

Aan de gemeenteraad van Weert

Weert, 24 november 2020

Onderwerp : Corona en Omnibuzz vervoer  
Kenmerk : Zaaknummer 1154844

Geachte raadsleden,

Naar aanleiding van de bestuursinformatiebrief 2020-3 van Omnibuzz, willen wij u door middel van deze brief informeren over de belangrijkste onderwerpen met betrekking tot de ontwikkelingen van de Corona-pandemie op het Omnibuzz vervoer.

### **Inleiding**

Na een aanvankelijke daling van het Omnibuzz vervoer in maart 2020 met meer dan 90% is vanaf eind augustus 2020 een lichte stijging te zien. Er is echter nog altijd sprake van een daling van circa 40% van het vervoersvolume ten opzichte van vorig jaar. Mogelijk dat deze daling door de tweede Corona-golf waar we ons momenteel in bevinden nog verder doorzet. De ontwikkeling van het vervoer in de laatste maanden van dit jaar zal bepalend zijn voor de inschatting van het vervoer voor 2021-1 (begrotingswijziging).

### **Continuïteitsafspraken**

Het Rijk en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben na een oproep van KNV-Taxi (ook wel genoemd de "coulance oproep") gemeentelijke opdrachtgevers van het doelgroepenvervoer opgeroepen om continuïteitsafspraken te maken om te voorkomen dat taxibedrijven door de Corona-crisis failliet zouden gaan en het zorgvervoer tot stilstand zou komen. Taxibedrijven kunnen voor het doelgroepenvervoer geen gebruik maken van de Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW). De NOW is alleen bedoeld voor commerciële activiteiten die niet met publiek geld worden gefinancierd. Bij doelgroepenvervoer is dat niet het geval.

### **Bevoorschotten en afrekenen**

Vervoerders hebben hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een bepaald vervoersvolume. Daarvoor ontvangen zij een voorschot dat is gebaseerd op 75% van de normale omzet, gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019. Aan het einde van elke maand wordt met de vervoerder afgerekend op basis van het werkelijk aantal gereden zones.

Deze afrekening is tot nader order uitgesteld omdat een afrekening onherroepelijk tot liquiditeitstekorten zou leiden. Hieruit voortkomende faillissementen zouden een bedreiging voor de continuïteit van het vervoer vormen.

De bevoorschotting van de vervoerders heeft op advies van het Dagelijks Bestuur van Omnibuzz plaatsgevonden tot en met juni 2020. Vanaf juli 2020 geldt in overleg met de vervoerders een afbouwscenario. Wellicht dat de tweede Corona-golf leidt tot aanpassing van de gemaakte afspraken.

### **Vervoerskosten**

In de periode tot en met augustus 2020 is in totaal voor €6,5 mln. aan vervoer gerealiseerd terwijl €10,4 mln. is uitbetaald aan de vervoerders. Het verschil tussen voorschot en realisatie in deze periode kan worden aangemerkt worden als "onverschuldigde steun" en hiermee Corona-compensatie. Voor Weert wordt deze onverschuldigde steun geschat op circa €92.000,-.

Het grotendeels wegvallen van het vervoer leidt daarnaast ook tot lagere opbrengsten uit de eigen bijdrage van de reizigers. Hoewel het op dit moment niet mogelijk is om absolute percentages of cijfers te geven van het deel van de begrote posten dat niet zal worden uitgegeven gaat Omnibuzz uit van een percentage tussen de 10- en 20%. De verwachting is dat de vervoerskosten (incl. Corona-compensatie) binnen de ramingen van de begroting van de gemeente Weert blijven.

### **Additionele kosten**

Alle door Omnibuzz gemaakte kosten als gevolg van de Corona-crisis worden op een speciale kostenplaats geregistreerd zodat dit te allen tijde inzichtelijk is en aan de gemeenten kan worden verstrekt. Het Algemeen Bestuur van Omnibuzz stelt voor om de onvoorziene bedrijfskosten die Omnibuzz als gevolg van de Corona-pandemie heeft moeten maken (deels) ten laste van de reserve te brengen.

### **Klanttevredenheid en klantcommunicatie**

Door het gedaalde vervoersvolume gedurende de eerste maanden van de Corona-crisis werd het klanttevredenheidsonderzoek tijdelijk stopgezet. Vanaf augustus is het klanttevredenheidsonderzoek weer opgepakt waarbij de vragen zijn aangepast aan de corona tijd. Aanvullend op dit reguliere onderzoek, voert Omnibuzz in eigen beheer nog een onderzoek uit dat zich richt op klanten die momenteel helemaal niet reizen, maar in het verleden wel. Er zijn nog geen resultaten bekend.

Het aantal inkomende telefoongesprekken is – ondanks het aantal lagere aantal ritten - vrijwel op een normaal niveau, omdat klanten veel vragen hebben. Naast het aantal vragen is de langere gesprekstijd bij de ritreserveringen, als gevolg van extra Corona gerelateerde vragen, een aandachtspunt omdat hierdoor de wachttijd kan oplopen.

De maatregelen in het vervoer zijn op basis van voortschrijdend inzicht van het RIVM regelmatig aangepast . Zo is het contante betaalverkeer in de voertuigen afgeschaft en worden de facturen zoveel als mogelijk digitaal verzonden. Door middel van de website, affiches in de voertuigen en nieuwsbrieven worden de klanten van de genomen maatregelen op de hoogte gebracht.

### **Ten slotte**

Het valt niet uit te sluiten dat het Omnibuzz vervoer blijvend gevolgen gaat ondervinden van de Corona-crisis nu er, na een periode van versoepeling van de maatregelen en het aantrekken van de vervoersbewegingen, sprake is van een tweede Corona-golf. Deze tweede Corona-golf is van invloed op de inschatting van het vervoer 2021-1 (begrotingswijziging). Het tijdstip waarop Omnibuzz met een volledige update van de begroting kan komen is dan ook nog onzeker.

Wij zullen bovenstaande ontwikkelingen nauwlettend blijven volgen en u daarover informeren.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders,

  
M.J.M. Meertens  
gemeentesecretaris

  
C.C. Leppink-Schuitema  
burgemeester

Bijlagen:

1. Bestuursinformatiebrief 2020-3 Omnibuzz
2. Voorstel aan DB m.b.t. continuïteitsafspraken en afrekenen vervoerders
3. Vragen en antwoorden m.b.t. voorstel afrekenen vervoerders



Aan: College van B&W

Sittard, september 2020

Onderwerp: Bestuursinformatiebrief 2020-3

Geacht college van B&W,

In elke bestuursinformatiebrief informeren wij u over de belangrijkste actuele onderwerpen met betrekking tot het Omnibuzz vervoer.

### **Wob-verzoek Taxiwerq**

Op de eerste plaats willen wij u informeren over een WOB-verzoek dat Taxiwerq heeft ingediend bij (waarschijnlijk alle) deelnemende gemeenten. Dit verzoek gaat over doorbetaling van niet-gereden ritten. Het verzoek gaat over alle doelgroepenvervoer in opdracht van gemeenten, dus niet alleen het Omnibuzz-vervoer. Ook gemeenten buiten Limburg hebben dit verzoek ontvangen.

Landelijk werken we in dit soort zaken steeds meer samen met vergelijkbare opdrachtgevers. Door deze samenwerking kan de VNG ook vaker in stelling worden gebracht. Omnibuzz zal voorstellen om een landelijk standaard antwoordmodel voor dit WOB-verzoek te maken. Los van de uitkomst uit de landelijke aanpak adviseren we jullie graag bij de (gezamenlijke) afhandeling van dit verzoek. Hierover worden de gemeenten op korte termijn verder geïnformeerd en wij verzoeken alle gemeenten om onze input af te wachten en te gebruiken bij de afhandeling van dit verzoek.

### **Gevolgen Corona**

De rest van deze derde brief van 2020 staat volledig in het teken van het Corona virus en de gevolgen hiervan voor ons vervoer. De gevolgen van de landelijke maatregelen op het dagelijkse leven zijn inmiddels versoepeld, maar nog steeds duidelijk merkbaar. Middels deze informatiebrief willen wij u graag van een update voorzien over de gevolgen van deze crisis.

### **Klantcommunicatie en doorontwikkeling van de spelregels**

Tijdens de coronacrisis zijn de maatregelen in het vervoer regelmatig aangepast aan het voortschrijdend inzicht van het RIVM en de veranderende omstandigheden. Door middel van onze website, affiches in de voertuigen en nieuwsbrieven hebben we onze klanten hierin meegenomen.

In chronologische volgorde volgt hier een opsomming van het invoeren en afschalen van maatregelen:

Op 19 maart zijn alle klanten van Omnibuzz geïnformeerd middels een (digitale) brief over de gevolgen van de landelijke maatregelen en de vertaling naar ons vervoer. In bestuursinformatiebrief 2020-2 bent u uitgebreid geïnformeerd over de wijzigingen die vanaf maart van kracht zijn in ons vervoer, zie ook de bijlage. In juni kwamen de eerste versoepelingen. Het mondkapje doet zijn intrede. De maatregelen zijn op 5 juni 2020 aangepast:

- De chauffeur mag weer helpen bij in-en uitstappen. Als de klant deze hulp nodig heeft is het dragen van een niet medisch mondkapje tijdens het in- en uitstappen verplicht. De chauffeur draagt zelf een medisch mondkapje. Tijdens de rit wordt geadviseerd om het mondkapje te dragen maar dit is niet verplicht. Het aantal personen per bus blijft gemaximaliseerd op 4.
- De scootmobiel blijft verboden. Omnibuzz start een lobby om versoepeling van deze maatregeling.
- Het tijdvenster waarin mag worden gereisd, wordt verruimd van 22:00 uur naar 24:00 uur.
- Reisbeperkingen naar het buitenland worden opgeheven.

