omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2021-1

Inhoud

1. Inleiding 3

1.1 Belangrijke ontwikkelingen 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.1.1 Missie 6
2.1.2 Slim vervoer 6
2.1.3 Maatschappelijk verbinden 7
2.1.4 Uitwerking visie 7
2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren 7
2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP) 7
2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg 7
2.2.3 www.ikwilvervoer.nl 8
2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 8
2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) 8
2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer 8
2.4 Omnibuzz als slimme organisatie 10
2.4.1 Externe ondersteuning en 'kruimelfuncties' 10
2.4.2 Beheersmaatregelen 11
2.5 Ontwikkelingen 11
2.5.1 Vervoersresultaat 11
2.5.2 Bedrijfsvoering 12
2.5.3 Bestuurlijk 13
2.6 Impact van COVID-19 13
2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling 13
2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer 13
2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie 14

3. De beleidsbegroting 18

3.1 Programma Omnibuzz vervoer 18
3.1.1 Wat willen wij bereiken? 18
3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen? 18
3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten? 19
3.1.4 Beleidsindicatoren 20
3.1.5 Weerstandsvermogen en risicomanagement 21
3.1.6 Financiering 25
3.1.7 Bedrijfsvoering 28

4. Financiële begroting 34

4.1 Financiële kaders 34
4.2 Toelichting op de baten en lasten 36
4.2.1 Vervoerskosten en baten 36
4.2.2 Kosten regie en planning 40
4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten 42
4.2.4 Eindresultaat 43
4.2.5 Eindresultaat IV3 44
4.2.6 Vergelijking Eindresultaat IV3 45
4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021 46
4.3.1 Analyse vervoersresultaat 46
4.3.2 Totaalanalyse 47

5. Bijlagen 52

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2021 van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (begroting 2021-1). Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het (Collectief) Vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld. In deze begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2021 leiden.

1.1 Belangrijke ontwikkelingen

De belangrijkste actuele ontwikkeling is uiteraard de uitbraak van COVID-19 en alle maatregelen die daaruit voortvloeien. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat het vervoer na een lange periode van structurele toename vanaf maart 2020 plotseling enorm in omvang is afgenomen. De uitvoeringsprotocollen die elkaar snel opvolgen vragen op allerlei gebied afstemming en communicatie met gemeenten, klanten en vervoerders. Ook de interne organisatie is als het ware opnieuw ingericht, omdat de maatregelen ook betrekking hebben op het personeel en de bedrijfsvoering van Omnibuzz. Al deze ontwikkelingen en het gebrek aan duidelijk toekomstperspectief maken het opstellen van een betrouwbare begroting een uitdaging. Met deze opmerking in het achterhoofd en op basis van onze huidige kennis en de voorlopige vooruitzichten is deze begrotingswijziging opgesteld.

In deze begrotingswijziging leest u meer over deze en andere wijzigingen en ontwikkelingen, en de financiële vertaling hiervan voor de gemeenten. Gezien de omvang van mogelijke effecten wordt de impact van COVID-19 in een aparte paragraaf beschreven.

2

OVER OMNIBUZZ

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling en verantwoordelijk voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De nagenoeg 40.000 klanten hebben van deze gemeenten een indicatie voor het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo gekregen.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. Omnibuzz koopt namens de aangesloten gemeenten het vraagafhankelijke vervoer in, verzorgt de bijbehorende (Europese) aanbestedingen, controleert via contractbeheer op de juiste uitvoering van de contracten, verzorgt de ritaanname en de tactische regie op vervoer. Omnibuzz verzorgt verder de klantenservice, de klachtafhandeling en de volledige financiële afhandeling met alle betrokkenen. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor reizigers en gemeenten. Het grote bereik van Omnibuzz in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk. Dankzij ons vervoer kunnen klanten deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. Hiervoor zetten wij in op efficiënt vervoer en de eigen kracht van onze klanten, zodat vervoer naar sociale activiteiten ook op lange termijn geborgd is.

Omnibuzz fungeert bovendien als expertisecentrum voor vervoer, waarbij de aangesloten gemeenten van advies worden voorzien. De gemeenten ontvangen structureel management- en voortgangsinformatie en er vindt periodiek overleg plaats. Op die wijze ondersteunt Omnibuzz de gemeenten om grip op het vervoer te houden.

Het doel van Omnibuzz is: 'Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.' Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Integriteit.

2.1.1 Missie

De missie van Omnibuzz is:

> "Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later."

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. Omnibuzz wil voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen die het vervoer toekomstbestendig maken. Door onze inhoudelijke kennis kunnen we gemeenten adviseren en ondersteunen, ook als er onvoorziene situaties ontstaan en innovatieve oplossingen of maatwerk nodig zijn. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

2.1.2 Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk netwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit 'slim' te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd en blijft het tegelijk betaalbaar. Als kenniscentrum beschikken wij over gegevens van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden die ons in staat stellen alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

2.1.3 Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van ons vervoer als verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is dit binnen de financiële kaders te blijven doen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Omnibuzz spant zich in om de relatie tussen vervoer en sociale activiteiten te versterken, waardoor vervoer én activiteiten op lange termijn geborgd zijn.

2.1.4 Uitwerking visie

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners. Zij bepalen dus of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Ter ondersteuning van deze taak heeft Omnibuzz in 2020 een richtlijn voor de indicatiestelling beschikbaar gesteld.

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. Omnibuzz zal steeds meer grip krijgen op het vervoer. Hierdoor zijn wij steeds beter in staat gemeenten te adviseren bij het bepalen van beleid. Om te sturen op de best passende vervoeroplossing en efficiency, is gekozen voor het regiemodel, waarbinnen de regie (mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer gescheiden zijn. Dit model dient als instrument om de ambities van gemeenten te realiseren, zoals het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer (OV) of ander alternatief vervoer. Uitgangspunt hierbij is het optimaliseren van het gebruik van voorliggende vervoersvoorzieningen, zoals het reguliere OV.

