

Voorstel aan het algemeen bestuur Omnibuzz

Datum vergadering: 18 december 2024

Agendapunt: 4.6

Onderwerp: Notitie over bezuinigingsopgave gemeenten

Opsteller: Twan Zimmermann

Afdeling: Staf/Advies en Projecten

Voorstel

Het bestuur wordt voorgesteld:

- » Kennis te nemen van de binnengekomen brieven van 7 gemeenten over de bezuinigingsopgave;
- » Kennis te nemen van de beëindiging van het addendum (stap 1);
- » In te stemmen met de uitwerkingsrichting als reactie op deze brief.

Samenvatting

Omnibuzz heeft eind juni een brief ontvangen van de gemeenten Beek, Beekdaelen, Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Simpelveld en Voerendaal, waarin wij gevraagd worden deze brief te agenderen voor de vergadering van dagelijks en algemeen bestuur.

Als aanleiding geldt de lagere bijdrage uit het gemeentefonds voor alle gemeenten met ingang van 2026, ook wel het 'financiële ravijn' genoemd. Dit perspectief leidt tot zorgen bij gemeenten over de financiële huishouding en tot de noodzaak om structureel de inkomsten te verhogen en/of de uitgaven te verlagen. Aan de Gemeenschappelijke Regelingen, waaronder Omnibuzz, wordt gevraagd hier een bijdrage aan te leveren. Concreet leggen zij de opdracht bij ons neer om een structurele taakstelling van minimaal 5% te realiseren. Voor de beeldvorming, de gevraagde structurele taakstelling bedraagt, gebaseerd op de begroting 2025, minimaal € 1.695.000.

Het doorvoeren van maatregelen vraagt om draagvlak bij alle (30) deelnemende gemeenten. Het verzoek m.b.t. de bezuinigingsopgave is ingediend door 7 gemeenten. Het is wenselijk een goede inschatting te maken in hoeverre de overige 23 gemeenten deze brief inhoudelijk onderschrijven en de verder uitwerking daarop af te stemmen. Hierbij hebben we het dagelijks bestuur om richting gevraagd in de vergadering van 25 september. In de notitie die nu voorligt, is deze richting van het dagelijks bestuur verwerkt en op deze manier denken wij goed gestructureerd tegemoet te komen aan de zorgen van deze gemeenten.

In de brief doen de gemeenten een viertal suggesties die volgens hen zouden kunnen leiden tot significante besparingen.

1. Centralisatie/intensieve samenwerking PIOFACH-taken

Een centralisatie of intensieve samenwerking tussen GR-en ten aanzien van deze taken zou moeten leiden tot een kostenbesparing. Een afvaardiging van gemeentesecretarissen neemt hiertoe het initiatief.

Omnibuzz onderschrijft de mening dat samenwerking kostenbesparend kan werken en staat positief tegenover dit voorstel en deelname aan de (nog in te stellen) werkgroep. Overigens heeft Omnibuzz in het recente verleden al onderzoek gedaan om ten aanzien van het ICT-beheer en diverse specialistische “kruimelfuncties” samen te werken met deelnemende gemeenten. Uiteindelijk is toen geconcludeerd dat dit om organisatorische en financiële redenen geen optie bleek.

2. Beperking personeelskosten

Wij worden gevraagd kritisch te kijken naar de kosten voor personeel. Hierbij wordt vooral een verband gelegd met voorgaande suggestie. Omnibuzz staat ook hier positief in en gaat er van uit dat dit door diezelfde werkgroep wordt opgepakt. Omnibuzz heeft in een traject m.b.t. interne beheersmaatregelen de kosten voor externe inhuur al structureel tot een minimum beperkt. Hierover is het bestuur in 2020 geïnformeerd. Dit uitgangspunt hanteren wij sindsdien structureel. Vanwege het specialistische karakter van een aantal taken, ontkomen wij niet altijd aan de inzet van externe deskundigheid. Het betreft dan met name advisering op gebied van compliance (digitaal archief, AVG, wijziging Gemeenschappelijke Regeling etc.), ondersteuning bij aanbestedingen en data-analyse en beheer.