Per 1/7 werden verdere versoepelingen doorgevoerd:

- De voorwaarde dat de ritten daags van tevoren om 17:00 uur geboekt moeten zijn, komt te vervallen.
- Taxi en voorin mag weer; mondkapje is wel verplicht.
- Scootmobielen mogen weer mee.

Op 7 juli komt er een nieuw protocol van KNV/RIVM. De belangrijkste wijziging is dat er weer mag worden opgeschaald naar 8 personen per bus en 4 personen per taxi. Hiermee komen bijna alle andere maatregelen te vervallen. In plaats hiervan wordt de gezondheidscheck ingevoerd en wordt het dragen van het mondkapje – mede door de noodverordening van de veiligheidsregio – verplicht. De huidige stand van zaken kan als volgt worden samengevat:

- Bij het boeken van de rit wordt er een gezondheidscheck gedaan. Deze wordt bij de instap door de chauffeur herhaald.
- Het dragen van een mondkapje is verplicht voor de chauffeurs en de passagiers.
- Ontheffing van de mondkapjesplicht is alleen mogelijk op medische reden, aangetoond door een verklaring van een arts. Inmiddels hebben 43 klanten zo'n ontheffing. Deze worden individueel vervoerd.

Van de oude maatregelen wordt nog steeds gecontinueerd:

- Contante betalingen zijn niet toegestaan; iedereen reist op rekening.
- Pasdoorhaal is niet nodig.

Het moge duidelijk zijn dat deze ontwikkelingen maximale flexibiliteit gevraagd hebben van onze klanten. Dat geldt natuurlijk voor onze medewerkers van het callcenter, de klantenservice en de klachtenafhandeling. Tenslotte willen wij nog de aandacht vragen voor onze taxipartners. Ook voor hen zijn het moeilijke omstandigheden. Ondanks de onzekerheid voor de toekomst hebben zij de ritten elke maand netjes binnen de specificaties uitgevoerd en is aan alle contracteisen voldaan. Het aantal klachten is minimaal.

### **Bedrijfsvoering Omnibuzz**

Het thuiswerken was voor de stafmedewerkers en de afdeling Financiën vanaf het begin zonder noemenswaardige aanpassingen gerealiseerd. Inmiddels kunnen alle afdelingen vanuit thuis werken, waaronder de medewerkers van de klantenservice. Hiervoor zijn wel wat aanpassingen gedaan en is apparatuur aangeschaft. Ook zijn de medewerkers waar nodig gefaciliteerd om een werkplek thuis te realiseren. Om praktische redenen (bijv. verwerking inkomende en uitgaande post) zijn maximaal 2 medewerkers van de klantenservice op kantoor aanwezig. Het aantal inkomende telefoongesprekken is – ondanks het lagere aantal ritten – vrijwel op een normaal niveau, omdat klanten toch veel vragen hebben.

Ook voor ritreservering zijn 15 thuiswerkplekken gerealiseerd. Voor dit project is vanuit het A&O Fonds gemeenten een subsidie toegekend van € 5.000 waarmee in ieder geval een deel van de kosten wordt gedekt. Aandachtspunt bij de ritreservering is de langere gesprekstijd, als gevolg van de huidige situatie (extra vragen Corona). Hierdoor zijn er meer medewerkers nodig dan normaal gesproken bij dit reissvolume.

Zoals bekend heeft Omnibuzz het contante betaalverkeer in de voertuigen afgeschaft als gevolg van de Corona-crisis. Inmiddels zijn bijna alle klanten die nog niet op rekening rijden persoonlijk benaderd en hebben een incasso-machtiging gekregen. Bovendien hebben we e-mailadressen verzameld om de facturen zoveel mogelijk digitaal te kunnen verzenden. Door de grote impact van de wijziging op het facturatieproces zijn wel aanpassingen in de software nodig geweest om dit proces te kunnen blijven borgen.

Het klanttevredenheidsonderzoek dat vanwege het gedaalde vervoersvolume tijdelijk was stopgezet, is vanaf medio augustus weer opgepakt. De vragen zijn aangepast aan de Corona-tijd. Aanvullend op dit reguliere onderzoek, waarbij klanten worden geselecteerd die daags van tevoren hebben gereisd, voert Omnibuzz in eigen beheer nog een onderzoek uit. Dit onderzoek richt zich op klanten die momenteel helemaal niet reizen, maar in het verleden wel veel reisden. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend, maar zullen gebruikt worden om invulling te geven aan de opdracht van het algemeen bestuur om de maatschappelijke functie van het vervoer te blijven borgen.

### **Ontwikkeling Omnibuzz vervoer**

Vanaf week 11 (9 maart) monitoren wij dagelijks de ontwikkeling van het vervoer, door het dagelijkse aantal ritten te vergelijken met het jaar ervoor. In maart was het vervoer ingezakt met meer dan 90%. Na de versoepelingen is het vervoer weer aangetrokken. Vanaf eind augustus zien we een lichte stijging, maar dit is nog altijd een daling van ca. 40% ten opzichte van vorig jaar.

De ontwikkeling van het vervoer de komende periode is cruciaal en zal intensief gemonitord worden. De ontwikkeling van het vervoer in de laatste maanden van dit jaar zal bepalend zijn voor de inschatting van het vervoer voor 2021-1 (begrotingswijziging). Dit wordt momenteel uitgewerkt in een aantal scenario's.

### *Bevoorschotting en afrekening*

De vervoerders hebben hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een bepaald vervoersvolume. Vervoerders ontvangen een wekelijks voorschot, zijnde 75% van de normale omzet, gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019. In dit voorschot is de 3% NEA-korting verwerkt nog niet, derhalve bedraagt het voorschot 78% van de verwachte omzet. Aan het einde van elke maand wordt er met de vervoerders afgerekend, op basis van het werkelijk aantal verreden zones. Deze afrekening hebben wij tot nader order uitgesteld, omdat een afrekening onherroepelijk tot acute liquiditeitstekorten zal leiden bij de taxibedrijven. Hieruit voortkomende faillissementen zouden een reële bedreiging voor de continuïteit van het vervoer vormen, nu maar ook na de crisis. Branche-organisatie KNV-taxi én VNG hebben opdrachtgevers geadviseerd om ervoor te zorgen dat bedrijven conform de normale procedures bevoorschot worden. Het dagelijks bestuur heeft besloten om de betaling van het voorschot aan de vervoerders te handhaven tot en met juni. Vanaf juli is een afbouwscenario met de vervoerders afgesproken in de bevoorschotting. In de bijgevoegde stukken waarover is besloten in het DB van 16 september 2020 vindt u uitgebreide inhoudelijke en procedurele uitleg. Deze documenten zijn zo opgezet dat alle relevante besluiten en informatie daarin is terug te vinden, en ook door gemeentelijke accountants kan worden gebruikt bij de toetsing op rechtmatigheid en doelmatigheid. De kern hiervan is:

*Zoals bekend hebben het Rijk en de VNG, na een oproep van het KNV Taxi (ook wel genoemd "de coulance oproep"), gemeentelijke opdrachtgevers van het zorgvervoer opgeroepen om continuïteitsafspraken te maken om te voorkomen dat de taxibedrijven door de gevolgen van de coronacrisis failliet zouden gaan en dat daardoor het zorgvervoer in Nederland tot stilstand komt en/of na de Corona-crisis niet meer kan worden opgestart. De taxibedrijven beschikken over onvoldoende reserves om de sterk teruggevallen omzet op te kunnen vangen en de verplichtingen door te kunnen betalen.*

*Door de angst voor het virus en de gevolgen van enkele Lockdown-maatregelen vielen de Omnibuzz-vervoerders vanaf maart 2020 snel terug naar een omzet van 10% van de op basis van de historische cijfers ingeschatte omzet. Op basis van de eerdere positievere inschatting bij de aanbesteding hebben de vervoerders ingeschreven en zijn ze qua personeel en materieel verplichtingen aangegaan. De Omnibuzz-contracten zijn op 1-1-2020 ingegaan en hebben een minimale looptijd van 5 jaar, plus 3 mogelijke optie jaren.*

*Meteen in maart 2020 is Omnibuzz gaan onderzoeken welke financiële continuïteitsafspraken nodig en haalbaar zijn om de afgesloten contracten zo'n verantwoord mogelijke continuïteit te bieden. Een continuïteit die past bij de oproep van het Rijk en VNG, en die past bij de wens van Omnibuzz om de aangegane langjarige contracten en de daarin bereikte kwaliteitsresultaten te behouden. Dit onderzoek is intern uitgevoerd. Parallel heeft Omnibuzz intensief deelgenomen aan allerlei landelijke overleggen waarin over alle ins-outs van continuïteitsafspraken is gesproken."*



### *Realisatie vervoerskosten*

In de periode tot en met augustus is voor € 6,5 mln. aan vervoer gerealiseerd, terwijl € 10,4 mln. is uitbetaald aan de vervoerders. Het verschil tussen voorschot en realisatie ad € 3,9 mln. in deze periode kan vooralsnog worden aangemerkt als Corona-compensatie. De gemeenten zijn ambtelijk geïnformeerd over het aandeel per gemeente. Het grotendeels wegvallen van het vervoer leidt logischerwijs ook tot lagere vervoersopbrengsten. In dezelfde periode zijn de opbrengsten met ruim € 1 mln. achtergebleven. Alhoewel deze geen invloed hebben op de begroting en jaarrekening van Omnibuzz, zijn deze voor de deelnemende gemeenten wel van belang.