De beleidsmatige aspecten en het operationele proces komen binnen de organisatie bij elkaar, waardoor wij dit goed op elkaar kunnen afstemmen en optimaliseren. Bovendien maakt deze flexibiliteit het mogelijk dat andere vervoersvormen, indien gewenst, kunnen instromen in dezelfde centrale. Bundeling van vervoer kan op termijn bijdragen aan kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing. De gemeenten zijn zelf aan zet om aan te geven of instroom wenselijk is. Hierin bepalen gemeenten ook zelf de vorm en de omvang van het vervoer dat instroomt en de termijn waarop dat moet gebeuren. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn. Deze drie pijlers zijn:

- Het kantelen van vervoer en het OV-gebruik stimuleren.
- Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer.
- Omnibuzz als slimme organisatie.

2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren

Omnibuzz hanteert twee belangrijke instrumenten om deze ambitie te realiseren:

2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP)

De VEP is een op maat gemaakt reisproduct - exclusief voor klanten van Omnibuzz - dat onze klanten de mogelijkheid biedt om laagdrempelig met het OV te reizen.

2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg

In een gezamenlijk overleg tussen DB Omnibuzz en Gedeputeerde Carla Brugman is een 'position paper' vastgesteld. Hierin zijn onze gezamenlijke ideeën over een integrale aanpak van doelgroepenvervoer en OV omschreven. Deze ideeën komen grotendeels terug in het concept ontwikkelplan OV dat de Provincie Limburg in 2020 heeft gepresenteerd. Volgens planning vindt in het tweede kwartaal van 2021 definitieve besluitvorming plaats bij de Provincie Limburg. De gezamenlijke inspanningen in de afgelopen jaren leiden zo tot een integraal toekomstplan. Een betere afstemming tussen beide vervoerssystemen biedt voordelen voor alle partijen. Op deze manier worden maatschappelijke budgetten zo efficiënt mogelijk en binnen de werkgebieden ingezet. De verwachting is dat we via gezamenlijke projecten binnen dit plan stappen kunnen zetten

in de toeleiding van onze klanten naar het OV en te zorgen voor een goede aansluiting tussen Omnibuzz vervoer en OV. Al lijken de gevolgen van COVID-19 de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar het behalen van resultaat op deze ambitie lijkt hierdoor een groeiende uitdaging. De ambitie van de kanteling in het vervoer is overigens breder dan OV en gaat over alle vormen van (potentieel) voorliggende voorzieningen. Op basis van de website www.ikwilvervoer.nl kunnen hier stappen gemaakt worden.

2.2.3 www.ikwilvervoer.nl

Alle deelnemende gemeenten zijn aangesloten bij www.ikwilvervoer.nl, een website die algemene reisinformatie combineert met informatie over lokale vervoersmogelijkheden per gemeente, zoals doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en andere maatwerkvarianten. In 2021 wil Omnibuzz het functioneren van deze website evalueren, de effecten ervan inzichtelijk maken en optimaliseren, zodat deze structureel kunnen bijdragen aan de realisatie van deze ambitie.

2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Binnen het huidig Omnibuzz vervoer, het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), wordt optimale efficiëntie nagestreefd. Dit vervoer is in 2019 opnieuw aanbesteed, inclusief de planningstaak via langdurige contracten (5 jaar, met 3 jaar verlengingsoptie) zodat kwaliteit en continuïteit geborgd zijn. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen. De vervoerscontracten zijn aan zes taxibedrijven gegund. De bedrijven die het Omnibuzz vervoer vanaf 1 januari 2020 uitvoeren zijn:

- Taxi Nelissen regio Maastricht.
- Taxi Van Loo regio Heuvelland.
- Taxi Hanneman regio Parkstad en Westelijke Mijnstreek.
- Personenvervoer Midden-Limburg regio Roermond.
- Taxi Van Driel regio Weert en Venray/Noord Limburg.
- Taxi De Leeuw regio Venlo en Peel en Maas.

In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer' (2019) hebben allerlei opdrachtgevers landelijk afgesproken dat het doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Met de ondertekening van dit akkoord geeft Omnibuzz een krachtig signaal af. In de aanbesteding heeft Omnibuzz onderbouwd dat de intentie van dit akkoord door praktische omstandigheden moeilijker haalbaar is. Omnibuzz heeft in de aanbesteding gekozen voor het meest haalbare groeimodel richting zero emissie vervoer en kiest voor de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen. Met elektrische voertuigen zorgen Omnibuzz en de vervoerders voor een beter klimaat. Dit doen wij samen met de vervoerders in een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen en wij samenwerken aan het vergroten van het aantal elektrische laadpunten.

Het bestek biedt ruimte voor instroomscenario's van andere vervoersvormen en de (door-)ontwikkeling van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten en omgaan met de piekbelasting etc. Deze concepten dragen bij aan de efficiëntie en de beheersbaarheid van vervoer voor de deelnemende gemeenten.

2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

De werkwijze met betrekking tot andere doelgroepen is vastgelegd in de actualisatie van het bedrijfsplan (2019). Deze houdt een kleinschalige, stapsgewijze aanpak van mogelijke instroom in, waarbij individuele gemeenten aan zet zijn voor de instroom. Er zijn - onder voorwaarden – mogelijkheden voor instroom binnen de lopende contracten voor Omnibuzz vervoer en andere inkoopkeuzes inzetbaar. Dat betekent flexibiliteit en mogelijkheden tot maatwerk voor deelnemende gemeenten. De onzekerheden van de pandemie gelden ook voor ander gemeentelijk doelgroepenvervoer. Het is op dit moment niet duidelijk op welke manier COVID-19 de wens tot instroom zich hierdoor gaat ontwikkelen, maar in tijden van verandering en onzekerheid ontstaan vaak nieuwe ideeën en kansen.

