Notulen van de Ronde Maaszaal op donderdag 5 november 2026

Tijdstip: 19.00 – 19.45 uur

Agendapunt 1.1 Wijzigen afrekensystematiek Wmo-cliënten Omnibuzz

Aanwezig

de voorzitter	J. Spätgens
de griffier	A. Cortlever
de leden	gob: M.P.A. Dormans CDA: T.E.L. Vranken PRO Sittard-Geleen: D.M.P. Wolfs Stadspartij Sittard-Geleen: C.H.H. Klingestijn D66: C.P.M. Boselie Forum voor Democratie: L.C. Jansen VVD: B.P.M. Gijsen PVV: - PIT: B.H.M. Haenen Lokaal Sittard-Geleen-Born: M.J.W. van Rossum JA21: M.M. Janssen SP: -
Portefeuillehouder	L. Vaessen
Ambtelijke ondersteuning	Dhr. Bodelier
Notulen	A.M. Flantua, Notuleerservice Nederland

De voorzitter opent de vergadering om 19.00 uur en heet alle leden welkom. In deze ronde wordt het raadsvoorstel over de wijziging van het afrekensysteem voor Wmo-cliënten van Omnibuzz besproken. De raad wordt gevraagd om in te stemmen met het toepassen van een instaptarief en kilometertarief conform het tarief openbaar vervoer voor Wmo-gebruikers van Omnibuzz. De technische vragen en de beantwoording daarvan staan in iBabs. Het voorstel wordt in twee termijnen besproken.

Eerste termijn

De heer Dormans (gob) stelt vast dat de systematiek eerlijker en transparanter wordt, omdat het op de kilometer exact wordt ingeregeld. Het is onzeker hoe lang een zone is. De heer Dormans vraagt hoe de kilometers teruggerekend worden.

De heer Klingestijn (Stadspartij) wijst erop dat de raad zicht moet houden op de doelgroep van deze voorziening. Hij vraagt waarom ervoor wordt gekozen om zowel een instaptarief als een kilometertarief te hanteren conform het ov. Hij vraagt zich af waarom deze tariefstelling passend is voor het Wmo-vervoer. Voor inwoners die veel korte ritten maken heeft het instaptarief merkbare gevolgen. De heer

Klingestijn laat in een voorbeeld zien dat gebruikers die minder kilometers reizen, maar dit verdelen over meer ritten, te maken krijgen met hogere kosten dan gebruikers die veel kilometers reizen in weinig ritten. Hij vraagt of deze effecten onderzocht zijn en wenselijk worden geacht. De Stadspartij maakt zich ook zorgen over het kilometertarief. Omnibuzz combineert vaak ritten, waarbij de chauffeur een omweg neemt om andere passagiers mee te nemen. De heer Klingestijn vraagt of de cliënt dan betaalt voor de korte gebruikelijke route of de daadwerkelijk gereden kilometers. In andere regio's worden de kortste route en de prijs vooraf bekendgemaakt. De heer Klingestijn stelt voor om deze garantie ook te bieden aan de inwoners van Sittard-Geleen. In de beantwoording van de technische vragen staat dat niet inzichtelijk kan worden gemaakt hoeveel gebruikers erop vooruit of achteruit gaan met de nieuwe afrekensystematiek. Toch wordt de conclusie getrokken dat de gebruikers er gemiddeld op vooruitgaan. De heer Klingestijn vraagt waar deze conclusie op gebaseerd is. De Stadspartij informeert naar de methodes om de nieuwe systematiek te communiceren naar gebruikers. De heer Klingestijn vraagt of de Wmo-raad een advies heeft uitgebracht over dit voorstel. De Stadspartij ziet de voordelen van een eenvoudiger systeem, maar de fractie vindt dat de betaalbaarheid en toegankelijkheid voor inwoners voorop moeten blijven staan.