### *Additionele Corona-gerelateerde kosten*

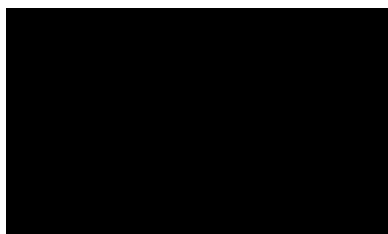
Alle kosten die worden gemaakt als gevolg van de Corona crisis en de hieruit volgende maatregelen, worden in onze administratie op een speciale kostenplaats geregistreerd zodat we dit te allen tijde inzichtelijk hebben en aan de gemeenten kunnen verstrekken. Na afloop van het boekjaar zullen de gemeenten een overzicht krijgen (format VNG) waarmee de Corona kosten gedeclareerd kunnen worden bij het Rijk. In totaal heeft Omnibuzz tot op heden ca. € 132.000 extra bedrijfsvoeringskosten gerealiseerd als gevolg van Corona, vooral aan klantcommunicatie, faciliteren thuiswerkplekken, ombouw voertuigen en systeemaanpassingen als gevolg van het afschaffen van het contant betaalverkeer. De opbrengsten uit de subsidie thuiswerkplekken (€ 5.000) en detachering van Omnibuzz medewerkers bij de GGD-ZL (ca. € 15.000) dienen hierop in mindering gebracht te worden, waardoor een saldo resteert van € 117.000. Aangezien deze kosten het karakter hebben van onvoorzien, onvermijdelijk en onuitstelbaar kan een voorstel worden gedaan aan het algemeen bestuur om deze kosten (deel) ten laste van de algemene reserve te brengen.

De doorbetaling van het vervoer moeten gemeenten betalen uit de reeds begrote posten en de middelen die hiervoor via het Gemeentefonds beschikbaar zijn gesteld. Deze kosten worden niet tot deze meerkosten gerekend en derhalve niet gecompenseerd door het Rijk.

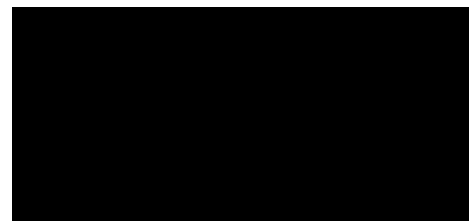
### *Ten slotte*

Op dit moment voorzien wij geen liquiditeitsproblemen voor de komende maanden. Omnibuzz zal de ontwikkeling van het vervoer uiteraard nauwlettend blijven volgen en de deelnemende gemeenten blijven informeren.

Met vriendelijke groet,  
Namens het dagelijks bestuur Omnibuzz,



Mr. G.M.F. Vreuls  
Directeur



M. Smitsmans - Burhenne  
Voorzitter

## **Bijlage – overzicht eerdere maatregelen**

17 maart:

- Contante betaling wordt afgeschaft. Alle klanten reizen op rekening. Dat betekent dat alle klanten een rekening van ons krijgen.
- Na 22.00 uur stoppen wij met ons vervoer.
- Alle ritten worden individueel of met begeleider, indien van toepassing, gereden.
- Daar waar mogelijk wordt altijd gereden met een bus. Op deze wijze wordt het risico op besmetting van chauffeur en andere passagiers zo klein mogelijk gehouden.
- Vroeger boeken. Uiterlijk om 17.00 uur moeten de ritten besteld zijn voor de dag erna.
- De ritregistratie via het doorhalen van de pas vervalt.

Op 31 maart 2020 wordt er een taxiprotocol opgesteld KNV/RIVM. Kernboodschap is 1,5 meter afstand houden. De maatregelen worden aangescherpt:

- Klanten en chauffeur dienen 1,5 mtr afstand te bewaren. De chauffeur mag niet meer helpen. De klant moet zelf in- en uitstappen, zijn gordel omdoen en voor zijn bagage zorgen.
- Als de klant dit niet zelf kan, moet hij zich bij de in- en uitstap laten helpen door iemand uit zijn eigen leefomgeving. Een (gratis) begeleider meenemen mag ook.
- Er worden zoveel mogelijk bussen ingezet. Maximaal 4 personen per bus.
- Voor klanten met indicatie taxi geldt dat ze een mondkapje moeten dragen en achterin moeten plaatsnemen. De combinatie taxi en voorin is niet meer toegestaan.
- Scootmobielen mogen niet meer mee.
- Kamer-kamer wordt niet meer uitgevoerd. De chauffeurs mogen de woning niet betreden. Klanten moeten zelf zorgen voor begeleiding.
- Reizen naar het buitenland is niet meer toegestaan.

## Voorstel aan dagelijks bestuur Omnibuzz

Datum : 16 september 2020  
Agendapunt : 6  
Onderwerp : Continuïteitsafspraken en voorstel afrekenen vervoerders i.v.m. gevolgen Corona-crisis

### **Voorstel**

Het dagelijks bestuur wordt voorgesteld om:

1. De relevante beslissingen tot en met DB-vergadering van 27 mei 2020 in deze integrale notitie over financiële continuïteitsafspraken te herhalen en vast te leggen. Zie 1. Tijdlijn en gefaseerde besluitvorming, en bijbehorende sub paragrafen;
2. In te stemmen met het voorstel afrekenen vervoerders (en hoe te handelen vanaf september 2020). Zie 2.1. voorstel afrekenen vervoerders;
3. Kennis te nemen van verschillende onderwerpen en juridische zaken die de relevante context van de besluitvorming onder 2 vormen en in te stemmen met de uitgebreide weergave van deze punten in deze notitie zodat toekomstige verwijzingen en controle van besluitvorming vergemakkelijkt wordt. Zie 2.2. relevante context.

### **Toelichting**

Zoals bekend hebben het Rijk en de VNG, na een oproep van het KNV Taxi (ook wel genoemd "de coulance oproep"), gemeentelijke opdrachtgevers van het zorgvervoer opgeroepen om continuïteitsafspraken te maken om te voorkomen dat de taxibedrijven door de gevolgen van de coronacrisis failliet zouden gaan en dat daardoor het zorgvervoer in Nederland tot stilstand komt en/of na de Corona-crisis niet meer kan worden opgestart. De taxibedrijven beschikken over onvoldoende reserves om de sterk teruggevallen omzet op te kunnen vangen en de verplichtingen door te kunnen betalen.

Door de angst voor het virus en de gevolgen van enkele Lockdown-maatregelen vielen de Omnibuzz-vervoerders vanaf maart 2020 snel terug naar een omzet van 10% van de op basis van de historische cijfers ingeschatte omzet. Op basis van deze eerdere inschatting hebben de vervoerders ingeschreven op onze aanbesteding en zijn ze qua personeel en materieel verplichtingen aangegaan. De Omnibuzz-contracten zijn op 1-1-2020 ingegaan en hebben een minimale looptijd van 5 jaar, plus 3 mogelijke optiejaren.

Meteen in maart 2020 is Omnibuzz gaan onderzoeken welke financiële continuïteitsafspraken nodig en haalbaar zijn om de afgesloten contracten zo'n verantwoord mogelijke continuïteit te bieden.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

Een continuïteit die past bij de oproep van het Rijk en VNG, èn die past bij de wens van Omnibuzz om de aangegane langjarige contracten en de daarin bereikte kwaliteitsresultaten te behouden. Dit onderzoek is intern uitgevoerd. Parallel heeft Omnibuzz intensief deelgenomen aan allerlei landelijke overleggen waarin over alle ins-outs van continuïteitsafspraken is gesproken.

N.B. In afwijking met eerdere voorstel notities wordt hier een inhoudsopgave ingelast. Vooral vanwege de noodzakelijke omvang van de notitie, maar ook omdat alle betrokkenen, accountants en controllers snel de passages met voor hen relevante delen vinden.

1.	<i>Tijdelijk en gefaseerde besluitvorming</i> .....	2
1.1.	DB vergadering 27 mei 2020.....	2
1.2.	Financiële kaders en risico's .....	3
1.3.	Strategiekeuze alternatieven .....	4
2.	<i>Besluitvorming over Voorstel afrekenen vervoerders</i> .....	5
2.1.	Voorstel afrekenen vervoerders (en hoe te handelen vanaf september 2020) .....	5
2.2.	Relevante context .....	9
2.2.1.	Landelijke richtlijn Rijk en VNG.....	9
2.2.2.	Hoe zit het met staatssteun wetgeving? .....	10
2.2.3.	Kunnen vervoerders geen gebruik maken van NOW? .....	11
2.2.4.	Grijs gebied tussen rijkssteun en Omnibuzz-steun? .....	11
2.2.5.	Model accountantsverklaring al klaar? .....	11
2.2.6.	Aanbesteding en maatwerk .....	12
2.2.7.	Overige voorwaarden uit circulaire staatssteun in voorstel vervoerders en onderaanneming? ..	12
2.2.8.	Inbouwen voorkomen overcompensatie .....	12

## 1. Tijdelijk en gefaseerde besluitvorming

Binnen een relatief korte termijn moesten er snel besluiten worden genomen. Hierbij is het DB ook tussentijds per mail geraadpleegd en geïnformeerd. Dit was nodig om op tijd op ontwikkelingen in te kunnen spelen en snel de noodzakelijke acties te ondernemen. Alle besluiten zijn uiteindelijk vastgelegd in een bestuursbesluit en het AB is via bestuursbrieven en op 10 juli 2020 door het DB in haar vergadering geïnformeerd.

### 1.1. DB vergadering 27 mei 2020

In de DB-vergadering van 27 mei 2020 zijn onderstaande besluiten vastgelegd. Voor de volledigheid worden ze hier nog een keer weergegeven. Op deze manier kan onderhavige notitie ook gebruikt worden als onderlegger voor de totale besluitvorming.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

De besluiten van 27 mei 2020:

- Kennis te nemen van de coulance oproep van KNV Taxi;
- Kennis te nemen van het feit dat deze coulance oproep is overgenomen door de VNG;
- Akkoord te gaan met de bevoorschotting van de vervoerders waarmee u heeft ingestemd naar aanleiding van de mail van 25 maart 2020;
- Akkoord te gaan met het besluit om voorlopig nog geen eindafrekening op te maken totdat meer duidelijkheid is inzake de landelijke aanpak inzake de afrekening van collectief vervoer;
- Om de maand mei 2020 in ieder geval toe te voegen aan het eerdere besluit om voor maart en april 2020 mee te werken aan de coulance betaling. Dit vanwege de verlenging van de beperkende maatregelen en de landelijke oproep vanuit VNG en Rijk.
- Te besluiten om de maanden mei en juni 2020 toe te voegen aan het eerdere besluit om de vervoerders te bevoorschotten op 80% van de verwachte omzet;
- In te stemmen met het voorbereiden van een voorstel tot gecontroleerde aanpassing van de vervoerscontracten richting de nieuwe omzetverwachtingen.

