhankelijk vervoer (cvv) opnieuw aanbesteed. Omnibuzz is de mogelijkheden voor andersoortig vervoer, zoals Wmo begeleiding vervoer, leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Jeugdwet aan het verkennen.

Afgelopen jaar heeft Omnibuzz geïnvesteerd in haar organisatie om een betere beheersbaarheid van het totale vervoer te bewerkstelligen. Hiervoor heeft zij zich ontwikkeld als kennispartner voor gemeenten. Omnibuzz investeert daarnaast in kennis en in een netwerk met andere voor Omnibuzz interessante organisaties in Nederland.

Er is vanuit Omnibuzz aandacht besteed aan de groeiende zorgzwaarte en verward gedrag bij de reizigers.

In 2019 heeft Omnibuzz zich ten aanzien van de uitvoering gericht op de doorontwikkeling van de nieuwe agendasoftware en de invoering van het klantportaal waar klanten zelf digitaal hun ritten kunnen boeken.

Ontwikkelingen 2020

De vervoerstarieven uit de nieuwe contracten zijn bekend. Er is sprake van een aanzienlijke stijging van het vervoerstarief. De NEA-index voor 2020 is vastgesteld op 6,7%, waar eerder op basis van historische cijfers werd gerekend met 2,2%. Ook dit betekent een kostenverhoging van het vervoer. Onderhandelingen met de vervoerders hebben geleid tot handhaving van de NEA-index voor komende 3 jaar. Dit onderhandelingsresultaat compenseert de kostenstijging op vervoer voor een deel in de komende 3 jaar. Onder de streep nemen de vervoerskosten steeds toe.

Er zijn aanwijzingen voor een mogelijk verband tussen de stijging in het Omnibuzz-vervoer en een steeds beperkt wordend aanbod van het openbaar vervoer. Daarnaast is er sprake van demografische en autonome ontwikkelingen, namelijk de vergrijzing, effecten van “langer thuis wonen” en verbreding van mogelijkheden voor algemeen toegankelijke dagbesteding voor ouderen, zoals huiskamers.

Voor Eijsden-Margraten gaat het om een stijging van de vervoersvraag met 19,5 % in 2019 ten opzichte van 2018. Sinds 2017 zien wij die stijgende trend.

Er is sprake van een groeiende zorgbehoefte en uitvoeringsrisico's door dementie/verward gedrag. Omnibuzz heeft een passend beleid daarvoor. Deze risico's hebben gevolgen voor het vervoer, maar ook voor de dienstverlening aan klanten via bijvoorbeeld de telefoon. Samengevat kost het uitvoeren van ritten, maar ook het verwerken van rit- en informatieaanvragen meer tijd (en meer geld dus).

In 2020 -1 en 2021 wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Vanaf 2022 wordt een opslagpercentage niet meer toegepast.

A. Er is sprake van een stijging van personeelskosten, beheerskosten en kosten bedrijfsvoering van Omnibuzz. Daarmee voldoet Omnibuzz niet aan de zienswijze 2019 van uw raad, luidend dat er geen indexeringen automatisch kunnen worden toegepast en dat Omnibuzz de indirecte kosten effectief omlaag dient te brengen. Indexering van salarissen is weliswaar wettelijk verplicht. Daarnaast kan een tariefindexering door vervoersbedrijven niet worden tegengehouden. Anderzijds is dat niet vanzelfsprekend dat de kosten in verband met de indexeringen direct worden doorbrekend naar de gemeenten via een begrotingswijzigingen. Omnibuzz dient ons inziens deze stijging in eerste instantie voor rekening te brengen van haar eigen begroting (en eventueel reserves) en dus zonder dat dit direct hoeft te leiden toe een hogere gemeentelijke bijdrage.

Daarnaast heeft de raad via de zienswijze 2019 aangegeven een onafhankelijke evaluatie van alle aspecten van Omnibuzz te wensen. Daar is (nog) geen gehoor aan gegeven.

In de voorliggende zienswijze 2020 wordt hierop ingegaan.

Voorgenomen beleidsuitgangspunten begroting 2021 e.v.

Conform de voorliggende stukken kent Omnibuzz 3 pijlers om de visie op doelgroepenvervoer te verwezenlijken.