Mevrouw Haenen (PIT) bedankt het college voor de beantwoording van de technische vragen. PIT vindt het belangrijk dat deze technische en financiële wijziging goed uitpakt voor de bewoners die afhankelijk zijn van Omnibuzz. De fractie is tevreden dat gebruikers gemiddeld erop vooruitgaan, maar onderstreept het belang van individueel maatwerk. Het college geeft aan dat niet inzichtelijk kan worden gemaakt welke groepen erop vooruit of achteruit gaan en de fractie verzoekt het college om na invoering te blijven kijken naar de daadwerkelijke effecten en de raad na een jaar van een evaluatie te voorzien. Mevrouw Haenen vraagt welke signalen en ontwikkelingen bepalen of het college vindt dat een evaluatie nodig is. De fractie PIT begrijpt de voorgestelde overgang naar kilometerafrekening. Mevrouw Haenen benadrukt dat de nieuwe afrekensystematiek voor deze groep inwoners niet onbedoeld mag leiden tot minder mogelijkheden om mee te doen in de samenleving.

De heer Gijsen (VVD) is tevreden dat de extra ondersteuning die Omnibuzz biedt aan deze doelgroep onveranderd blijft bij de nieuwe systematiek. De VVD vindt het voorstel om de tarieven aan te sluiten op het ov-tarief eerlijk, omdat Omnibuzz maatwerkritten aanbiedt en de cliënten er gemiddeld op vooruitgaan. De heer Gijsen vraagt het college om de klantbijdrage de komende jaren in de gaten te houden om te controleren of Omnibuzz betaalbaar blijft.

De heer Vranken (CDA) is blij dat de wijziging van de systematiek positief gaat uitwerken voor de Wmo-cliënten van Omnibuzz. Hij vraagt of de overgang tot volledig emissievrije voertuigen gevolgen kan hebben voor de eigen bijdrage van cliënten. De heer Vranken vraagt ook of de nieuwe systematiek voor inwoners van de buitengebieden duurder uit kan vallen en kan leiden tot financiële knelpunten. Het CDA is benieuwd of seniorenregelingen en minimaregelingen in het voorstel zijn doorgewerkt. De heer Vranken verzoekt om inzicht te krijgen in het voorstel van de Wmo-raad. Daarnaast vraagt hij welke evaluatiemomenten worden ingebouwd per 1 januari 2028. Het algemeen bestuur van Omnibuzz heeft besloten om over te stappen op een kilometerafrekening. De heer Vranken vraagt welke beleidsvrijheid de gemeenteraad nog heeft.

De heer Wolfs (PRO) vindt dat de aangepaste systematiek reizen overzichtelijker en herkenbaarder maakt, omdat de kosten op gelijke wijze als bij het reguliere ov berekend worden. Hij is blij dat de kosten bij de nieuwe systematiek voor de meeste reizigers goedkoper uitvallen. De tarieven voor Omnibuzz worden nu gekoppeld aan de tarieven van Arriva. De heer Wolfs vraagt of de tarieven voor Omnibuzz in de toekomst zullen meestijgen met de tarieven van Arriva of apart geïndexeerd worden.

De heer Jansen (FvD) gaat akkoord met het voorstel omdat de nieuwe systematiek het reizen transparanter en eenvoudiger maakt.

De heer Van Rossum (Lokaal Sittard-Geleen-Born) vraagt, met betrekking tot de technische vraag over de kilometernormen, of er een kosten-batenanalyse is gemaakt voor mensen die deze

overschrijden. Het is voor de heer Van Rossum onduidelijk hoe een overstap naar emissievrije voertuigen kosten bespaart voor de gemeente.