## 1.2. Financiële kaders en risico's

Bij de voorbereiding van de financiële continuïteitsafspraken met de vervoerders is het belangrijk zicht te hebben op de financiële effecten voor de gemeenten. In de oproep van het Rijk en VNG wordt gezegd dat de gemeenten voor deze afspraken kunnen putten uit de al begrote budgetten voor doelgroepenvervoer. Het Rijk en VNG adviseren, in antwoord op de coulance oproep van KNV Taxi, om 80% van de kosten van niet gereden ritten te betalen. Omnibuzz vindt dat dit percentage niet integraal overal hoeft te gelden omdat veel afhankelijk is van plaatselijke en contractuele omstandigheden. Verder vindt Omnibuzz ambtelijk ook dat er een extra inspanningsverplichting mag worden verwacht van vervoerders om ook te besparen en om ons samen voor te bereiden op de tijd na Corona. De verwachting is dat de vraag langer lager zal zijn dan de verwachtingen in de contracten.

Op dit moment kunnen we geen absolute cijfers of percentages geven van het deel van de begrote posten dat niet zal worden uitgegeven. Dat heeft uiteindelijk te maken met de verhouding tussen de wel volgens contract gereden ritten en de steun voor de niet gereden ritten. Er mag wel van worden uitgegaan dat een deel van tussen de 10-20% van de begrote budgetten niet hoeft te worden uitgegeven.

In deze paragraaf wordt alleen uitleg gegeven over het financiële risico van bevoorschotting bij het alsnog failliet gaan van vervoerders. Andere wettelijke kaders en eventuele wettelijke risico's komen verderop aan bod in de paragrafen onder Relevante context.

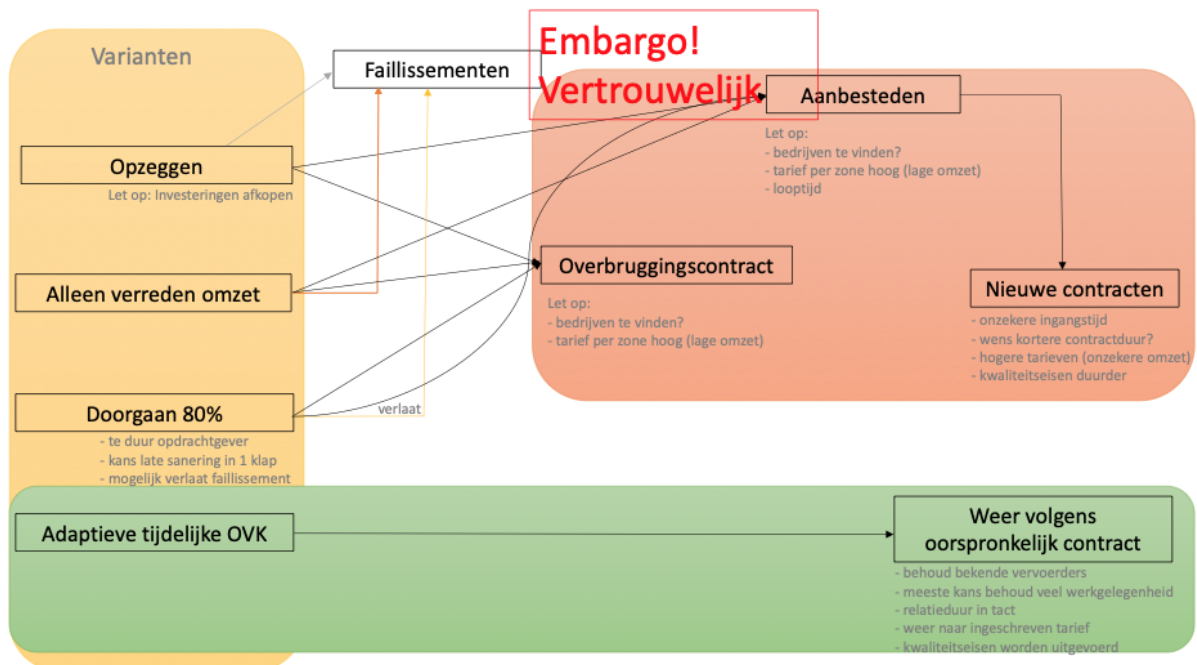
Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

De werkwijze van voorschotten staat al in onze contracten. Daar hebben we destijds bewust voor gekozen om vervoerders een betere kasstroom te kunnen geven. Wanneer een vervoerder alsnog failliet gaat dan zijn die voorschotten niet meer te effectief te vorderen. Hierover is in het DB gesproken en geconcludeerd dat het stoppen van de bevoorschotting wellicht meteen tot extra faillissementen leidt. Iets wat we nu juist met de continuïteitsafspraken willen voorkomen. Dit risico is groter wanneer andere opdrachtgevers van onze vervoerders geen continuïteitsafspraken willen maken in hun contracten. Om dit risico te minimaliseren heeft Omnibuzz er landelijk en regionaal bij andere opdrachtgevers op aangedrongen ook goede continuïteitsafspraken te maken. Dat lijkt tot nu toe gelukt, gezien het feit dat ons nog geen faillissementen ten gevolge van Corona bekend zijn.

De concrete effecten op de begroting en jaarrekeningen zullen verder in die processen worden gemonitord en worden vastgelegd.

### 1.3. Strategiekeuze alternatieven

Op 27 mei 2020 heeft het DB ingestemd met "het voorbereiden van een voorstel tot gecontroleerde aanpassing van de vervoerscontracten richting de nieuwe omzetverwachtingen". Deze variant is gekozen na een afweging van 4 alternatieven en de gevolgen daarvan. In bijgaande tabel ziet u de samenvattende sheet.



<p>Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne</p>	<p>Directeur mr. G.M.F. Vreuls</p>
---	--

De alternatieven “Opzeggen van de contracten en opnieuw inkopen”, “Alleen de gereden omzet betalen” en “het tot einde Corona-crisis doorgaan met 80% niet gereden ritten betalen” zijn dus bestudeerd en besproken. Het alternatief “Adaptieve tijdelijke OVK” is de korte benaming waarvoor het DB heeft gekozen: het voorbereiden van een voorstel tot gecontroleerde aanpassing van de vervoerscontracten richting de nieuwe omzetverwachtingen. Deze werkwijze geeft de meeste zekerheden en mogelijkheden om maatwerk steunafspraken te maken en z.s.m. tot een regeling te komen waarmee we goed en flexibel in kunnen spelen op verwachte vraageffecten. In deze overeenkomst kunnen dan ook de afspraken met de vervoerders over de maanden maart tot en met juni worden vastgelegd. Deze overeenkomst is in het overleg met vervoerders en in de verkennende besluitvorming binnen DB ‘Voorstel afrekenen vervoerders’ gaan heten. Deze term wordt in het vervolg van deze notitie gehanteerd.

## 2. Besluitvorming over voorstel afrekenen vervoerders

Tijdens de AB vergadering van 10 juli 2020 zijn de contouren van het Voorstel afrekenen vervoerders (met daarin dus ook een voorstel hoe te handelen vanaf september 2020) mondeling uitgelegd. In de weken daarvoor is de passende tarifiering vanaf september 2020 doorgerekend en is met Boels Zanders Advocaten bekeken of alles binnen de juridische kaders (aanbesteding en staatsteun) past. De juridische check is positief.

De voorgestelde afrekening met vervoerders is daarna schriftelijk uitgewerkt en getoetst bij de vervoerders. Zij hebben ingestemd onder voorbehoud van definitieve instemming door bestuur Omnibuzz. Vanwege de vakanties en de wens om snel tot overeenkomsten te komen heeft daarna een DB-raadpleging per mail plaatsgevonden. Het DB heeft hier per mail mee ingestemd met de aantekening dat officiële besluitvorming moet worden vastgelegd in de DB-vergadering van 16 september 2020. Via mail zijn ook enkele vragen gesteld. In de bijlage worden de vragen per stuk uitgebreider beantwoord. Voor de goede orde en officiële vastlegging worden deze onderwerpen ook nog samenvattend behandeld in de paragraaf Relevante context.

### 2.1. Voorstel afrekenen vervoerders (en hoe te handelen vanaf september 2020)

Omdat deze notitie de samenvattende besluitvormingsnotitie is en daarmee ook kan worden gezien als dossierstuk waarin in principe alle relevante info en besluitvorming terug is te vinden (ook in kader van latere controles), herhalen we hier de tekst van het voorstel waarmee de DB-leden per mail hebben ingestemd integraal.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

## Voorstel afrekenen vervoerders

### Voorstel

In dit voorstel neemt Omnibuzz de regie in handen om te komen tot een afrekening met de vervoerders en een aanpassing van het contract zodat geen compensatie meer hoeft de worden betaald. Het voorstel is verdeeld in drie fasen:

1. Eindafrekening van de bevoorschotting/compensatie in de maanden maart t/m juni
2. Overgangsfase naar contractaanpassing in juli en augustus
3. Contract aangepast met tariefkoppeling aan de omzet vanaf 1 september

### **Fase 1.**

Omnibuzz heeft in de maanden maart t/m juni de normale bevoorschotting doorbetaald, die is gebaseerd op 75% van de gemiddelde maandomzet in 2019. Uitgangspunt is dat de vervoerders deze voorschotten mogen behouden, dus geldt voorschot = eindafrekening. Hier zijn wel 2 voorwaarden aan verbonden:

1. Er wordt voor het door Omnibuzz betaalde deel van de omzet geen andere overheidssteun verleend.
2. Er moet t.z.t. een accountantsverklaring worden overlegd. Deze moet nog nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt is dat moet worden aangetoond dat de compensatie noodzakelijk was en dat de gelden correct zijn besteed.