1. *Het kantelen van vervoer en het gebruik van openbaar vervoer stimuleren:* de focus verschuift naar een actieve campagne om het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen te optimaliseren en verder onderzoek (met de provincie Limburg) naar de relatie met OV en mogelijkheden als Mobility as a Service (MaaS).
2. *Efficiënter doelgroepenvervoer:* in lijn met de adviezen van de werkgroepen voor andere vormen van doelgroepenvervoer vindt op dit moment geen volledige integratie van ander doelgroepenvervoer plaats. Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer Wmo-CVV wordt meer efficiëntie nagestreefd door implementatie van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten etc. en bewustwording en signalering richting gemeenten op gebied van vervoersspecificaties.
3. *Investeren in een slimme organisatie.* De nieuwe agendasoftware die eind 2018 is geïmplementeerd functioneert inmiddels naar wens en optimaliseert het efficiënt inboeken van onze ritten. Bovendien is een start gemaakt met het klantportaal, waarmee klanten sinds december 2019 ritten kunnen boeken. Het grote voordeel is dat hier geen medewerker van Omnibuzz meer aan te pas komt. Dit portaal wordt doorontwikkeld tot een volwaardig klantportaal waarbinnen klanten uiteindelijk digitale facturen en rittenoverzichten kunnen inzien, gegevens kunnen wijzigen, contact kunnen leggen en betalingen kunnen verrichten. Verder behoren aspecten als het bieden van reisadvies, indienen van klachten en beoordelen van ritten tot de mogelijkheden.

Omnibuzz ontwikkelt zich in toenemende als kennispartner voor gemeenten. Omnibuzz wenst zich als kenniscentrum te profileren en vervoersdata en -kennis in het belang van klant en gemeenten in te zetten en toekomstbestendig kwaliteitsdoelgroepenvervoer te borgen. De belangrijkste resultaten die vanuit deze kennis zijn voortgekomen zijn wellicht de borging van de continuïteit van het vervoer na een faillissement het realiseren van de vervoerskorting uit de onderhandelingen met de vervoerders, de uitgebreide signaleringsfuncties (besparingsmogelijkheden door passende vervoersindicaties en financiële signalering t.o.v. begroting), de ontwikkeling van een toetsingskader voor de indicatiestelling en een aanpak voor beperkte zelfregie en verward gedrag.

Komende jaren zal vanuit deze functie worden gewerkt aan optimale benutting van deze kennis en dit o.a. te vertalen naar een passende afrekensystematiek voor

gemeenten, een passende tariefstelling voor klanten en prognoses van de vervoersontwikkeling op (middel-)lange termijn. Bovendien is deze kennis noodzakelijk om te kunnen anticiperen op de steeds groter wordende uitdagingen door bijvoorbeeld het terugtrekkend OV, het dreigende chauffeurstekort en de groeiende zorgbehoefte bij klanten.

Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen, zoals ritreservering, communicatie, facturatie en betaling. Het steeds verder digitaliseren heeft gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid.

De doorontwikkeling van het klantportaal speelt hierin een sleutelrol. Om bovenstaande taken te faciliteren is Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door het vastleggen van kennis via een intern kennisplatform (SharePoint) en doorontwikkeling van rapportage-instrumenten zoals de Business Intelligence Tool en Visionplanner.

Wij plaatsen een aantal kanttekeningen c.q. risico's ten aanzien van de bovenstaande. Hieronder worden daarop ingegaan (zie "risico's").

Financieel resultaat 2019

	Realisatie 2019			
	Baten		Lasten	Saldo
Programma WMO Vervoer				
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 1.172.420	€	20.558.615	€ 19.386.195
Algemene Dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ -	€	12.733	€ 12.733
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 19.303.597	€	-	€ -19.303.597
Overhead				
0.4 Overhead	€ 2.366.942	€	2.427.300	€ 60.358
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€	50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 22.842.960	€	23.048.648	€ 205.688
Toevoegingen aan de reserves		€	-	-
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ 281.574		€	-281.574
- Bestemmingsreserve ICT	€ 111.104		€	-111.104
Resultaat	€ 23.124.533	€	23.048.648	€ -186.990

ANALYSE BEGROTINGSRECHTMATIGHEID

	Begroting 2019-1		Realisatie 2019		Afwijking	Onrechtmatig, maar telt niet voor het oordeel
	Lasten	Baten	Lasten	Baten		
Programma Omnibuzz-vervoer	€ 20.729.841	€ 747.193	€ 20.560.240	€ 1.172.420	€ 594.828	
Algemene dekkingsmiddelen	€ 10.389	€ 20.043.037	€ 12.733	€ 19.303.597	€ -741.783	
Overhead	€ 2.366.942	€ 2.366.942	€ 2.425.675	€ 2.366.942	€ -58.733	✓
Onvoorzien	€ 50.000	€ -	€ 50.000	€ -	€ -	
Gerealiseerde totaalsaldo van de baten en lasten	€ 23.157.172	€ 23.157.172	€ 23.048.648	€ 22.842.960	€ -205.688	