Wij ondersteunen en adviseren op verzoek van gemeenten, maar werken – in lijn met de adviezen van de werkgroepen

– niet actief aan scenario's voor grootschalige instroom. Dit zorgt voor duidelijkheid in onze bedrijfsvoering en versterkt de focus op het opgedragen Omnibuzz vervoer. De huidige organisatie Omnibuzz is opgezet en uitgelijnd op de uitvoering van dit vervoer. Zodra de instroom in omvang de mogelijkheden van deze constructie overstijgt, heeft dit gevolgen voor de bedrijfsvoering, werkwijzen, interne systemen, processen en capaciteit. Deze gevolgen zullen – zodra het zover is - inzichtelijk worden gemaakt als onderdeel van een business case. Uitgangspunt blijft dat dit de kwaliteit van het reguliere Omnibuzz vervoer niet raakt.

2.4 Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere (dagelijkse) werkzaamheden zoals ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe vervoersconcepten ontwikkelt en deelnemende gemeenten ondersteunt en adviseert in de beleidsontwikkeling. Omnibuzz beschikt over voldoende deskundigheid om voor de aangesloten gemeenten de gezamenlijke inkoop, aanbesteding en contractbeheer van het vervoer te organiseren en is in staat om zelfstandig een goed aanbestedingstraject af te ronden, de impact van een faillissement tot een minimum te beperken en in tijden van crisis, zoals in deze pandemie, te anticiperen op nieuwe en veranderende behoeften.

Omnibuzz functioneert als zelfstandig, objectief en deskundig kenniscentrum voor gemeenten. Om deze rol te optimaliseren willen wij de externe afhankelijkheid afbouwen van adviseurs en externe aanbieders van software, rapportagetools en systemen. Dit vraagt om een investering in de eigen organisatie. Hier tegenover staat een structurele besparing op langere termijn en tevens blijft de expertise behouden voor de organisatie, waardoor deze ten gunste van de gemeenten ingezet kan worden, zoals bijvoorbeeld het onderhandelingsresultaat van de toepassing van de NEA-index.

Voor (minstens) 2021 rekent Omnibuzz nog op veel werkzaamheden als gevolg van COVID-19, waardoor wij voorzichtig zijn met het plannen van nieuwe extra projecten. Omnibuzz zet wel de lopende projecten voort, zoals de uitvoering van het Ontwikkelplan OV, de ontwikkeling van MijnOmnibuzz, de uitwerking van de afrekensystematiek en het traject om de digitale communicatie toegankelijk (drempelvrij) te maken.

Aan de hand van themabijeenkomsten worden ambtenaren actief betrokken bij belangrijke onderwerpen. Dit draagt bij aan onderlinge kennisoverdracht en gedragen voorstellen in het besluitvormingsproces. In 2021 gebeurt dit bijvoorbeeld op de onderwerpen Wijziging GR, evaluatie van de DVO en de jaarrekening en begrotingen. Omnibuzz wil bovendien graag de relatie met de gemeenten verder verbeteren door intensivering van het relatiebeheer.

2.4.1 Externe ondersteuning en 'kruimelfuncties'

Omnibuzz kan zelfstandig adviseren met betrekking tot inhoudelijke vervoerskundige onderwerpen en aanbestedingen vervoer, maar beschikt over beperkte juridische en wettelijke kennis als het gaat om bijvoorbeeld aanpassingen in de Gemeenschappelijke Regeling of dienstverleningsovereenkomsten. Voor specifieke juridische advisering in de contractuele sfeer van het vervoer heeft Omnibuzz ook expertise in huis, al wordt deze, indien noodzakelijk, juridisch getoetst door een externe partij om mogelijke risico's te minimaliseren. Aangezien COVID-19 aanpassing vraagt van bestaande (contractuele) kaders en nieuwe afspraken nodig zijn, is het denkbaar dat door de nasleep van de pandemie vaker een beroep moeten worden gedaan op externe juridische advisering. Hierdoor is voor 2021 meer ondersteuning begroot.

De stapeling van 'kruimelfuncties', vooral vanuit wettelijke verplichtingen, zoals de Arbowetgeving (RI&E), de archiefwet, digitoegankelijkheid en de Algemene Verordening Gegevens-bescherming (AVG) leidt tot knelpunten in een 'lean and mean' uitvoeringsorganisatie. Met betrekking tot de AVG is op hoofdlijnen interne kennis aanwezig, maar de functies van privacy officer en functionaris gegevensbescherming zijn ondergebracht bij werknemers met andere inhoudelijke expertise. De functie blijkt tot nu toe zeer moeizaam structureel in te vullen, waardoor Omnibuzz voorlopig afhankelijk blijft van extern advies. Voor de digitale archivering kan Omnibuzz een beroep doen op de expertise van de archiefinspecteur van Sittard-Geleen. Momenteel lopen gesprekken met een deelnemende gemeente om te bekijken of Omnibuzz gebruik kan maken van de beschikbare deskundigheid van deze gemeente voor een aantal van deze kruimelfuncties. Met betrekking tot digitoegankelijkheid wordt door de betrokken instanties geadviseerd hiervoor enige interne kennis in huis te halen. Waar eerder werd gedacht dat dit een tijdelijk project is,

blijkt dit bij nader inzien eerder een structurele taak te zijn die alle digitale communicatie (met klanten, gemeenten en intern) omvat. In combinatie met de wens en de plicht om communicatie steeds meer digitaal te organiseren, zal Omnibuzz in 2021 onderzoeken welke stappen op dit terrein nodig zijn.

2.4.2 Beheersmaatregelen

In het kader van de interne maatregelen zijn in de begroting 2019-1 enkele formatieve aanpassingen doorgevoerd die structureel doorwerken op de bedrijfsvoering, zoals de aanpassing van de openingstijden van ritreservering en formatieve aanpassingen. Sinds eind 2019 kunnen klanten gebruik maken van het klantportaal voor het boeken van de ritten, waarbij geen tussenkomst van een medewerker nodig is. De promotie van dit portaal is door COVID-19 uitgesteld en de actualiteit heeft een remmend effect op het gebruik ervan. Intussen bouwen wij dit klantportaal uit met nieuwe functionaliteiten om de digitale communicatie voor de lange termijn te optimaliseren en compliant te maken aan de eisen voor digitale toegankelijkheid.