De heer Boselie (D66) stemt in met het voorgestelde instap- en kilometertarief omdat dit transparant en uitlegbaar is. Het college vraagt de raad om te bevestigen wat in 2025 in de verordening is vastgelegd. In de praktijk zijn de kosten 98 cent per zone voor 750 zones per jaar. Het gaat om een vertaling van papier naar praktijk, maar daarover zwijgt het voorstel. In de praktijk wordt het budget met deze verandering gehalveerd van 3000 kilometer naar 1500 kilometer. De heer Boselie denkt dat niemand minder ver gaat reizen zonder de consequenties te bekijken. Inwoners die lange ritten rijden in weinig zones profiteren niet van de kilometerprijs, maar betalen wel een hoger instaptarief. De raad hoort te achterhalen wie deze groepen zijn voordat er besloten wordt. Dit is te achterhalen met de ritgegevens van Omnibuzz. De heer Boselie stelt voor om iedere pashouder te voorzien van een gepersonaliseerd overzicht met de prijzen van zijn of haar ritten. Daarnaast moet iedere inwoner voor wie de wijziging negatief uitpakt actief gewezen worden op de mogelijkheden voor maatwerk. Tot slot vraagt D66 om een overzicht van de gevolgen per groep inzichtelijk te maken voor de wijziging van de verordening in 2027.

Wethouder Vaessen bedankt de leden voor de vragen over deze belangrijke gemeenschappelijke regeling. De nieuwe systematiek wordt niet met dit voorstel vastgesteld. Dit is al bij de verordening gebeurd en de Wmo-raad heeft destijds ook zijn advies uitgebracht. Dit voorstel is een uitwerking van de vastgestelde systematiek. De cliëntenpanels van Omnibuzz zijn hierbij gedurende het hele proces bij betrokken. Op dit moment heeft het college de effecten op klantniveau niet in beeld. Er zijn binnen de gemeente 4400 pashouders, waarvan 2800 cliënten de pas actief gebruiken. Het grootste gedeelte van de gebruikers blijft binnen de maximale zones. Minder dan 50 klanten gebruiken de maximale inzet en voor een deel van hen zijn maatwerkoplossingen gevonden. De mogelijkheden tot maatwerk zullen niet veranderen met de nieuwe systematiek. Omnibuzz blijft op dezelfde wijze werken en informeert de klant bij het boeken van een rit over de kosten. Er wordt op dit moment met zones gewerkt, waarbij klanten soms tot wel 28 kilometer kunnen reizen binnen zones. Met het nieuwe systeem wordt het bereik van 25 kilometer strikter aangehouden. Omnibuzz zal blijven monitoren hoe het systeem voor klanten werkt. Het college zal daar ook op aandringen bij het AB van Omnibuzz. Als daar signalen uitkomen dat er meer misgaat, zal dat aanleiding zijn om steviger te evalueren. Binnen de huidige systematiek wordt ook gewerkt met een type instaptarief. Klanten kunnen per jaar 750 zones reizen, maar elk instapmoment telt als een extra zone. Wethouder Vaessen verzoekt de heer Bodelier om de vraag over de impact van toekomstige tariefveranderingen bij Arriva te beantwoorden.

De heer Bodelier legt uit dat de tarieven van Omnibuzz geïndexeerd zullen worden op het moment dat Arriva de tarieven indexeert.

De heer Wolfs (PRO) denkt dat Arriva de tarieven indexeert op basis van verhoogde kosten en lasten en het aantal reizigers. Omnibuzz heeft een andere kosten-batenanalyse. Het is daarom niet logisch om de indexering van Arriva aan te houden. De heer Wolfs vraagt waarom er geen eigen indexering wordt gedaan.

Wethouder Vaessen legt uit dat Arriva de indexeringen niet zelf vaststelt. Dit wordt gedaan door het college van GS en zij volgen de landelijke index een-op-een. Het college van GS wijkt alleen af als daar stevige aanleidingen toe zijn. De GR is met de provincie, Arriva en Omnibuzz veel in gesprek over publieke mobiliteit en de synergie tussen beide aanbieders. De GR wil een totaalproduct publiek vervoer aanbieden en overeenstemming van de tarieven is een belangrijk onderdeel van de bekostiging van de aanbieders. In Venray wordt onderzocht of reguliere reizigers met een Omnibuzz mee kunnen reizen als er geen reguliere buslijn is. Wethouder Vaessen licht toe dat de overstap naar emissievrije voertuigen kosten kan besparen, omdat elektrisch opladen mogelijk goedkoper is dan tanken met de huidige brandstofprijzen. Het is onzeker of deze besparingen verwerkt worden in de tarieven. De overstap naar emissievrije voertuigen betekent dat er meer laadplekken moeten worden aangelegd en dat is ingewikkeld met de huidige netcongestie.