Daarnaast hoeven de vervoerders de afgesproken korting van drie% (NEA-dossier) niet te verrekenen, waardoor de compensatie in deze periode in feite  $75\% + 3\% = 78\%$  aanvulling tot de oorspronkelijke omzet bedraagt.

### **Fase 2.**

In de maand juli wordt de compensatie met 3% gekort, waardoor deze  $72\% + 3\%$  (geen verrekening van de korting) = aanvulling tot 75% zal bedragen.

In de maand augustus wordt de compensatie weer met 3% gekort, waardoor deze  $69\% + 3\%$  (geen verrekening van de korting) = aanvulling tot 72% zal bedragen.

### **Fase 3**

Deze fase gaat in als de omzet is gestegen naar 60% van het normale volume. Medio juni is het volume 40% en dat stijgt nog steeds. Uitgangspunt is dat in juli en augustus sprake is van 10% stijging per maand, waardoor we per 1 september op 60% zijn beland. Vanaf dat moment koppelen we het volume aan het tarief. De uitleg van deze methodiek vindt zijn oorsprong in het lopende contract met de vervoerders:

In het beschrijvend document, deel A hoofdstuk 1.3.2.1, staat dat de vervoerder het risico draagt tot 10% volumedaling. Bij daling van 11% ontvangt hij een toeslag van 1%, bij een daling van 12% ontvangt hij een toeslag van 2% enz, die oploopt tot een toeslag van 10% bij een volumedaling van 20%. Is de volumedaling groter dan 20% dan kunnen partijen – als zij dat wensen – nieuwe tariefafspraken maken.

Dit betekent dat we gewoon het contract kunnen volgen zodra we aan 80% van het normale volume zitten. 20% volumedaling wordt dan gecompenseerd door 10% tariefverhoging. De vervoerder ontvangt 80% omzet met een tariefactor van  $1,10 = 88\%$  van zijn normale opbrengst.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------



We kunnen de geest van dit artikel ook toepassen vanaf 60% volume, waarbij we met de vervoerders afspreken dat we in het verlengde van het contract met elk procent daling hetzelfde doen. 1% procent volume onder de 80% wordt steeds gecompenseerd met 0,5% tariefverhoging. Zo hoort bij een volume van 60% in totaal 20% extra tarief. De vervoerder ontvangt 60% van zijn omzet met een tariefactor van 1,20 = 72% van zijn omzet.

Dit artikel is bedoeld om op basis van kalenderjaren te worden toegepast. De intentie is om met de vervoerders af te spreken om dit vanaf 1 september maandelijks achteraf te toetsen en zo steeds opnieuw het tarief vast te stellen. Referentie is dezelfde maand van 2019. Vaststelling percentage is per vervoerder.

Vervolgens is het de bedoeling dat de stijgende lijn wordt voortgezet. Bij elke percentage volume tussen de 60% en 80% kan volgens deze formule het bijpassende tarief worden berekend. Bij 80% sluiten we weer aan bij het lopende contract en bij 90% volume herleeft het "normale" tarief.

Is fase 3 wordt de korting van 3% (NEA-dossier) weer geactiveerd. Op die manier sluiten we bij een omzet van 60% (72% opbrengst) naadloos aan op fase 2 (gelijk 69%+3% opbrengst).

Wat als de ontwikkeling van het volume sneller of langzamer gaat?

- Als 60% volume eerder wordt bereikt dan 1 september, gaat fase 3 eerder in en stappen we over op de tariefstaffel. Zie tabel.
- Als 60% volume later wordt bereikt dan 1 september bevriezen we de compensatie en laten we fase 3 later ingaan.
- Als 60% helemaal uit zich raakt - vanwege bijvoorbeeld een tweede golf aan besmettingen - dan moeten we opnieuw afspraken maken

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

volume vervoer	toeslagfactor tarief	opbrengst	volume vervoer	toeslagfactor tarief	opbrengst
100%	1,000	100,00%	79%	1,105	87,30%
99%	1,000	99,00%	78%	1,110	86,58%
98%	1,000	98,00%	77%	1,115	85,86%
97%	1,000	97,00%	76%	1,120	85,12%
96%	1,000	96,00%	75%	1,125	84,38%
95%	1,000	95,00%	74%	1,130	83,62%
94%	1,000	94,00%	73%	1,135	82,86%
93%	1,000	93,00%	72%	1,140	82,08%
92%	1,000	92,00%	71%	1,145	81,30%
91%	1,000	91,00%	70%	1,150	80,50%
90%	1,000	90,00%	69%	1,155	79,70%
89%	1,010	89,89%	68%	1,160	78,88%
88%	1,020	89,76%	67%	1,165	78,06%
87%	1,030	89,61%	66%	1,170	77,22%
86%	1,040	89,44%	65%	1,175	76,38%
85%	1,050	89,25%	64%	1,180	75,52%
84%	1,060	89,04%	63%	1,185	74,66%
83%	1,070	88,81%	62%	1,190	73,78%
82%	1,080	88,56%	61%	1,195	72,90%
81%	1,090	88,29%	60%	1,200	72,00%
80%	1,100	88,00%			

Contract

Aanvulling op contract

### **Hoger tarief voor de vervoerder > lagere kosten voor de gemeente**

Uit bovenstaande staffel blijkt dat het tarief toeneemt naar mate dat het volume afneemt. Voor de gemeentelijke begroting is dit nooit een probleem omdat de besparing uit de volumedaling veel ruimer is dan de kosten van de tariefstijging. Hier geldt: hoe hoger het tarief van de vervoerder, hoe lager de kosten voor de gemeente.

Fictieve vervoerder  
 Normaal volume per maand is 10.000 zones  
 Standaardtarief is 4,50 euro

Volume	tarieffactor	tarief	kosten gemeente
10.000	1,00	4,50	45.000
9.000	1,00	4,50	40.500
8.000	1,10	4,95	39.600
7.000	1,15	5,18	36.225
6.000	1,20	5,40	32.400

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

## Afwijking van de landelijke richtlijn

Met dit voorstel wijkt Omnibuzz af van de landelijke richtlijn. De gemeenten zijn daardoor op drie fronten goedkoper uit.

1. In de landelijke richtlijn, de zogenaamde 80/20 regeling, wordt verzocht om 80% van de oorspronkelijke opbrengst te betalen. Deze Omnibuzz-regeling voorziet in 78% van de oorspronkelijke opbrengst.
2. In de landelijke richtlijn wordt verzocht om de gerealiseerde omzet te betalen en 80% van de niet gerealiseerde omzet. Voorbeeld: bij een gerealiseerde opbrengst van 30% wordt 80% compensatie verleend over de niet-gerealiseerde omzet. Dat is  $0,8 * 70\% = 56\%$ . In totaal ontvangt de vervoerder dus 30% omzet + 56% compensatie = 86%. Bij Omnibuzz wordt de gerealiseerde omzet aangevuld tot het plafond van 78%. De vervoerder ontvangt 30% omzet + 48% compensatie = 78%.
3. Landelijk wordt opgeroepen om de compensatieregeling nog met drie maanden te verlengen t/m augustus. Omnibuzz heeft 1 maand verlengd en gaat met dit voorstel de steun afbouwen.

## Evaluatiemomenten

Uitgangspunt bij deze regeling is een gestage groei van het vervoervolume naar de aantallen van voor de crisis. Er zijn 2 evaluatiemomenten. Op 1 november 2020 kijken we of we in het goede spoor zitten. Op 1 maart 2021 kijken we of het addendum kan worden beëindigd of dat er verlenging nodig is. Indien de groei van de ritaantallen ver achterblijft bij de verwachtingen zal overleg plaatsvinden over eventuele aanpassingen van de in het addendum vastgelegde afspraken.

### 2.2. Relevante context

Bij het opzetten van en het beoordelen van het in 2.1 weergegeven "voorstel afrekenen vervoerder" zijn verschillende onderwerpen en juridische zaken belangrijk. Zij vormen de relevante context van het Voorstel en daarmee van de besluitvorming. In hun vraagstelling hebben DB-leden ook expliciet gevraagd om deze punten vast te leggen. In de bijlagen treft u de vraagstelling aan en de uitgebreide beantwoording. Hieronder komen de onderwerpen in het kort aan bod.

#### *2.2.1. Landelijke richtlijn Rijk en VNG*

In het voorstel wordt duidelijk dat er wordt afgeweken van de landelijke richtlijn van Rijk en VNG. Deze komt erop neer dat het gereden vervoer gewoon wordt vergoed en dat niet gereden vervoer voor 80% wordt vergoed. De richtlijn moet echter worden gezien als een oproep met een indicatief advies qua percentage. Opdrachtgevers en vervoerders kunnen hier plaatselijk vanaf wijken zo lang als borgstellen continuïteit maar uitgangspunt is. Omnibuzz vindt dat van vervoerders ook meer inspanning mag worden verwacht om samen met opdrachtgever

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

verantwoord kosten te besparen zodat ook efficiënte bedrijfsvoering mogelijk is wanneer de vraag langer achterblijft.

### *2.2.2. Hoe zit het met staatssteun wetgeving?*

Begin mei 2020 heeft onze advocaat van Boels Zanders Advocaten op verzoek aangegeven met welke aanbestedingsrechtelijke en staatsteun regels wij rekening moeten houden bij afspraken over continuïteit doelgroepenvervoer. Vanaf dat moment is dit het kader voor alle voorstellen. Overigens is dit advies ook gebruikt bij de onderbouwing van de melding aan de Europese Commissie door het Rijk. Het advies van onze advocaat is in het bredere dossier integraal opgenomen. Hier houden we het even bij een samenvatting.

In de circulaire van het Rijk is aangegeven dat de Europese Commissie de steun voor de maanden maart t/m juni 2020 heeft goedgekeurd en dat er bij maatwerkafspraken vanaf juli 2020 ook rekening moet worden gehouden met staatssteunaspecten. Dit is echter geen direct gevolg van de goedkeuring of circulaire. Wettelijk moeten alle publieke opdrachtgevers in alle contracten rekening houden met de regels over staatssteun. Dit geldt voor de duur van de contracten en heeft op zich niets met deze speciale Corona-tijd te maken.