De externe beheersmaatregelen zijn in 2020 geëvalueerd. Gemeenten beschikken over een aantal instrumenten om op elk gewenst moment verdere maatregelen te nemen. Omnibuzz heeft een richtlijn voor de indicatiestelling opgesteld en een advies met betrekking tot de hoogte en de indexering van het klanttarief. Deze documenten bieden gemeenten handvaten om tot optimale besluitvorming te komen. Aanvullend hebben gemeenten – meestal met ondersteuning van Omnibuzz – beheersmaatregelen binnen de eigen gemeenten doorgevoerd. In sommige gevallen gebeurt dit proactief vanuit Omnibuzz op basis van het signaleren van opvallende indicatoren in de indicatiestelling van individuele gemeenten in vergelijking met andere gemeenten. In overleg met die afzonderlijke gemeente bespreken wij passende maatregelen.

2.5 Ontwikkelingen

2.5.1 Vervoersresultaat

De oorspronkelijke begroting 2021 is gebaseerd op de realisatie van het aantal zones in 2019 met een eventuele opslag. In de 30 deelnemende gemeenten nemen wij - op totaal niveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van COVID-19 is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De ontwikkeling van het vervoersvolume was al grillig en wordt hierdoor nog minder voorspelbaar. Normaal zou het aantal gerealiseerde zones in 2020 als basis dienen voor deze begrotingswijziging, maar aangezien dit bijna 50% minder is dan in 2019, is dit geen betrouwbare basis. Het vervoersvolume is immers afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2021. Op basis van de meest recente inzichten en ontwikkelingen is, in lijn met landelijke inschattingen van vergelijkbare opdrachtgevers, gekozen om 90% van het volume van 2019 als basis te nemen. Gedurende 2021 zullen nog een lange tijd maatregelen gelden die leiden tot een lagere vervoersvraag. Het gehanteerde percentage ten opzichte van de vraag in 2019 biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling en aanvullende continuïteitsafspraken op te kunnen vangen. Ook de ingeschatte extra vraag door vaccinatievervoer kan hiermee naar verwachting worden opgevangen. Deze inschatting is gebaseerd op de eerste ervaringscijfers en de extrapolatie daarvan. Gemeentelijke verschillen als gevolg van reisgedrag van klanten naar vaccinatielocaties kunnen deze extrapolatie beïnvloeden. In principe wordt voorgesteld geen opslagpercentage te hanteren, tenzij een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. De kosten per eenheid (zones) is in de basis voor alle gemeenten gelijk. Het vervoerstarief is geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 van 1,0%. De bedongen korting van 2% uit het onderhandelingsresultaat wordt meegenomen in de continuïteitsafspraken alsmede in de begroting 2021-1.

Omnibuzz heeft op basis van een bestuurlijke wens een advies bij de individuele gemeenten neergelegd om de klantbijdragen per 1-1-2022 in lijn te brengen met het tarief

in het OV. De deelnemende gemeenten besluiten hier afzonderlijk over. De uitkomst van deze besluitvorming zal gaandeweg 2021 duidelijk worden. De klantbijdrage heeft geen effect op de begroting, maar eventuele wijzigingen in de klantbijdrage hebben wel effect op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Wij zullen tijdig met de vervoerders overleggen zodat wij onze contractuele verplichtingen over het informeren van deze beleidswijzigingen na komen.

2.5.2 Bedrijfsvoering

Cao en personeel

Omdat de huidige cao een looptijd heeft tot januari 2021, zijn de cao-partijen in gesprek over een nieuwe cao voor de gemeenteambtenaren. Op het moment dat de cao-onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden. Voor de salariskosten wordt gebruik gemaakt van het meest recente formatieplan. Voor de indexatie van de salariscomponent wordt gerekend met 1%. Onze HR-afdeling werkt aan de uitwerking van het vitaliteitsbeleid en het persoonlijk ontwikkelplan voor medewerkers.

Automatisering en ICT

In 2021 gaan wij door met de ontwikkeling van het klantportaal 'MijnOmnibuzz'. Naar verwachting zullen de bestaande systemen voor ritreservering, klantenservice en financiële administratie in 2021 daarom regelmatig aangepast worden. In het kader van compliance aan de normering voor digitale toegankelijkheid verwachten wij ook de nodige investeringen in de automatisering. De omvang hiervan is nog niet helder, omdat deze afhankelijk is van de aanbevelingen uit de verplichte inspectierapporten die in een later stadium worden opgesteld. In 2021 zal tevens het ICT-beheer van Omnibuzz worden aan- of inbesteed, conform de aanbestedingsrichtlijnen.

Vervanging taxipoints

De taxipoints die klanten gebruiken om gemakkelijk ritten van het ziekenhuis naar huis te boeken, werken vanuit klantperspectief prima. Door de verouderde technologie verloopt het onderhoud en de ondersteuning van de taxipoints echter moeizaam en is dit systeem relatief kostbaar. Intussen is onderzocht welke alternatieven voorhanden zijn om de taxipoints te vervangen door een toekomstbestendig alternatief dat leidt tot een structurele verlaging van de kosten voor onderhoud en behoud van de klanttevredenheid. In 2021 zal naar verwachting over de implementatie hiervan besloten worden.

Digitalisering en toegankelijkheid

Ontwikkelingen in de wettelijke verplichting voor het aanbieden en toegankelijk maken van digitale communicatie (drempelvrij) maken investeringen noodzakelijk. Dit betreft de huidige website, in- en externe informatiesystemen en het digitale klantplatform MijnOmnibuzz dat in ontwikkeling is. De omvang van deze investeringen is niet helder. Wel is duidelijk dat dit tot structurele kosten zal leiden. Het bestuur wordt geïnformeerd over de voortgang.