3. Schrappen van reserves

Wij worden verzocht om af te zien van een eventueel weerstandsvermogen en ‘post onvoorzien’ in de begroting en kritisch te kijken naar onder andere noodzaak van taak-gerelateerde reserves en meerjarig indexeren.

a. Weerstandvermogen

Bij de oprichting van de GR Omnibuzz is afgesproken dat de deelnemende gemeenten een storting deden in de algemene reserve van Omnibuzz. De hoogte hiervan wordt periodiek bepaald door het berekende weerstandsvermogen, dat onderbouwd wordt met een risicoanalyse die is vastgelegd in de nota reserves en voorzieningen. Vorig jaar is deze geactualiseerd en het algemeen bestuur heeft deze in december 2023 vastgesteld. In deze meest actuele versie is bepaald dat de algemene reserve minimaal € 550.000 en maximaal € 760.000 dient te zijn. De afgelopen jaren zijn er overigens diverse mutaties in de algemene reserve geweest, zowel dotaties (toevoegingen) als onttrekkingen. Het actuele saldo van de algemene reserve bedraagt momenteel € 900.000. In agendapunt 6.2 wordt voorgesteld om in 2024 een totaalbedrag van € 174.051 te onttrekken (dekking lagere opbrengsten 2024 m.b.t. niet toepassen LTI-index), waardoor het saldo ultimo 2024 zal uitkomen op € 725.949. Hiermee komt het saldo uit tussen het in december 2023 vastgestelde minimum saldo van € 550.000 en het maximale saldo van € 760.000. Als het ‘financiële ravijn’ aanleiding geeft om het aanhouden van de algemene reserve te heroverwegen, kunnen wij desgewenst een voorstel doen.

Wij verwachten echter dat de 30 deelnemende gemeenten hier uiteenlopende standpunten over zullen hebben. Uiteindelijk zal de besluitvorming hiertoe aan het algemeen bestuur zijn.

b. Post 'onvoorzien'

In het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is een verplichting opgenomen om in de begroting een post onvoorzien op te nemen, bedoeld om kosten die bij het opstellen van de begroting niet voorzienbaar waren, maar toch zijn ontstaan, op te vangen. In de financiële uitgangspunten is vastgelegd dat deze € 50.000 bedraagt. Gezien vorenstaande stellen wij voor dit ongewijzigd te laten.

c. Indexering

In de brief wordt ook een opmerking gemaakt inzake het meerjarig indexeren. Omnibuzz doet dit bewust, omdat wij voor nagenoeg alle kosten een contractuele verplichting hebben tot indexering. Dit geldt met name voor de vervoerskosten (x% van onze totale kosten) die jaarlijks met de NEA-index worden verhoogd, maar ook voor de loonkosten (y% van onze totale kosten) zijn de cao-verhogingen van toepassing. In het meerjarenperspectief rekenen wij deze conservatief in, waardoor wij een zekere stabiliteit in onze begrotingen hebben aangebracht. Indien wij in de toekomst zouden afzien van meerjarig indexeren, kan dit leiden tot forse verhogingen van de jaarlijkse begrotingswijzigingen waardoor er jaarlijks bijgesteld moet worden door zowel Omnibuzz als de 30 deelnemende gemeenten.

d. Kritische reflectie nut en noodzaak activiteiten en handelingen

De gemeenten doen een beroep op ons om kritisch nut en noodzaak van de activiteiten van onze gemeenschappelijke regeling te onderzoeken en met voorstellen te komen om deze activiteiten efficiënter en kostenbesparend uit te voeren. In de brief wordt tevens het volgende gesteld: Een onderscheid tussen wettelijke verplichtingen, waarbij ook nog gedifferentieerd kan worden naar wijze van voldoen hieraan en (nieuwe) beleidsaanpassingen geeft de deelnemers daarbij inzicht in consequenties van keuzes.