In het advies van onze advocaat staat aan welke voorwaarden moet worden voldaan om in deze contracten staatssteun te mogen verlenen. Bij het schrijven van het advies is er al voor gezorgd dat de afspraken binnen de staatssteunregelgeving passen. De verleende goedkeuring vanuit de Europese Commissie bevestigt dit. Dit houdt in dat eventuele vervolg-, maatwerkafspraken mogelijk blijven mits aan dezelfde voorwaarden wordt voldaan.

Het is staande praktijk dat individuele publieke opdrachtgevers geen (voorafgaande) goedkeuring aan de Europese Commissie vragen, maar dat de Commissie controleert op basis van een klacht of door een steekproef. Nu de Europese Commissie de steun tot en met juni heeft goedgekeurd en mits dat bij een vervolg aan dezelfde voorwaarden blijft worden voldaan, worden geen klachten en of steekproeven verwacht. Wanneer dit wel gebeurt dan zal alsnog goedkeuring volgen omdat Omnibuzz zich aan de voorwaarden blijft houden.

De circulaire van het Rijk over staatsteun wekt de indruk dat opdrachtgevers 80% van het niet gereden vervoer moeten vergoeden. Dit is echter geen verplichting. Zie ook elders. Het was handig geweest wanneer in de circulaire "maximaal 80%" was opgenomen.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

### *2.2.3. Kunnen vervoerders geen gebruik maken van NOW?*

De NOW is bedoeld voor commerciële activiteiten die niet met publiek geld worden gefinancierd. Dat is bij doelgroepenvervoer niet het geval, dat werd al met publiek geld gefinancierd. Sommige vervoersbedrijven zullen zowel commerciële als publieke taken uitvoeren. Vanzelfsprekend vindt er geen cumulatie plaats. Vervoersbedrijven moeten daarin bij aanvraag duidelijk onderscheid maken.

### *2.2.4. Grijs gebied tussen rijkssteun en Omnibuzz-steun?*

De publieke contracten worden uitgesloten van staatsteun via de NOW-regeling. Omdat de meeste vervoerders van ons inderdaad "gemengde" bedrijven zijn hebben zij wel NOW-aangevraagd voor hun commerciële contracten. Die NOW wordt berekend over een percentage van de loonsom dat gelijk is aan het percentage van het omzetverlies. De bedragen, die zij van Omnibuzz ontvangen, worden bij de toepassing van de NOW als "omzet" gerekend waardoor ze dus niet in aanmerking komen voor staatsteun. De taxibedrijven moeten bij de NOW-aanvraag duidelijk onderscheid maken tussen publieke en commerciële contracten. De regeling is dus glashelder; Omnibuzz zal erop toezien dat ze ook correct wordt uitgevoerd.

### *2.2.5. Model accountantsverklaring al klaar?*

In overleg met en samenwerking tussen het Rijk, VNG, de brancheorganisatie KNV en enkele grote opdrachtgevers (waaronder Omnibuzz) gewerkt aan een model accountantsverklaring. Bij de opzet van dit model zullen specifieke adviseurs uit accountancy en gemeentelijk concern-control worden betrokken. Het specifieke kader voor het doelgroepenvervoer is helaas nog niet bekend, maar het Rijk en de VNG zitten hier scherp bovenop en hebben aangegeven dat aangesloten zal worden bij de kaders voor de continuïteitsafspraken in het sociaal domein. In de volgende passage uit de oproep van Rijk en VNG van 26 juni 2020 wordt aangegeven dat alle betrokkenen gezamenlijk gaan werken aan de nodige protocollen en monitoring van de gemaakte afspraken: "Zoals aangegeven zullen het Rijk, VNG, opdrachtgevers en vervoerders de komende maanden in overleg met elkaar blijven en bekijken wat nodig is om de voorziening doelgroepenvervoer, afgestemd op de nieuwe realiteit, als belangrijke schakel in continuïteit van zorg en ondersteuning in stand te houden. Ook zullen zij samen de voortgang en effecten van de afspraken monitoren. Op dit moment wordt gezien hoe het beste vorm aan dit overleg kan worden gegeven. Gemeentelijke opdrachtgevers doelgroepenvervoer zullen, gezien hun expertise en ervaring op het terrein van doelgroepenvervoer een belangrijke rol in dit overleg spelen.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

In dit gezamenlijke overleg zal ook gewerkt worden aan een verantwoordingskader en controle protocol van de uitbetaalde continuïteitsafspraken. VNG en KNV hebben daartoe al het initiatief genomen. Het overleg is ook noodzakelijk om goede afspraken te maken over relevante vraagstukken zoals staatssteun en de Btw-effecten van de continuïteitsafspraken.”

Vooruitlopend hebben wij in onze overeenkomst al verwezen naar de relevante onderwerpen en wetten in deze. Vervoerders zijn inhoudelijk dus al op de hoogte. De gemeentelijke accountant moet aan de hand van de op te zetten verklaring verklaren dat het wet- en doelmatig is uitgekeerd en besteed. Onze accountant hoeft dus alleen ons deel daarvan te controleren, en wij hebben ons zo aan alle verplichtingen gehouden dat daar geen problemen te verwachten zijn. Gezien de opzet van een landelijke model leek het ons niet handig en doelmatig om zelf een verklaring te laten opzetten.

#### *2.2.6. Aanbesteding en maatwerk*

In onze lopende overeenkomsten met de vervoerders staat dat wij onderling nieuwe tariefafspraken kunnen maken als de omzet met meer dan 20% daalt. Dat is precies wat wij doen. Het voorstel is al juridisch getoetst en past binnen de aanbestedingsregels. Het advies van onze advocaat is in het bredere dossier integraal opgenomen.

#### *2.2.7. Overige voorwaarden uit circulaire staatssteun in voorstel vervoerders en onderaanneming?*

Omnibuzz zal erop toezien dat de eindafrekening aansluit met de voorwaarden in de circulaire. Onze vervoerders gebruiken voor het uitvoeren van het Omnibuzz-vervoer geen onderaannemers, dus dat is niet aan de orde.

#### *2.2.8. Inbouwen voorkomen overcompensatie*

Het voorstel is voldoende toegerust op het voorkomen en terugvorderen van overcompensatie. Het voorstel van Omnibuzz is magerder dan de landelijke oproep van Rijk en VNG omdat niet alle niet gereden voor 80% worden gecompenseerd. Wij betalen de gereden ritten en vullen met compensatie aan tot 78% van de “normale” omzet. Dit betekent dat de taxibedrijven sowieso voor 22% van de omzet geen vergoeding krijgen en er dus nooit sprake kan zijn van overcompensatie. Het voorstel is tot stand gekomen in overleg met onze advocaat van Boels Zanders Advocaten. Daarnaast verwijzen we ook naar de opmerking over het landelijke overleg dat in de paragraaf over de accountantsverklaring is uitgelegd.

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

### Bijlagen

- Toelichting afrekenen vervoerders: vragen en antwoorden
- Verschil in compensatievarianten

Voorstel aan dagelijks bestuur Omnibuzz:	
Opsteller	: [REDACTED]
Telefoon	: [REDACTED]
E-mail	: [REDACTED]
Datum	: 17 augustus 2020
Afdeling	: Staf en Uitvoering

Voorzitter M. Smitsmans - Burhenne	Directeur mr. G.M.F. Vreuls
---------------------------------------	--------------------------------

***Geachte bestuurders, tijdens jullie vakantie is aan u gevraagd om in te stemmen met het "voorstel afrekenen vervoerders. Wij hebben toen van enkele bestuurders nog vragen gekregen, die wij per omgaande beknopt hebben beantwoord. Dit document is een bundel van deze vragen en antwoorden. Bij een aantal vragen hebben wij de antwoorden inmiddels nog wat verder uitgewerkt. Het geheel vormt een goede toelichting op het voorstel.***

## **Voorstel afrekenen vervoerders: vragen en antwoorden.**

1. Er wordt afgeweken van de landelijke richtlijnen. De onderbouwing hiervoor (los van het feit dat het voorstel voordeliger is voor gemeenten) ontbreekt. We adviseren daarom deze onderbouwing bij de definitieve stukken die aan het DB worden voorgelegd nader uit te werken.

Het voorstel beschrijft 4 fasen. In fase 1 (periode 15 maart t/m 30 juni) wijkt Omnibuzz inderdaad af van de landelijke richtlijn. Vanaf fase 2 is regionaal maatwerk mogelijk.

De landelijke regeling over fase 1 voorziet in een vergoeding van 80% van de niet uitgevoerde ritten. Dit percentage is een indicatief advies en geen verplichting. Landelijk zijn er meer grotere opdrachtgevers die met dezelfde redenatie als Omnibuzz in overleg zijn gegaan met vervoerders en tot passende maatwerkafspraken zijn gekomen.

Bij een vergoeding van 80% van de niet-gereden ritten is de schade gelijk aan de niet-genoten inkomsten minus de variabele kosten van de niet uitgevoerde ritten. Adviesbureau Panteia heeft deze variabele kosten (brandstof, onderhoud, reparaties, afschrijving) berekend op 20%. Wanneer de gemiste ritten wel gereden zouden worden hadden deze taxibedrijven deze kosten wél. Op de keper beschouwd worden de taxibedrijven dus volledig schadeloos gesteld. Wij vinden dat niet in verhouding met de problemen van ondernemers in andere sectoren die zelf voor een groot deel van de schade moeten opdraaien. Bovendien kunnen de taxibedrijven nog meer kosten besparen dan de door Panteia berekende 20%, door bijvoorbeeld aflopende chauffeurscontracten niet te verlengen, voertuigen voor de wegenbelasting en de verzekering te schorsen, leasecontracten niet te verlengen etc. Omnibuzz vindt het daarom reëel om ook de ondernemers een taakstelling op te leggen om hun kosten te verlagen. In onze berekening vullen wij de gereden omzet aan tot 80% van de te verwachten omzet. Dit betekent dat Omnibuzz over fase 1 bijna 500k minder compensatie hoeft te betalen dan de landelijke richtlijn. In een aparte bijlage zijn beide berekeningen naast elkaar uitgewerkt. Uit gesprekken met onze taxibedrijven is gebleken dat men onze insteek acceptabel vindt. Zij hebben immers ook ingestemd met het voorstel. Men maakt zich veel meer zorgen over de toekomst. Uitgangspunt van de notitie is een gestage groei naar circa 80% van de normale omzet. De grootste zorg van de taxibedrijven is dat dit niet wordt gehaald.