Omgaan met groeiende zorgbehoefte en verward gedrag

Sinds 2019 hebben gemeenten de opgave om verward gedrag van mensen vroegtijdig te signaleren. Omnibuzz heeft daarom in overleg met gemeenten passend beleid ontwikkeld voor deze groeiende doelgroep in het vervoer. Dit betekent meer afstemming tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz met als doel deze kwetsbare klanten goed te kunnen blijven vervoeren. De toenemende problematiek van beperkte zelfregie bij klanten uit zich op de momenten dat er contact is met klanten; bij het uitvoeren van de rit (contact met de chauffeur) en bij het telefonisch contact. Dit leidt tot langere beltijden en meer benodigde capaciteit bij ritreservering en klantenservice. De planning is om in 2021 een eerste evaluatie van dit beleid te presenteren. In oktober 2020 heeft Omnibuzz het certificaat 'Samen dementievriendelijk' gekregen, een initiatief van Alzheimer Nederland, pensioenuitvoeringsorganisatie PGGM en het ministerie van VWS. Op deze wijze zetten wij onze intenties kracht bij dat wij graag bijdragen

aan een dementievriendelijke samenleving. Dit wil onder andere zeggen dat dit onderwerp structureel aandacht krijgt binnen de dagelijkse processen en training van personeel. Wij overwegen deze evaluatie in verband met de ontwikkeling van het vervoer als gevolg van COVID-19 uit te stellen.

2.5.3 Bestuurlijk

Evaluatie GR en DVO

In 2020 heeft een extern bureau de evaluatie van de GR Omnibuzz afgerond. Het bestuur zal in de loop van 2021 de reactie van Omnibuzz op de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport bespreken. Op basis daarvan kunnen mogelijk verdere acties worden uitgezet. Bovendien zullen wij in 2021 in een tweetal ambtelijke themasessies het productenboek, dat onderdeel uitmaakt van de dienstverleningsovereenkomst, evalueren en actualiseren.

Aanpassing afrekensystematiek en wijziging GR Omnibuzz

Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt voor de afrekening van verschillende kosten tussen gemeenten. In 2021 zullen wij hiervoor een concreet voorstel ter besluitvorming voorleggen. Parallel hieraan bereiden wij een wijziging van de GR Omnibuzz voor, waarin wij de uitkomst van dit voorstel verwerken. Aan de GR Omnibuzz zullen wij de uitwerking van het uittredingsprotocol toevoegen. Ook maken wij de regeling toekomstbestendig door rekening te houden met de aanstaande wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). De verwachting is dat de conceptwijziging van de GR Omnibuzz vanaf medio 2021 aan de gemeenteraden kan worden voorgelegd.

2.6 Impact van COVID-19

Gemeenten zijn gedurende 2020 uitgebreid geïnformeerd over COVID-19, de landelijke richtlijnen en de gevolgen hiervan voor ons vervoer. De impact op het vervoer is enorm en ditzelfde geldt voor de organisatie Omnibuzz, omdat alle reguliere processen, afspraken en kaders 'opnieuw uitgevonden' moesten worden. In het jaarverslag 2020 besteden wij hier uitgebreid aandacht aan. Deze impact werkt door in de begrotingen, al overheerst vooral onzekerheid over het toekomstperspectief.

2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling

De gevolgen van COVID-19 lijken de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Een gesloten systeem zou voor kwetsbare klanten meer comfort en veiligheid kunnen bieden dan reizen met OV. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar de uitdaging om resultaat te halen op deze ambitie lijkt groeiende. Het zou kunnen zijn dat ander kleinschalig alternatief vervoer juist aan aantrekkingskracht wint door deze ontwikkeling. Mede om die reden wil Omnibuzz samen met de gemeenten het gebruik van de website ikwilvervoer.nl optimaliseren.

2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer

Het contractbeheer met vervoerders omvat het beheren van de oorspronkelijke contracten plus alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van COVID-19. Het voortdurend monitoren van de effecten van de overheidsmaatregelen, de continuïteitafspraken en naleving van de COVID-19 protocollen vraagt veel van de vervoerders en van Omnibuzz. Zolang de pandemie niet bedwongen is, blijven deze extra aansturing en aandacht noodzakelijk. De veiligheid van het vervoer staat meer dan ooit op de eerste plaats, maar desondanks zijn alle kwaliteitsafspraken in deze periode – zolang toegestaan binnen de geldende protocollen - zonder uitzondering nageleefd.

Voor meer uitleg over de continuïteitsafspraken verwijzen wij naar het jaarverslag 2020. Vanwege de complexiteit en contractuele vertrouwelijkheid wordt deze niet heel gedetailleerd in het jaarverslag toegelicht. Alle stappen in dit kader worden uiterst zorgvuldig genomen met inachtneming van de omstandigheden, mogelijk gevolgen en risico's voor alle betrokken partijen. In de eerste maanden van 2021 blijkt dat het toekomstperspectief nog steeds onzeker is. Het overleg met vervoerders blijft hierdoor op permanente

basis doorgaan en de insteek hierbij is helder. De vervoerders en de gemeenten moeten samen door deze crisis geraken, zodat wij ook na de pandemie over een volwaardig vervoerssysteem kunnen beschikken. Dit is in lijn met het bestuursbesluit om de continuïteit van onze vervoerders voor de lange termijn te borgen (na COVID-19). Het neemt niet weg dat vervoerders en Omnibuzz goed kijken naar de ontwikkelingen richting het 'nieuwe normaal' en hier de onderlinge afspraken op afstemmen. Dit gebeurt stapsgewijs en in goed overleg. In dit kader proberen wij zoveel mogelijk vervoer daadwerkelijk uit te voeren, zowel regulier vervoer als extra vervoer naar de vaccinatielocaties.

2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie

Omnibuzz heeft een centrale positie ingenomen in de totstandkoming van de (veelal) landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Zo dragen wij bij aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders.

De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen om intensieve communicatie met klanten, cliëntenpanel, bestuurders en ambtenaren van de aangesloten gemeenten. Tevens voeren wij onderzoek uit naar de overwegingen van klanten om te blijven reizen tijdens COVID-19 of juist niet. Deze inzichten komen van pas in de communicatie en het beleidsadvies, zodat de maatschappelijke functie van het vervoer geborgd wordt. Bestuurlijk is verzocht om te anticiperen op de nieuwe realiteit en ons te oriënteren op beleid dat erop gericht is om het vervoer laagdrempelig toegankelijk te houden. Omnibuzz zal dit voorbereiden en daarbij ook rekening houden met de wens om via beheersmaatregelen het vervoer voor gemeenten betaalbaar te houden. De impact van de pandemie zal de verdere invulling hiervan bepalen.