Vooropgesteld, het toenemend aantal wettelijke verplichtingen leidt tot hogere kosten voor elke organisatie, dus ook voor Omnibuzz. Op de eerste plaats zien wij het als onze taak om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen, zo lang dit redelijkerwijs haalbaar is. Hierbij maken wij altijd een zorgvuldige afweging en kijken naar onder andere kosten, urgentie, noodzaak, impact etc. Op een aantal terreinen, zoals bijvoorbeeld de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de Algemene Verordening Gegevensbescherming en de Aanbestedingswet, zorgen wij dat we altijd binnen de wettelijke kaders werken. De gevolgen bij een eventuele overtreding van die wet zijn hierbij in potentie groot. Een aantal andere recente wetswijzigingen en -aanscherpingen, zoals de invoering van de Wet Open Overheid, de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer, de Archiefwet en de Wet Digitale Overheid (Wdo) geeft overheden meer bewegingsvrijheid. Vaak heeft het (nog) geen juridische gevolgen als de wet niet (volledig) wordt nageleefd en de implementatie gebeurt meestal gefaseerd. Binnen die bewegingsvrijheid plannen wij onze stappen op basis van uitgangspunten en prioriteiten die wij bestuurlijk vastleggen. Wij volgen hierbij de principes zoals landelijk worden voorgeschreven, namelijk gefaseerd toewerken naar volledige compliance.

De kern hiervan is: het hoeft niet allemaal in 1 keer klaar, maar het is wel belangrijk dat er stappen gezet blijven worden. Dit is ook de werkwijze die Omnibuzz in praktijk toepast. Ons voorstel is om dit op dezelfde wijze voort te zetten. Het voldoen aan de wettelijke verplichtingen levert in veel gevallen immers ook kwaliteitswinst op in de (digitale) dienstverlening naar de klanten toe en/of de interne organisatie. Tenslotte is het aandeel voor compliance op de totale begroting overigens maar zeer beperkt.

Via de eerder aangehaalde interne beheersmaatregelen zijn al besparingen gerealiseerd op de postverzending en de telefonie door de digitalisering van diensten. Dit doen wij vooral door nieuwsbrieven en andere post te verzenden via e-mail, het gebruik van MijnOmnibuzz en een machtigingsstructuur waarbij familieleden, vrienden of begeleiders zaken digitaal kunnen regelen namens een klant. Deze besparing zal naar verwachting structureel toenemen door de toenemende digitale vaardigheden binnen de doelgroep. Zo constateren wij dat nieuw instromende klanten meer gebruik maken van digitale diensten dan uitstromers en beschikken de meeste gemeenten over digitale hulploketten (Informatiepunten Digitale Overheid, IDO's). Zo neemt het gebruik van deze diensten in potentie op een natuurlijke wijze toe. Bovendien beschikken we over meerdere mogelijkheden om parallel dit gebruik actief te stimuleren. Welke mogelijkheden hiervan we precies inzetten, stemmen we af met ons bestuur. Hierbij zien we ook een mogelijke rol voor de gemeenten via de positionering van de IDO's of de aanmelding van nieuwe klanten bij Omnibuzz.

Het beheersbaar houden van het vervoer is in onze visie vastgelegd en verweven in onze werkzaamheden. Mede als gevolg hiervan bedraagt de overhead bij Omnibuzz ongeveer 10%. Het overige deel bestaat uit vervoer of taken die rechtstreeks gerelateerd zijn aan het vervoer. Vanuit kostenbesparingspotentie is het daarom interessant om op het vervoer te focussen. De omvang van het vervoer is namelijk grotendeels bepalend voor de totale kosten, terwijl Omnibuzz geen directe invloed heeft op die omvang. Gemeenten bepalen via de indicatiestelling de toegang, wie mag reizen en tegen welke voorwaarden, en vervolgens vervoeren wij deze klanten cf. de afspraken, zoals vastgelegd in de dienstverleningsovereenkomsten en bijbehorend productenboek. Ook die afspraken kunnen alleen in opdracht van de gemeenten aangepast worden.

Om een taakstelling van 5% te realiseren, is Omnibuzz dus afhankelijk van (de uitvoering van) gemeentelijk beleid en de bereidheid om (kwaliteits-) afspraken aan te passen. Deze afspraken hebben betrekking op alle aspecten van de dienstverlening, zowel richting gemeenten als klanten/reizigers. Op nagenoeg alle aspecten zijn besparingen te realiseren, maar dit heeft altijd gevolgen voor de dienstverlening in termen van beschikbaarheid en/of kwaliteit. Wij hebben wel ideeën over de mogelijkheden die er zijn, maar het doorrekenen en voorbereiden ervan vraagt de nodige tijd. Een goede afstemming met gemeenten en cliëntenpanel is wenselijk. Aangezien het een vrij uitgebreide exercitie is om voor alle aspecten de mogelijke besparing en de gevolgen in kaart te brengen, stellen we voor om de uitwerking te faseren.