De heer Klingestijn (Stadspartij) heeft uitgerekend dat de kosten stijgen voor cliënten die veel korte ritten maken. Hij vraagt hoe het college heeft geconcludeerd dat cliënten er gemiddeld op vooruitgaan.

Wethouder Vaessen zegt dat cliënten die nu veel korte ritten maken ook meer opstapzones gebruiken dan cliënten die weinig lange ritten maken.

De heer Bodelier licht met een voorbeeld toe dat de kilometertarieven dusdanig lager zijn dan de zonetarieven dat de meeste cliënten erop vooruitgaan, ondanks de verhoogde instaptarieven. Het is echter heel lastig om gepersonaliseerde berekeningen te maken voor de ruim veertigduizend cliënten van Omnibuzz. Daarnaast is het niet mogelijk om onderzoeksgroepen te vormen, omdat iedere cliënt wisselende bestemmingen en ritten heeft.

De heer Van Rossum (Lokaal Sittard-Geleen-Born) vraagt of het college de hypothese over de emissievrije zones in de toekomst kan onderzoeken.

Wethouder Vaessen bevestigt dat de raad verder geïnformeerd zal worden als de GR richting een aanbesteding gaat. Hij zal binnen het AB aandacht vragen voor dit punt. Binnen de GR zal worden besproken of een eventueel voordeel zich vertaalt in een lager kilometertarief of invloed kan hebben op de ontbrekende klantbijdrage. De heer Vaessen benadrukt dat Omnibuzz de monitoring zal voortzetten en zal signaleren als er problemen ontstaan.

De heer Vranken (CDA) is tevreden met de beantwoording van de wethouder en vindt dat het voorstel als hamerstuk geagendeerd mag worden.

De heer Wolfs (PRO) attendeert de wethouder erop dat een aantal vragen nog niet beantwoord is. PIT heeft gevraagd of de tarieven gebaseerd worden op de kortste route of op de daadwerkelijk gereden kilometers. D66 vroeg of iedere inwoner een duidelijk overzicht krijgt van de veranderende kosten.

Wethouder Vaessen zegt dat de klant de kortste afstand betaalt, onafhankelijk van de route die wordt genomen. Bij aanvang van de rit worden de kosten bekendgemaakt, dus de communicatie naar de klant verandert niet.

De heer Wolfs (PRO) verduidelijkt dat D66 vraagt of in de communicatie naar de cliënt dat Omnibuzz overstapt naar een kilometersystematiek ook kostvoorbeelden van de ritten van de klant meegenomen worden, zodat een klant kan zien wat de verandering daadwerkelijk betekent.

De heer Boselie (D66) vraagt of het aantal klanten dat maximaal gebruikmaakt van het aantal ritten gelijk blijft of stijgt. Daarnaast vraagt hij of proactief maatwerk wordt aangeboden aan deze groep.

De heer Bodelier legt uit dat klanten van Omnibuzz worden geïnformeerd over de wijziging naar kilometers en de nieuwe tarieven. Op dit moment worden klanten geïnformeerd over maatwerk als dat nodig is. Als meer klanten maatwerk nodig hebben na de systematiekwijziging, dan zullen zij hier ook over geïnformeerd worden.

De voorzitter sluit de eerste termijn af en vraagt of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is niet het geval. De voorzitter stelt voor om het voorstel als hamerstuk te agenderen. De leden stemmen hiermee in.

Conclusie: Het voorstel is voldoende besproken en de wethouder heeft alle vragen beantwoord. Het voorstel wordt geagendeerd als hamerstuk voor de raadsvergadering.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.45 uur.