De afwijking van het programma heeft betrekking op de afwijking van de overhead en houdt verband met de beheerkosten. Deze afwijkingen worden gecompenseerd door terugbetalingen (tussentijdse afrekening vervoer) en de onttrekking uit de algemene reserve. Per saldo overstijgen de lasten de begroting met € 205.688,-. Deze incidentele kosten worden afgedekt door het besluit van het algemeen bestuur om een onttrekking vanuit de algemene reserve te doen ter afdekking van deze incidentele kosten. Deze begrotingsrechtmatigheid staat toegelicht in de jaarrekening. De afwijkingen passen hiermee binnen het beleid van het bestuur.

Overzicht van de mutaties van de bestemmingsreserve in 2019

Staat van reserves			Produktenrekening 2019					
Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het boekjaar	Bestemming van het resultaat voorgaand boekjaar	Overige vermeerderingen	Verminderingen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2019	Bestemming van het resultaat 2019	Reserves na bestemming ultimo 2019
Reserves								
Algemene reserve								
Algemene reserve	920.783		-	281.575-	639.208	-	-	639.208
Totaal algemene reserve	920.783		-	281.575-	639.208	-	-	639.208
Bestemmingsreserves								
Programma Wino-vervoer								
Bestemmingsreserve								
Bestemmingsreserve Personeel	112.224	-	-	51.437-	60.787	-	-	60.787
Bestemmingsreserve Opstart	-	-	-		-	-	-	-
Bestemmingsreserve ICT	271.114		-	200.353-	70.761	-	-	70.761
Totaal Bestemmingsreserves	383.338	-	-	251.790-	131.548	-	-	131.548
Resultaat voor bestemming								
Resultaat boekjaar								
Te bestemmen resultaat	179.163	-	-	179.163-	-	186.990	-	186.989
Totaal Resultaat voor bestemming	179.163	-	-	179.163-	-	186.990	-	186.989
Totaal Reserves	1.483.284	-	-	712.528-	770.756	186.990	-	957.745

Relatie met bestaand beleid en strategische visie / integraliteit

Programma 1: Mens en Samenleving

Beleidsveld Sociaal Domein.

Speerpunt: we werken aan de transformatieopgave in het sociaal domein: hulp en ondersteuning voor de meest kwetsbare inwoners is toekomstbestendig. Hulp en ondersteuning voor kwetsbare inwoners is gevarieerd, kwalitatief goed en financieel gezond. Het uitgangspunt is: niet meer maar ook niet minder hulp- en ondersteuning dan noodzakelijk.

Gevolgen

Burgerparticipatie, toelichting en verantwoording

Niet van toepassing

Financiële en personele aspecten, incidenteel / structureel, begrotingspost

Begrotingspost (incl. kostenplaats en kostensoort)	Begroot bedrag	Werkelijke geboekte uitgaven	Harde verplichting / bestelbon	Begrotings ruimte	Gevraagd bedrag voorstel	Extra vraag (-/-) / ruimte (+)
	A	B	C	D=(A-B-C)	E	F=(D-E)
2020: WMO maatwerk 18+/Vervoersvoorziening WMO (6662010/4423103)	€402.396	€244.727	€157.669	0	€71.294	-/- €71.294
2021: WMO maatwerk 18+/Vervoersvoorziening WMO (6662010/4423103)	€408.199	0	0	€408.199	€488.153	-/- €79.954

Het genoemde bedrag in bovenstaande tabel betreft de bijdrage aan Omnibuzz minus de te ontvangen klantbijdrage (circa € 70.000). We verwachten de komende jaren een verdere toename in kosten van Omnibuzz. Naast een stijging in het vervoersgebruik binnen Eijsden-Margraten zien we ook dat de totale kosten van Omnibuzz fors stijgen.

Planning

Beeldvormende vergadering op *Kies datum..*

Oordeelsvormende vergadering op *Kies datum..*

Besluitvormende vergadering op 26-5-2020.

Evaluatie

Via de zienswijze wordt Omnibuzz opgeroepen alle aspecten rondom Omnibuzz, inclusief de effecten van uitbreiding van de GR, in 2021 onafhankelijk te laten evalueren.

Communicatie

De zienswijze wordt kenbaar gemaakt bij het Dagelijkste Bestuur van Omnibuzz.