Samen met vervoerders kon Omnibuzz heel snel inspelen op urgente behoeften aan vervoer naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels en vaccinatielocaties. Op deze manier kan de vrijgekomen capaciteit van ons vervoerssysteem maatschappelijk worden ingezet.

Alle medewerkers zijn intussen volledig gefaciliteerd om vanuit thuis te werken. Omdat contante betalingen niet meer zijn toegestaan, is het rekening rijden versneld geïmplementeerd. Hiervoor is het facturatieproces aangepast. De nieuwe afspraken met vervoerders zijn in de administratie geïmplementeerd en de reguliere processen met gemeenten zijn aangepast. De aanleiding was allerminst prettig, maar de organisatie is als gevolg van de crisis gegroeid in flexibiliteit en kan hierdoor beter omgaan met schommelingen in het vervoersvolume, ook in de contractuele sfeer met de vervoerders. Praktisch alle 'interne werkzaamheden' kunnen zowel vanuit kantoor als vanuit huis uitgevoerd worden, zonder dat klanten of gemeenten gevolgen ervaren in het dienstverleningsniveau. Deze flexibele inrichting van de organisatie komt in deze onzekere tijd – die voorlopig nog blijft aanhouden - van pas.

Een aantal medewerkers van Omnibuzz (ritreservering) is gedetacheerd bij de GGD, waardoor de loonkosten van Omnibuzz tijdelijk afnemen. Omdat de meeste medewerkers een vaste aanstelling hebben, is direct afschalen op personeel geen optie. Daar komt bij dat de gemiddelde gesprekstijd bij ritreservering als gevolg van extra vragen door COVID-19 en de gezondheidscheck is toegenomen met circa 15%. Bij de klantenservice is het aantal inkomende telefoongesprekken vrijwel op hetzelfde niveau gebleven. Bovendien is deze afdeling ingezet bij een grootschalige belactie om e-mailadressen en incassoformulieren van klanten en/of gemachtigden te verzamelen. De incassoformulieren zijn nodig om het versneld invoeren van rekeningrijden efficiënt en snel uit te kunnen voeren. De e-mailadressen zijn wenselijk omdat door het verplichte rekening rijden veel meer facturen worden verstuurd dan voorheen. Dit leidt tot meerkosten voor postverzending. Door de opgehaalde e-mailadressen kan intussen een groot deel van de facturen digitaal worden verstrekt.

Bij de staffuncties en de afdeling uitvoering is sprake van extra werk door de vele aanpassingen als gevolg van de landelijke maatregelen, de continuïteitsafspraken met vervoerders, afspraken over maatwerkvervoer (COVID-19 hotels, vervoer van en naar huisartsen etc.) en de communicatie

hierover. Omnibuzz heeft zich verder actief bemoeid met de landelijke lobby en deelgenomen aan overleggen om tot deze afspraken te komen. Ook de financiële administratie heeft veel extra werk verzet om de nieuwe situatie financieel goed te kunnen managen, zoals de groei van het aantal rekeningrijders, de aangepaste afspraken met vervoerders en het voeren van een aparte COVID-19 administratie.

Waar mogelijk zijn de kosten teruggedrongen, maar de daling van het vervoer leidt niet direct tot een evenredige vermindering van personele inzet of bedrijfsvoeringskosten. De beheerkosten bewegen niet rechtstreeks mee met de daling van het vervoersvolume. Waar mogelijk is de beschikbare capaciteit snel en flexibel ingezet voor nieuwe maatschappelijke behoeften. Zo zijn toch positieve resultaten behaald in deze periode en houden wij het systeem overeind voor de toekomst.

3

DE BELEIDSBEGROTING

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, het bevorderen van zelfredzaamheid bij de burger en zo veel mogelijk gebruik maken van algemeen toegankelijke voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen bieden, zodat iedereen optimaal kan deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door de beschikbare deskundigheid en de schaalomvang biedt het samenwerken binnen de GR Omnibuzz gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Zo gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Door de onzekere vooruitzichten is voorzichtigheid geboden in het ontwikkelen of uitrollen van nieuwe ideeën en projecten, maar Omnibuzz zal in 2021 zeker niet stil blijven staan. Omnibuzz gaat in 2021 – naast alle COVID-19 gerelateerde taken – verder met de volgende taken (intensiveren):

- Verbetering van het huidig vervoer met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector.
- Overleg met de Provincie Limburg over een integrale aanpak middels de uitwerking van het Ontwikkelplan OV.
- Evaluatie en optimalisatie van de website ikwilvervoer.nl.
- Doorontwikkeling van MijnOmnibuzz.
- Overleg met gemeenten over de invulling van het relatiebeheer en de overlegstructuur.
- Aanpassing van de afrekensystematiek en de wijziging van de GR Omnibuzz.
- Verdere uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, afhankelijk van besluitvorming individuele gemeenten.
- Doorontwikkeling van informatie- en kennismanagement.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, conform het goedgekeurde auditplan.
- Structurele controle en bijsturen van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor digitale toegankelijkheid, privacy, informatiebeveiliging en de archiefwet.

3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma indeling voor Omnibuzz is weergegeven in “Tabel Begroting 2021-1”.

TABEL BEGROTING 2021-1

Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 353.296	€ 20.614.201	€ 20.260.905
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.096	€ 13.096
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.324.000	€ -	€ -20.324.000
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.537.951	€ 2.537.951	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -
Toevoegingen aan de reserves		€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld ‘Overhead’ zijn, conform de ‘Notitie overhead’ in het kader van BBV, alle kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces. Tot de kosten van overhead worden in ieder geval de volgende zaken gerekend:

- Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie.
- Personeel en organisatie.
- Inkoop (inclusief aanbesteding en contractmanagement).
- In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.
- Juridische zaken.
- Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening.
- Managementondersteuning van het primaire proces.
- Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2021-1 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten.