2. In het voorstel wordt niet ingegaan op het staatsteun aspect en hoe Omnibuzz dat beoordeelt. Vanuit het Rijk is (voor alle gemeenten gezamenlijk) een melding bij de Europese Commissie gedaan omtrent de garantiesteun die verleend is tot en met juni. De Commissie heeft deze steun inmiddels ook goedgekeurd. De VNG heeft gemeenten vervolgens opgeroepen (ik neem aan dat de notitie daarnaar verwijst onder punt 3 op pagina 3) om voor de periode tot 1 september op lokaal niveau actief met betrokken partijen het overleg aan te gaan om met vervoerders gerichte continuïteitsafspraken te maken. Daarbij is echter ook aangegeven dat hierbij rekening gehouden moet worden



met staatssteunaspecten. Zie ook deze link naar de website van de VNG <https://vng.nl/nieuws/goedkeuring-staatssteun-doelgroepenvervoer-maart-tm-juni> en de daarin opgenomen circulaire. Het lijkt ons daarom goed om ook dit onderdeel mee te nemen in de verdere uitwerking van de stukken die aan het DB worden voorgelegd, met daarbij aandacht voor de onderbouwing waarom al dan niet sprake zou zijn van geoorloofde staatsteun en wat in dat kader de eventuele vervolgstappen zijn.

Begin mei 2020 heeft mr. Ward van Loo van Boels Zanders Advocaten op ons verzoek aangegeven met welke aanbestedingsrechtelijke en staatsteun regels wij rekening moeten houden bij afspraken over continuïteit doelgroepenvervoer. Vanaf dat moment is dit het kader voor alle voorstellen. Overigens is dit advies ook gebruikt bij de onderbouwing van de melding door het Rijk. Het advies van mr. Ward van Loo is verwerkt in een mail van 8 mei (zie bijlage). Op 12 augustus 2020 is de inhoud en strekking van deze mail nogmaals telefonisch bevestigd door mr. Ward van Loo. Hij heeft ook ingestemd om de mail onder bestuursleden en controllers te verspreiden.

In de circulaire is aangegeven dat de Europese Commissie de steun voor de maanden maart t/m juni 2020 heeft goedgekeurd en dat er bij maatwerkafspraken vanaf juli 2020 ook rekening moet worden gehouden met staatssteunaspecten. Dit is echter geen direct gevolg van de goedkeuring of circulaire. Wettelijk moeten alle publieke opdrachtgevers in alle contracten rekening houden met de regels over staatssteun. Dit geldt voor de duur van de contracten en heeft op zich niets met deze speciale Corona-tijd te maken.

In het advies van onze advocaat staat aan welke voorwaarden moet worden voldaan om in deze contracten staatssteun te mogen verlenen. Bij het schrijven van het advies gingen we er al vanuit dat de afspraken binnen de staatssteunregelgeving passen. De verleende goedkeuring vanuit de Europese Commissie bevestigt dit. Dit houdt in dat eventuele vervolgstappen, maatwerkafspraken mogelijk blijven mits aan dezelfde voorwaarden wordt voldaan.

Het is staande praktijk dat individuele publieke opdrachtgevers geen (voorafgaande) goedkeuring aan de Europese Commissie vragen, maar dat de Commissie controleert op basis van een klacht of door een steekproef. Nu de Europese Commissie de steun tot en met juni heeft goedgekeurd en mits dat bij een vervolg aan dezelfde voorwaarden blijft worden voldaan, worden geen klachten en of steekproeven verwacht. Wanneer dit wel gebeurt dan zal alsnog goedkeuring volgen omdat Omnibuzz zich aan de voorwaarden blijft houden.

Vanwege efficiency en de omvang van de onderbouwing voegen we de mail met daarin het advies van de advocaat als bijlage toe. Hierdoor is ook de (verdere) handelwijze en beoordeling inzake staatsteun vastgelegd en vindbaar voor (latere) controle op wetmatigheid.

3. Wel krijg ik de ambtelijke informatie dat vervoerders ook gebruik kunnen maken van de NOW-regeling.

De vervoerders kunnen inderdaad gebruik maken van de NOW-regeling, maar dat geldt alleen maar voor hun commerciële contracten. Publieke contracten zoals ons WMO-vervoer worden hierin niet meegenomen. Ik verwijs graag naar vraag 4 van Vragen en Antwoorden over corona op de webpagina van VNG:

***Is de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging ten behoeve van behoud van Werkgelegenheid (NOW) van toepassing op doelgroepenvervoer?***

*De NOW is bedoeld voor commerciële activiteiten die niet met publiek geld worden gefinancierd. Dat is bij doelgroepenvervoer niet het geval, dat werd al met publiek geld gefinancierd. Sommige vervoersbedrijven zullen zowel commerciële als publieke taken uitvoeren. Vanzelfsprekend vindt er geen cumulatie plaats. Vervoersbedrijven moeten daarin bij aanvraag duidelijk onderscheid maken.*

4. Ik lees dat het voornemen om de voorgeschoten compensatie ook als eindafrekening te gaan beschouwen indien er voor het door Omnibuzz betaalde deel geen andere overheidssteun is ontvangen. Hoe moet ik dat lezen.... Het sluit niet uit dat men wel overheidssteun krijgt en als men dan wel steun krijgt, hoe vul je dan deze voorwaarde in? Eerder begreep ik dat deze directe noodgreep nodig was omdat deze vervoerders geen beroep konden doen op regelingen echter ga ik er vanuit dat de vervoerder vaak "gemengde" bedrijven zijn, die vanuit hun andere vervoersinzetten wel overheidssteun (TOW) hebben gehad voor naar ik aanneem voor een groot deel van de medewerkers die gemengd worden ingezet. Ik vind dat hier een grijs vlak zit, die mogelijk kan leiden tot overcompensatie. Denk ik dan te achterdochtig? En zo nee, hoe gaan we dat voorkomen? Zo ja, hoe ondervang je dan dat het aangetoond wordt, dat hetgeen ik mij afvraag niet voorkomt

*De publieke contracten worden uitgesloten van staatsteun via de NOW-regeling. Omdat de meeste vervoerders van ons inderdaad "gemengde" bedrijven zijn hebben zij wel NOW-aangevraagd voor hun commerciële contracten. Die NOW wordt berekend over een percentage van de loonsom dat gelijk is aan het percentage van het omzetverlies. De bedragen, die zij van Omnibuzz ontvangen, worden bij de toepassing van de NOW als "omzet" gerekend waardoor ze dus niet in aanmerking komen voor staatsteun. De taxibedrijven moeten bij de NOW-aanvraag duidelijk onderscheid maken tussen publieke en commerciële contracten. De regeling is dus glashelder; wij zullen er op toezien dat ze ook correct wordt uitgevoerd.*

5. Hetgeen ik onder 4 stel zou kunnen worden opgenomen worden in de accountantsverklaring die nog moet worden uitgewerkt. Met name de randvoorwaarden voor die controle van de accountant zijn van groot belang bij de beoordeling of de compensatie rechtmatig was. Daarom lijkt het me van belang dat als het DB nu deze regeling (voorstel) goedkeurt, deze kaders wel helder zijn. Wat mij opvalt is dat er niet gezegd wordt over wel verleend vervoer in deze periode. Wordt die "gratis" verleend onder het regime van 1? Zo niet, wat is de causaliteit naar regeling 1. Wordt verleend vervoer er vanaf getrokken. Graag een toelichting (en wellicht het opnemen van dit kader in het voorstel) hoe met verleend vervoer wordt omgegaan in relatie tot de compensatie.

*Voor ritten die wel zijn uitgevoerd, vindt uitbetaling op basis van het contract plaats. Die ritten vallen buiten de compensatie. De voorschotten die Omnibuzz heeft doorbetaald worden bij de eindafrekening dus gesplitst in "omzet" (voor het gereden deel) en "corona-compensatie" voor het niet gereden deel. De omzet wordt gewoon 100% betaald, de coronacompensatie is het bedrag tot aanvulling tot 78% van de "normale" omzet.*

*In overleg met en samenwerking tussen het Rijk, VNG, de brancheorganisatie KNV en enkele grote opdrachtgevers (waaronder Omnibuzz) gewerkt aan een model accountantsverklaring. Bij de opzet van dit model zullen specifieke adviseurs uit accountancy en gemeentelijk concern-control worden betrokken. Het specifieke kader voor het doelgroepenvervoer is helaas nog niet bekend, maar het Rijk en de VNG zitten hier scherp bovenop en hebben aangegeven dat aangesloten zal worden bij de kaders voor de continuïteitsafspraken in het*

sociaal domein. In de volgende passage uit de oproep van Rijk en VNG van 26 juni 2020 wordt aangegeven dat alle betrokkenen gezamenlijk gaan werken aan de nodige protocollen en monitoring van de gemaakte afspraken: "Zoals aangegeven zullen het Rijk, VNG, opdrachtgevers en vervoerders de komende maanden in overleg met elkaar blijven en bekijken wat nodig is om de voorziening doelgroepenvervoer, afgestemd op de nieuwe realiteit, als belangrijke schakel in continuïteit van zorg en ondersteuning in stand te houden. Ook zullen zij samen de voortgang en effecten van de afspraken monitoren. Op dit moment wordt bezien hoe het beste vorm aan dit overleg kan worden gegeven. Gemeentelijke opdrachtgevers doelgroepenvervoer zullen, gezien hun expertise en ervaring op het terrein van doelgroepenvervoer een belangrijke rol in dit overleg spelen. In dit gezamenlijke overleg zal ook gewerkt worden aan een verantwoordingskader en controle protocol van de uitbetaalde continuïteitsafspraken. VNG en KNV hebben daartoe al het initiatief genomen. Het overleg is ook noodzakelijk om goede afspraken te maken over relevante vraagstukken zoals staatssteun en de Btw-effecten van de continuïteitsafspraken."