Maatschappelijke effecten

Opvang van een greinde mobiliteitsbehoefte bij onze inwoners met beperkingen, vergrijzing, goede kwaliteit van Omnibuzz-vervoer, bovengemiddelde cijfers van klanttevredenheid naast relatief lage kosten voor de klant (gelijk aan de kosten van OV), het kwalitatief goede en duurzame wagenpark zijn allemaal elementen die een positief maatschappelijk effect hebben. Anderzijds, zijn dat ook de kostenverhogende elementen, die betaalbaarheid en financiële gezondheid van maatschappelijke ondersteuning voor onze inwoners in gevaar brengen.

Zolang er geen sprake is van een significante stijging van een klantbijdrage en stijgende kosten door de gemeente worden opgevangen, zullen onze klanten geen nadeel van ondervinden van de concept-begrotingswijziging 2020-1 en de concept-begroting 2021 e.v. Mocht er besloten worden dat een klantbijdrage (significants) wordt verhoogd, dan zou dat kunnen leiden tot een lagere mobiliteit en een lagere maatschappelijke participatie bij de doelgroep.

Risico's

De kosten van Omnibuzz-vervoer voor de gemeente zien we in een toenemende mate stijgen.

Vervoerstarieven en andere factoren

Vanuit het standpunt dat het klanttarief gelijkwaardig moet zijn aan OV, is het tarief in Zuid-Limburg op € 0,82 per zone vastgesteld. Dit tarief komt nagenoeg overeen met het zonetarief in het openbaar vervoer van € 0,8325. De vergrijzing, de hoge eisen ten aanzien van de uitvoering van het vervoer bij Omnibuzz, de hoge eisen ten aanzien van de klanttevredenheid, het ontbreken van een prijsprikkels ten opzichte van OV, de duurder uitvallende aanbesteding 2019 door bijvoorbeeld vereiste investeringen in het verduurzamen van het wagenpark zijn allemaal elementen die (zeer) kostenverhogend werken.

De gestelde hoge (kwaliteits)kaders ten aanzien van van Omnibuzz (vervoer) kunnen worden heroverwogen, wanneer een zichtbare kostendaling gewenst is.

Daarnaast mag de gemeente eigen beleid voeren ten aanzien van een klantbijdrage. Wel is het hierbij zaak aan de juiste voorwaarden te voldoen: een klantbijdrage zou gelijk of onder kostprijs van het vervoer moeten zijn. Bij beleidswijzigingen die een afwijking van het vervoersvolume kunnen veroorzaken moeten vervoerders tijdig geïnformeerd worden. Aangezien een tariefsverhoging voor klanten impact kan hebben op de vervoersvolumes, moeten vervoerders contractueel (minimaal) drie maanden voor de invoering geïnformeerd worden om claims op compensatie te voorkomen. De termijn loopt op tot 6 maanden, afhankelijk van de impact op het volume. Ook dient tijdig communicatie naar de klanten te worden georganiseerd. Voor 2021 is dit niet haalbaar. Wel kan die maatregel bijvoorbeeld per 1-1-2022 worden ingevoerd.

Stijgende organisatiekosten

Juist vanwege de genoemde grilligheid zou de focus op beheersing van indirecte vervoerskosten positieve effect kunnen sorteren: deze kosten zijn immers beter te prognosticeren en te beïnvloeden. Vooralsnog blijven de kosten stijgen en worden de stijgende kosten meegenomen via begrotingswijzigingen, zoals ook het geval in de begrotingswijziging 2020-1.

Het voorstel is via de zienswijze over de begrotingsstukken kenbaar te maken dat de stijging van klanttarieven in 2020 en 2021 voor rekening te brengen van de begroting van Omnibuzz (en eventueel reserves), zonder dat dit leidt tot een hogere gemeentelijke bijdrage aan Omnibuzz.

Groei van het vervoersvolume

Als reactie hierop heeft Omnibuzz een aantal beheersmaatregelen uitgewerkt, gericht op het zo veel als mogelijk toeleiden van cliënten naar het openbaar vervoer. (OV). Kanttekening daarbij is dat dit voor Eijsden-Margraten geen soelaas biedt gezien beperkte mogelijkheden van OV in Eijsden-Margraten. Een passende alternatief voor Eijsden-Margraten is vooralsnog niet voor handen.

Het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat de vervoersvraag in onze gemeente de komende jaren gaat dalen. De vervoersvraag stijgt door een greinde mobiliteitsbehoefte bij onze inwoners met beperkingen, de vergrijzing en het "langer thuis wonen" van ouderen en mensen met beperkingen. Daarnaast is participatie en mobiliteit van deze doelgroep een prioritaire thema van de gemeente waarop extra op wordt ingezet. Een stijgende vervoersvraag is een logisch gevolg daarvan.