De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 'Maatwerkdienstverlening 18+'. Dit zijn de vervoerslasten. De kosten van de afdeling uitvoering (regie) worden ook onder dit taakveld gepresenteerd, evenals de kosten van de afdeling klantenservice en de kosten gekoppeld aan klachtafhandeling, klanttevredenheid en dergelijke. De baten bestaan hierbij uit het onderhandelingsresultaat in verband met de NEA-index 2020 (zie verderop in deze begroting).

De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat hoewel Omnibuzz klanten heeft die jonger zijn dan 18 jaar en daarmee feitelijk in het taakveld 6.72 'Maatwerkdienstverlening 18-' thuishoren, dit aandeel dusdanig klein is (< 1%) dat ervoor gekozen is dit taakveld niet op te nemen. De baten voor taakveld 0.4 en taakveld 6.71 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen.

3.1.4 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2021-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,052	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,21	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder Overhead opgenomen lasten bedraagt de overhead 10,9% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar om deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

PARAGRAFEN

In het kader van artikel 9 van het 'Besluit begroting en verantwoording' zijn de volgende paragrafen opgenomen:

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.1.5 Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen kan gedefinieerd worden als het vermogen dat nodig is om incidentele niet voorziene tegenvallers te kunnen opvangen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken schrijft in artikel 11 van het nieuwe 'Besluit begroting en verantwoording' het volgende voor:

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- De weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de Gemeenschappelijke Regeling beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

De weerstandsratio is een verhoudingsgetal, tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en het op basis van de risicoanalyse bepaalde benodigde weerstandsvermogen.

Onderstaand wordt de weerstandsratio aangegeven als een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 532.000	€ 1.308.000	0,41

De minimale omvang van de algemene reserve is eerder vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

Risicomanagement

In het bedrijfsplan van januari 2016 is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar Omnibuzz mee kan worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

Op basis van deze risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico's zich voordoen. Dit vormt de basis voor het bepalen van het weerstandvermogen.

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Bezuinigingen van de gemeentes	x						
Uittreden van gemeentes uit de GR		x					
Beheersbaarheid van het vervoer		x					
Decentralisatie van taken naar gemeenten (instroom overige vervoersstromen)		x					
Uitvoering van taken omtrent regie en planning			x				
Beperkte bezetting leidt tot kwaliteitsrisico's			x				
Kennis van het personeel				x			
Continuïteit risico tgv serverbeheer					x		
Inkoop						x	
Kwaliteit van informatie vervoerders							x

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorgerekend, wordt de maximale impact geschat op € 1.308.000,-. Risicomanagement is een belangrijk onderdeel van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken. De algemene reserve is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 door de deelnemende gemeenten volgestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. In 2018 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. De minimale omvang van de algemene reserve is toen vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 52. De vaststelling is geldend tot uiterlijk 2022 als de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden vastgesteld.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 1 juli 2020 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2019, besloten om € 60.792,- aanvullend toe te voegen aan de algemene reserve. In het voorstel aan het algemeen bestuur d.d. 16 december 2020 is ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve van € 168.000,-, waarmee deze ultimo 2020 is uitgekomen op € 532.000,-. Dit saldo ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. De maximale omvang, toevoegingen en onttrekkingen van de algemene reserve wordt bepaald door het algemeen bestuur, mede op basis van de meest actuele risico's en benodigde weerstandsvermogen.

In de 30 deelnemende gemeenten nemen wij - op totaalniveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van de COVID-19 pandemie is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De verdere ontwikkeling in het vervoer is door de actualiteit nog minder voorspelbaar. Ook keuzes die gemeenten (gaan) maken, zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in het vervoer. Voor een toelichting op de situatie en gevolgen rondom COVID-19 verwijzen wij u naar het paragraaf 2.6 'Impact van COVID-19' op pagina 13.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS 2021-1

ACTIVA	31-dec-2020 €	31-dec-2021 €	PASSIVA	31-dec-2020 €	31-dec-2021 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiële vaste activa	388.322	332.628	Algemene reserve	532.000	532.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	191.714	56.064
			Resultaat voor bestemming	3.348.245	-
Totaal vaste activa	388.322	332.628	Totaal vaste passiva	4.071.959	588.064
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	189.730	310.258			
Liquide middelen	7.582.817	3.282.647	Overige schulden	1.070.009	1.754.152
Overlopende activa	427.890	305.327	Overlopende passiva	3.446.791	1.888.644
Totaal vlottende activa	8.200.437	3.898.232	Totaal vlottende passiva	4.516.800	3.642.796
Totaal generaal	8.588.759	4.230.860	Totaal generaal	8.588.759	4.230.860

De vergelijkende cijfers per 31 december 2020 zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2020. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2021 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of waar mogelijk een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost.

Voor de gewijzigde begroting 2021-1 is het positieve resultaat 2020 € 3.348.245,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat 2020 vloeit via het resultaat voorstel terug naar de gemeenten, wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2020 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 7 juli 2021 en zal in de gewijzigde begroting 2022 worden verwerkt.

Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die is vastgesteld door het algemeen bestuur en met de huidige weerstandscapaciteit.

KENGETALLEN
In het kader van artikel 11 van het 'Besluit begroting en verantwoording' zijn de volgende kengetallen opgenomen:

- Netto schuldquote.
- Solvabiliteitsratio.
- Structurele exploitatieruimte.
- Grondexploitatie.
- Belastingcapaciteit.

Kengetallen drukken de verhouding uit tussen bepaalde onderdelen van de begroting en kunnen helpen bij de beoordeling van de financiële positie. Onderstaand volgt een korte toelichting op de voorgeschreven kengetallen:

- De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen.
- De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin aan de financiële verplichtingen kan worden voldaan.
- De structurele exploitatieruimte is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte er is om de eigen lasten te kunnen dragen of welke structurele stijging van de baten of daling van de lasten daarvoor nodig is.
- De grondexploitatie geeft weer hoe de waarde van de grond zich verhoudt tot de totale baten (niet van toepassing voor Omnibuzz).
- De belastingcapaciteit geeft inzicht in hoe de belastingdruk zich verhoudt ten opzichte van het landelijk gemiddelde (niet van toepassing op Omnibuzz).