Uitwerkingsrichting

1. 1^e stap - Niet verlengen addendum vervoerders

Sinds 2020 zijn er tijdelijke maatregelen getroffen om de continuïteit van het vervoer te borgen. Dit vanwege het fors gedaalde vervoersvolume ten gevolge van COVID-19. In 2022 zijn deze continuïteitsafspraken vastgelegd in een addendum. Het addendum is vervolgens halfjaarlijks verlengd, waar bij elke verlenging kritisch is beoordeeld of verlenging noodzakelijk is. Hierbij is telkens gekeken naar het vervoersvolume en eventuele COVID-19 maatregels.

Momenteel zien we een vervoersvolume op alle percelen welke weer passend is binnen de oorspronkelijke raamovereenkomst. Omdat 2024 het eerste volledige jaar is zonder COVID-19 maatregelen (na 2019), kan 2024 ook weer gebruikt worden als vergelijkingsjaar, in de raamovereenkomst is namelijk opgenomen dat het voorgaande kalenderjaar telt als vergelijkingsjaar. Zo kunnen we het vergelijkingsjaar 2019 uit het addendum weer loslaten. Daarom is 2025 een logisch moment om het addendum niet meer in stand te houden. Het niet verlengen van het huidige addendum betekent dat de afspraken uit de oorspronkelijke raamovereenkomst weer zullen gelden vanaf 1 januari 2025. Daarmee wordt voorkomen dat vervoerders langer dan noodzakelijk profiteren van de (tijdelijke) gewijzigde systematiek en het economisch evenwicht zoals dat in de oorspronkelijke raamovereenkomsten besloten ligt kantelt in het voordeel van vervoerders. Concreet betekent dit onder andere dat het flexibele tarief komt te vervallen. In de raamovereenkomst is wel een tariefcorrectie opgenomen op jaarbasis indien het volume lager dan 90% of hoger dan 110% is ten opzichte van voorgaande jaar. De Bonus/Malus regeling zal weer per maand worden toegepast en niet meer per kwartaal.

Deze stap is niet gezet naar aanleiding van deze brief, maar op basis van ons eigen inzicht dat we weer terug kunnen naar de oorspronkelijke overeenkomst. Dit levert – bij gelijkblijvend volume - een aanzienlijke daling in de vervoerskosten op en betekent dus een besparing van naar verwachting zo'n 1,4 miljoen voor de gemeenten voor 2025.

2. 2^e stap – Focus op instroom, alternatief vervoer en publieke mobiliteit

Om voor 2026 (nog) verder aan de gewenste taakstelling te voldoen, zetten we in op:

- » Het intensiveren van onze adviesfunctie op het gebied van indicatiestelling en ondersteuning gemeenten in het reguleren van de toegang tot het vervoer. Hiervoor zijn met een groot aantal gemeenten al stappen gezet en/of sessies gepland. Hieronder behoren ook de mogelijkheden van de inperking van reismogelijkheden (maximumbudget i.c.m. maximum reisafstand) en/of herzien uitzonderingen, zoals hardheidclausules of puntbestemmingen. Uit analyses blijkt bovendien dat in heel veel gemeenten een relatief kleine groep klanten een buitenproportioneel deel van het vervoersvolume gebruikt. Vanwege het besparingspotentieel loont het dus zeer zeker om op klantniveau maatregelen te nemen en niet alleen te kijken naar generieke maatregelen. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het zoeken van een passend alternatief vervoer voor individuele klanten met specifieke reisbehoeften. Ook hierin proberen we gemeenten heel gericht te adviseren.

- » Beperkende maatregelen zonder alternatief kunnen negatieve gevolgen hebben voor de participatie. Het inzetten op alternatief vervoer/voorliggende voorzieningen zou dit effect kunnen voorkomen. Om te voorkomen dat de besparing beperkend werken op de participatie van de klanten, zijn dus passende alternatieven zoals o.a. Wensbus, automaatje of een scootmobiel noodzakelijk. In de ideale situatie reizen onze (potentiële) klanten niet minder, maar maken ze minder gebruik van Omnibuzz. Dit lukt alleen als er passende alternatieven voor handen zijn. Je kan als gemeente het reisbudget voor Omnibuzz afstemmen op het overige vervoersaanbod. Als meerdere alternatieven voorhanden zijn, kan bijvoorbeeld het aantal zones per jaar in Omnibuzz naar beneden worden bijgesteld. Voor anderen wordt Omnibuzz misschien helemaal overbodig, omdat een andere voorziening in de vervoersvraag van iemand kan voorzien. Of mensen met een scootmobiel kunnen geen korte ritjes meer maken met Omnibuzz.
- » Het uitvoeren van projecten in het kader van publieke mobiliteit waarbij met name de toeleiding naar het openbaar vervoer een speerpunt is.