Omnibuzz wijst op de grilligheid in vervoersvolume oftewel op de sterke verschillen tussen de gemeenten en de verschillen tussen de gemeenten in de tijd gezien. Om deze ontwikkelingen beter te kunnen prognosticeren is meer onderzoek nodig naar de oorzaken nodig van een stijgende vervoersvraag. Omnibuzz spreekt zich niet concreet uit wanneer zo'n onderzoek wordt uitgevoerd.

Het toekenningsbeleid biedt beperkte ruimte voor kostenbesparing. Een (nog) strengere vervoerstoekenningen betekent hogere uitvoeringskosten voor de gemeente. Deze hogere uitvoeringskosten kunnen per saldo een negatief eindresultaat opleveren. De vraag is ook of zo'n strengere toekenningsbeleid wel wenselijk is. Immers, andere vervoersalternatieven voor de doelgroep zijn er nauwelijks.

Alternatieven

In artikel 22 van de GR is opgenomen dat uittreding eerst kan plaatsvinden vijf jaar na toetreding tot de regeling. De GR is ingegaan in 2016, dus biedt 2021 hiervoor de eerste mogelijkheid. In het verlengde van het punt van de zienswijze betreffende evaluatie van alle aspecten van Omnibuzz en effecten van de uitbreiding van de GR in 2016 willen wij alternatieven voor Omnibuzz alvast lokaal te verkennen, bijvoorbeeld in lijn-50 verband.

Het college van Eijsden-Margraten
De gemeentesecretaris,

De voorzitter,

Mari-An Gerits

Dieudonné Akkermans

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Eijsden-Margraten

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

gelet op de behandeling in de Beeldvormende en Oordeelsvormende vergaderingen;

Besluit:

1. Niet in te stemmen met de conceptbegroting 2020-1, de conceptbegroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024 van Omnibuzz en de GR te verzoeken om binnen 4 weken de volgende vragen te beantwoorden:
 - In kaart te brengen welke exogene (niet beïnvloedbare) factoren een rol spelen in de kostenverhoging;
 - In welke mate kostenverhogingen kunnen worden voorkomen door keuzemogelijkheden in afname van - niet verplichte- producten; bijvoorbeeld in de vorm van een cafetariamodel;
 - Welk beleid gevoerd wordt voor de midden lange termijn rondom kostenbeheersing.
2. Over de concept-begrotingswijziging 2020-1, de conceptbegroting 2021 respectievelijk het meerjarenperspectief daarnaast nog de onderstaande zienswijze kenbaar te maken.
 - G. De (financiële) effecten van de corona-crisis voor het Omnibuzz-vervoer en specifiek de gemeente Eijsden-Margraten in beeld te brengen voor het jaar 2020 en de periode 2021-2024. Dit overzicht dient in de vorm van een begrotingswijziging te worden aangeboden.
 - H. De taakopdracht die Omnibuzz zichzelf toedicht, te weten een kenniscentrum op vervoersgebied, 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 worden beperkt.
 - I. Ten aanzien van instroom van ander vervoer wordt aanbevolen dat Omnibuzz niet meer blijft werken aan instroom van nieuwe doelgroepenvervoer, totdat de gemeente (de gemeenten) dat zelf ter sprake brengt.
 - J. De tarieven in de vervoerscontracten per 1-1-2020 zijn hoger dan in voorgaand contract. De tarieven stijgen onder andere als gevolg van het aanbestedingsresultaat en indexeringen. Omnibuzz dient deze stijging voor rekening te brengen van haar eigen begroting (en eventueel reserves) zonder dat dit leidt tot een hogere gemeentelijke bijdrage.
 - K. In 2020 vallen de kosten van Omnibuzz ten opzichte van 2019 € 1,6 miljoen hoger uit. Een deel van de stijgende kosten zijn toe te leiden naar een stijging van de regiekosten en

bedrijfsvoering kosten (€ 259.000). Omnibuzz ziet zich genoodzaakt deze kosten op te voeren om een adequate bedrijfsvoering te waarborgen en de risico's in de bedrijfsvoering te beperken. Omnibuzz dient deze kosten ten laste te laten komen voor de eigen reserve zonder dat dit leidt tot een hogere gemeentelijke bijdrage.

- L. Alle aspecten rondom Omnibuzz, inclusief de effecten van uitbreiding van de GR, in 2021 onafhankelijk te laten evalueren.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 26 mei 2020.

De griffier,

De voorzitter,

Mr. Marc Verbeet

Dieudonné Akkermans