6. Hoe is het met de marktwerking als deze regeling zo wordt uitgevoerd? Mijn gevoel zegt, als ik het voorstel lees, dat de vervoerders een omzetsdaling behoorlijk krijgen gecompenseerd (ondanks het argument dat het goedkoper blijft voor ons) die naar ik denk ook tot bezwaren van concurrenten kan leiden. Valt dit wel binnen de wettelijke kaders van inkoop, marktwerking? De pandemie zou nog wel even voort kunnen duren, hoe lang ga je dit doen en hoe relateert dit compensatie zich tot het aanpassen van de bedrijfsvoering (men kan mensen ontslaan, de kosten verlagen en uiteindelijk daardoor de marge (op termijn) verhogen... is daarover nagedacht?

In onze overeenkomst met de vervoerders staat dat wij onderling nieuwe tariefafspraken kunnen maken als de omzet met meer dan 20% daalt. Dat is precies wat wij doen. Het voorstel is al juridisch getoetst en past binnen de aanbestedingsregels. Overigens is het hoger tarief niet bedoeld om boventallig personeel in dienst te houden. Uitgangspunt is dat het vervoersvolume gestaag zal herstellen en de normale tarieven op termijn weer herleven. Mocht het volume echter ver achterblijven bij deze verwachting, dan zullen de taxibedrijven de tering naar de nering moeten zetten en ervoor moeten zorgen dat hun hoeveelheid mensen en middelen weer in balans komt met de (lagere) omzet. Dat doen ze dan niet om hun marge te verhogen maar om uit de rode cijfers te blijven. Mocht dit scenario zich voordoen, dan is dat nog een hele uitdaging.

Het flexibel tarief heeft een andere achtergrond. WMO-vervoer is collectief vervoer, waarin klanten gecombineerd mogen worden. Volle busjes leveren het taxibedrijf natuurlijk meer op dan ritten met 1 persoon. De kosten per rit zijn sterk afhankelijk van termen als bezettingsgraad en combinatiegraad. Naarmate er in een gebied minder ritten moeten worden uitgevoerd wordt de verhouding beladen/onbeladen kilometers slechter omdat er tussen de klanten in meer lege kilometers gereden moeten worden. Naarmate er meer spreiding is tussen de klanten is ook nog het lastiger om ze te combineren binnen de voorwaarden van ophalen vanaf een kwartier voor tot een kwartier na de gewenste ophaaltijd en maximaal 30 minuten omrijden. Je rijdt dus vaker met maar 1 of 2 personen waardoor de opbrengst per kilometer en per uur afneemt. Tenslotte moeten ook nog de vaste kosten van het taxibedrijf (huisvesting, management) worden doorbelast op een lager aantal ritten waardoor ook dit aandeel van de ritkosten omhoog gaat.

7. Indien het vervoerscontract geen ruimte laat voor het bieden van de compensatie, wordt het verlenen van compensatie voor maximaal 80% van de niet-gereden ritten in het

doelgroepenvervoer aan vervoersbedrijven als staatssteun aangemerkt. De Europese Commissie heeft met haar besluit van 29 juni 2020, kenmerk SA. nr. 57554, goedkeuring verleend om deze compensatie voor de maanden maart t/m juni aan de vervoersbedrijven te betalen. Hiertoe is een circulaire opgesteld die opdrachtgevers strikt dienen te volgen. Indien dat niet wordt gedaan, moet een eigen aanvraag worden ingediend. Ons contract biedt geen ruimte voor compensatie en we gaan ook niet handelen conform de collectieve staatssteunaanvraag. Gaat Omnibuzz een eigen aanvraag om staatssteun indienen? Kan die aanvraag nog gevolgen hebben voor het voorstel, bijvoorbeeld afwijzing?

Omnibuzz gaat wel gebruik maken van de collectieve aanvraag voor het verlenen van staatssteun en de inmiddels verleende goedkeuring van de Europese Commissie. Ons contract biedt daartoe de ruimte, dat is al juridisch getoetst. Het feit dat wij besloten hebben om de bevoorschotting door te betalen doet daar niks aan af. Het gaat erom hoe wij de eindafrekening vorm geven. Wij zullen erop toezien dat deze voldoet aan de voorwaarden van de circulaire.

Het in de circulaire genoemde percentage van 80% moet overigens worden gelezen als "maximaal 80%". De circulaire over staatssteun verplicht dus niet om de 80% te volgen. Vanaf het begin van de Corona-crisis hebben het Rijk en VNG inzake continuïteit doelgroepenvervoer de 80% als een indicatief advies meegegeven. Opdrachtgevers mochten daar al van afwijken. Zoals beschreven in het antwoord op vraag 1 hebben enkele grote opdrachtgevers, waaronder Omnibuzz, extra inspanningsverplichtingen bij de vervoerders gelegd en zijn zo maatwerkafspraken gemaakt voor een passende continuïteit die ook al anticiperen op volgende fases in of na de Corona-crisis.

8. De onder 1 genoemde circulaire stelt duidelijk een onderscheid tussen gereden ritten (daarvoor geldt het contract) en niet-gereden ritten (daarvoor geldt de compensatie). Verder stelt de circulaire ook dat dat compensatie eigenlijk pas per 15 maart aan de orde is omdat de situatie daarvoor nog normaal was. In het Omnibuzz-voorstel wordt uitgegaan van maart als volledige maand. Verder wordt gesteld dat het voorschot maart t/m juni de eindafrekening is. Leidt deze aanpak niet tot overcompensatie in maart? Of wordt dit voordeel later verrekend bij de totale afrekening? Mogen gereden ritten en niet-gereden ritten op deze manier op een hoop worden gegooid? Ik ben voorstander van deze pragmatische aanpak, maar ik denk dat het rijk dit ook had voorgesteld als dit juridisch zou mogen. Ik vrees dat contractuele ritten en staatssteunkosten nu door elkaar heen gaan lopen en dat dat bezwaarlijk is omdat de transparantie er dan niet is. Hoe kijken jullie hier tegenaan?

Deze vraag berust op een misverstand. Wij gooien niet alles op een hoop. Voor ritten die wel zijn uitgevoerd, vindt bij de eindafrekening uitbetaling op basis van het contract plaats. Die ritten vallen buiten de compensatie. De voorschotten die Omnibuzz heeft doorbetaald worden bij de eindafrekening dus gesplitst in "omzet" (voor het gereden deel) en "Corona-compensatie" voor het niet gereden deel. De omzet wordt gewoon 100% betaald, de Coronacompensatie is het bedrag tot aanvulling tot 78% van de "normale" omzet (de rest van het voorschot). In de maand maart is de eerste helft nog geen sprake van een crisis. In die maand is er bij de splitsing dus relatief veel omzet en weinig compensatie.

9. De circulaire is uitgebreider dan jullie voorstel. Worden hier nog zaken uit overgenomen? Bijvoorbeeld dat voor onderaannemers ook deze afspraak geldt?

Wij zullen erop toezien dat de eindafrekening aansluit met de voorwaarden in de circulaire. Onze vervoerders gebruiken voor het uitvoeren van het Omnibuzz-vervoer geen onderaannemers, dus dat is niet aan de orde.

10. De circulaire is ook streng in het uitgangspunt dat compensatie niet meer mag bedragen dan de daadwerkelijk geleden schade als gevolg van de niet uitgevoerde ritten. Daarbij is de schade gelijk aan de niet-genoten inkomsten minus de variabele kosten voor de niet uitgevoerde ritten. Dit betekent dat, indien de vervoerder minder dan 80% vaste lasten heeft die ook bij niet-uitgevoerde ritten doorlopen, de schade lager is. Het voorstel van Omnibuzz is voor gemeenten, op het eerste gezicht, gunstiger dan de landelijke regeling. Maar de landelijke regeling kent diverse waarborgen om overcompensatie te voorkomen en deze, mocht dit aan de orde zijn, voorschotten terug te vorderen. Waardoor de uitgaven bij toepassen van de circulaire mogelijk lager kunnen uitvallen dan bij het Omnibuzz-voorstel. Het Omnibuzz-voorstel kent ook 2 voorwaarden (Er wordt voor het door Omnibuzz betaalde deel van de omzet geen andere overheidssteun verleend en moet t.z.t. een accountantsverklaring worden overlegd. Uitgangspunt is dat moet worden aangetoond dat de compensatie noodzakelijk was en dat de gelden correct zijn besteed. Is het voorstel van Omnibuzz voldoende toegerust op het voorkomen en terugvorderen van overcompensatie?

Het voorstel is voldoende toegerust op het voorkomen en terugvorderen van overcompensatie. Het voorstel van Omnibuzz is magerder dan de landelijke oproep van KNV/GNMI omdat niet alle niet gereden voor 80% worden gecompenseerd. Wij betalen de gereden ritten en vullen met compensatie aan tot 78% van de "normale" omzet. Dit betekent dat de taxibedrijven sowieso voor 22% van de omzet geen vergoeding krijgen en er dus nooit sprake kan zijn van overcompensatie. Het voorstel is tot stand gekomen in overleg met mr. Ward van Loo van Boels Zanders Advocaten. Daarnaast verwijzen we ook naar de opmerking over het landelijke overleg over protocollen en dergelijke in het antwoord op vraag 5.