Bovengenoemde punten zijn structureel van aard. Deze punten hebben onze constante aandacht, onder andere onder de paraplu van publieke mobiliteit en via de advisering aan afzonderlijke gemeenten.

3. 3e stap – Draaien aan de systeemeisen en kwaliteitsnormen

Met voornoemde maatregelen verwachten we vanaf 2026 aan de taakstelling te voldoen. Mocht na de uitwerking van de zojuist beschreven maatregelen de behoefte of noodzaak blijven bestaan om meer maatregelen te nemen, kunnen we deze de komende jaren alsnog uitwerken. Hierbij zijn tal van maatregelen denkbaar, zoals:

- » De telefonische bereikbaarheid van de ritreservering terugdringen op de tijdstippen waarop de kosten het hoogst zijn, zoals in de avond, weekenden en feestdagen. Parallel kan dwingender gestuurd worden op het gebruik van MijnOmnibuzz en/of andere digitale diensten om de telefooncentrale te ontlasten.
- » Inperking bedieningstijden (gelijktrekken met beschikbaarheid OV);
- » Aanpassingen/differentiatie tariefstelling; mogelijk op reguliere klantbijdrage per zone, maar aanvullend ook mogelijkheden voor een nieuwe typen bijdragen (vast, administratiekosten, per boeking etc.);
- » Aanpassing van systeemvoorwaarden, zoals het oprekken van de vooraanmeldtijd (een uur van tevoren mogen boeken), een verruiming van het ophaalraam (kwartier voor tot kwartier na) of langere reistijden toestaan;
- » Aanpassing van servicelevels/kwaliteitsniveaus voor telefonie, klachtafhandeling, pasverstrekking etc.
- » Herzien reisopties (o.a. puntbestemmingen) en indicaties (individueel vervoer, inzet ofwel bus ofwel taxi);
- » Verschraving van communicatiemiddelen;
- » Optioneel dan wel verplicht reisadvies voor OV of ander alternatief vervoer.

In praktijk zal de uitwerking veelal een combinatie van factoren zijn. Deze categorie maatregelen genieten in eerste instantie niet onze voorkeur, om de volgende redenen:

- » De maatregelen beperken alle klanten in hun reismogelijkheden. Uit recent klantonderzoek blijkt een hoge afhankelijkheid van klanten van Omnibuzz om zich te verplaatsen. Alternatieven zijn schaars en zonder Omnibuzz wordt het lastig om bepaalde verplaatsingen te maken. Als uitgangspunt hanteren wij graag dat de spelregels en de beschikbaarheid van het Omnibuzz-vervoer aantrekkelijk blijven voor deze reizigers die afhankelijk zijn van ons vervoer. Anders dreigen de uitgangspunten van de Wmo en het VN-Verdrag voor mensen met een beperking in het gedrang te komen.
- » De besparingspotentie in stap 2 is dermate hoog dat dit ruimte geeft om wezenlijke besparingen te realiseren, maar toch de kwaliteit van het systeem intact te laten, als we daadwerkelijk werk maken van het aanpakken van de excessen en het bieden van een passend alternatief voor deze 'kopgroep'.
- » De kwaliteitsnormen zijn vastgelegd in het productenboek als onderdeel van de DVO, aanpassing vraagt dan ook breed draagvlak en een intensief traject met betrokkenheid van meerdere partijen, zoals het cliëntenpanel en gemeenteraden. Een dergelijk traject vraagt veel onderlinge afstemming, tijd en energie.
- » In de regio Arnhem-Nijmegen (Avan) is in 2020 een uitgebreid onderzoek gedaan naar kostenreductie in relatie tot het voorzieningenniveau. Hieruit bleek dat voor een aantal mogelijkheden, zoals verruiming van het ophaalraam of de omrijdtijd, de negatieve impact op het voorzieningenniveau niet opweegt tegen de mogelijke (financiële) voordelen. Wel werd potentie gezien in reisbeperking (jaarbudget) en (financiële) prikkels om klanten te verleiden eerder te boeken of te verleiden om op minder drukke tijdstippen te reizen. Het lijkt aannemelijk dat een soortgelijk onderzoek in Limburg tot vergelijkbare conclusies zou leiden.
- » De grote verschillen tussen gemeenten versterken het idee dat de aanpak vooral afgestemd moet worden op de gemeente specifieke situatie en generieke aanpassingen op het hele vervoerssysteem wellicht niet het juiste antwoord zijn op deze opdracht.

Kortom, om het vervoer beheersbaar te houden kijken we eerst naar de excessen in de vervoersvraag en de mogelijkheden om alternatieven passend te krijgen, voordat we inzetten op inperking van beschikbaarheid en/of kwaliteit van het vervoer. Deze opties kunnen op een later moment altijd nog uitgewerkt worden, als de eerdere maatregelen onvoldoende effect hebben.

Gedeelde verantwoordelijkheid

Het beheersbaar houden van het vervoer is een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeenten en Omnibuzz. Omnibuzz heeft dit in het verleden vertaald naar 1) interne beheersmaatregelen, gericht op de interne organisatie Omnibuzz; en 2) externe maatregelen, adviezen gericht op gemeentelijk beleid. Omnibuzz heeft al veel interne maatregelen doorgevoerd, vooral door digitalisering en afbouw van externe inhuur. We zijn nu op een punt dat verdere maatregelen betrekking hebben op de uitvoeringsorganisatie (callcenter) en gepaard gaan met kwaliteitsverlies voor de klant. Deze maatregelen zouden leiden tot afnemende bereikbaarheid, oplopende wachttijden of zelfs minder beschikbaarheid van vervoer. De resterende mogelijkheden op de interne maatregelen raken dus eigenlijk altijd de dienstverlening aan de klant. Dit willen we vanuit klantperspectief liever voorkomen, dus hebben we deze mogelijke maatregelen bewust omschreven als een optionele derde stap.

Met betrekking tot de externe maatregelen, zoals het instellen van een jaarlijks reisplafond (budgettering), aanpak van oneigenlijk gebruik en tariefstelling, zien we dat de toepassing tussen gemeenten verschilt. Wij sporen alle gemeenten dan ook aan om hier nog eens goed naar te kijken, want zoals weergegeven zijn de totale kosten van de uitvoering van Omnibuzz vrijwel volledig afhankelijk van de uitvoering van het indicatiebeleid door de deelnemende gemeenten. Dit behoort bij stap 2 en nemen wij mee in onze advisering aan gemeenten. Vanwege de bepalende rol van deze aspecten voor de kostenontwikkeling, geven we deze maatregelen prioriteit. Zo zetten we in op maximale besparingspotentie en minimaal kwaliteitsverlies van de dienstverlening.

Waarschuwing

Demografische ontwikkelingen voorspellen (CBS) een toenemende vergrijzing met een daarbij behorende toename van inwoners die problemen ervaren in de participatie als gevolg van hun beperkingen. Het aanbod en bereikbaarheid van het openbaar vervoer speelt eveneens een grote rol. Daarnaast blijven steeds meer inwoners langer thuis wonen en hebben moeite met het begrijpen informatie. Het kan best zijn dat voornoemde maatregelen effect hebben, maar dat de gevolgen niet meer op positieve wijze in de begroting terug te zien zijn en dat onze begrotingen desondanks stijgen. Het wordt een uitdaging om de effecten van de voorgestelde maatregelen dan meetbaar te maken, maar dat is wel belangrijk en zullen wij dan ook proberen te realiseren.

Toelichting voorstel

Financiën

N.v.t.

Communicatieaanpak

N.v.t.

Juridisch

N.v.t.

Kantttekeningen

N.v.t.

Bijlagen (zie ingekomen stukken)

- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Beek
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Beekdaelen
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Brunssum
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Heerlen
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Kerkrade
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Simpelveld
- » Brief bezuinigingsopgave gemeente Voerendaal

Akkoord voorstel

Voor akkoord:

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM

mr. G.M.F. Vreuls

Voorzitter Omnibuzz

Directeur Omnibuzz