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2021 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2019	2020	2021-1
Netto schuldquote	-2%	-15%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	-15%	-1%
Solvabiliteitsratio	28%	47%	14%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2021 (t) is de geprognosticeerde balans 2021 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2019 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2020 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 14% en 48%. Dit betekent dat voor 2021 (t) 14% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is negatief. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft. De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2021 100%. Voor 2021 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.1.6 Financiering

TREASURY
De financiering van Omnibuzz bestaat uit bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omnibuzz maakt op dit moment geen gebruik van een kortlopende kasgeldlening. Indien er in de toekomst gebruik wordt gemaakt van een kortlopende kasgeldlening zullen de hieraan eventueel verbonden kosten in de jaarrekening opgenomen worden als kapitaallasten.

In de begroting 2021-1 is geen individueel opslagpercentage voor het vervoer per gemeente opgenomen. Vanwege de daling van het vervoersvolume door de impact van COVID-19 is het uitgangspunt voor het vervoersvolume voor de gewijzigde begroting 2021-1 gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 verminderd met een afslag van 10%. Aan de gemeenten is de keuze voor het toepassen van een opslagpercentage voorgelegd, het voorstel om geen opslagpercentage toe te passen is door alle gemeenten aangenomen. Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt elke jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de gewijzigde begroting 2021 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 11.000,-.

KASGELDLIMIET
De kasgeldlimiet geeft aan tot welk bedrag korte financiering mogelijk is. Onder korte financiering wordt in de Wet FIDO verstaan leningen met een rente typische looptijd korter dan één jaar. De kasgeldlimiet wordt bepaald als een percentage van het begrotingstotaal. Bij ministeriële regeling is dit percentage voor Omnibuzz vastgesteld op 8,2%. Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden. Omnibuzz zal naar verwachting binnen de kasgeldlimiet blijven.

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 943.966	€ 1.669.728	€ -725.761
Kwartaal 2	€ 1.029.265	€ 2.557.159	€ -1.527.894
Kwartaal 3	€ 1.274.051	€ 4.587.814	€ -3.313.763
Kwartaal 4	€ 4.516.798	€ 8.200.436	€ -3.683.638
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.941.021	€ 4.253.784	€ -2.312.764
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.312.764		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2020		€ 23.215.249	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 1.903.650	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.216.414	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2020, als basis voor de kasgeldlimiet 2020.

RENTERISICONORM

De renterisiconorm is direct gerelateerd aan het budgettaire risico en heeft als doel het renterisico bij herfinanciering te beheersen. De renterisiconorm houdt in dat de jaarlijks verplichte aflossingen en renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal.

SCHATKISTBANKIEREN

Het wetsvoorstel 'Verplicht schatkistbankieren' is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, Provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen.

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden zullen op de deposito's een rente vergoed krijgen die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd maar naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Het gaat om 0,75% van het begrotingstotaal. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 200.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

DE WET HOUDBARE OVERHEIDSFINANCIËN (WET HOF)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middellange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

Omdat ook gemeenten, Provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2020 Jaarrekening x € 1.000	2021-1 Begroting x € 1.000	2022 Begroting x € 1.000
		Vorig verslagjaar	Huidig begrotings-jaar	Volgend begrotings-jaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	3161	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	59	45	42
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	11	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verant-woord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:			
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar recht-streeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	3.209	45	42

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2021 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, welke conform financiële uitgangs-punten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2021 een negatief EMU-saldo ad € 45.000,- begroot.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De vooruitzichten voor de Nederlandse economie in de periode 2020-2022 staan, net als in de raming van een half jaar geleden in het teken van de COVID-19 pandemie. In de eerste twee kwartalen van 2020 liep het bruto binnenlands product (bbp) flinke schade op. Het leeuwendeel hiervan werd goedgemaakt door het sterke terugveren in het derde kwartaal. Door de tweede golf besmettingen en de daarmee gepaard gaande contactbeperkende maatregelen, alsook

door de aanhoudende onzekerheid onder huishoudens en bedrijven, zal het bbp in het vierde kwartaal weer krimpen. Omdat de economische ontwikkelingen in de eerste drie kwartalen van dit jaar echter gunstiger waren dan voorzien, blijft de economische teruggang voor 2020 beperkt tot 4,3%. Deze krimp is weliswaar van historische omvang, maar minder diep dan waarvoor eerder werd gevreesd. Na 2020 treedt een gestaag herstel op; in zowel 2021 als 2022 groeit het bbp met 2,9%. Tegen het einde van de voorspelhorizon van deze raming (het derde kwartaal van 2022) ligt het reële bbp per hoofd van de bevolking weer op hetzelfde niveau als aan het einde van 2019).

De werkgelegenheid krijgt naar verwachting een stevige tik in 2020 en vooral in 2021. De werkloosheid gaat dit jaar omhoog naar 4,0% van de beroepsbevolking en piekt in 2021 op gemiddeld 6,5%. In 2022 volgt een daling naar 6,0%. De HICP-inflatie, die in Nederland al geruime tijd hoger ligt dan gemiddeld in het eurogebied, loopt iets op, van 1,2% in 2020 tot 1,5% in de twee jaar daarna. Door de economische neergang en de omvangrijke overheidssteun maken de overheidsfinanciën in 2020 een grote omslag, van een comfortabel overschot naar een tekort van 6,3% bbp. Ook in 2021 en 2022 schrijft de overheid rode cijfers. Na een scherpe stijging met 10,5 procentpunt in 2020 loopt de schuldquote daarna geleidelijk verder op tot ruim 61% ultimo 2022. De verslechtering van de overheidsfinanciën is daarmee omvangrijk, maar niet onoverkomelijk groot.

De onzekerheid rond de raming is, net als een half jaar geleden, groter dan gebruikelijk als gevolg van de onzekerheid omtrent de ontwikkeling van de pandemie. Scenario's kunnen dan behulpzaam zijn. In ECB-verband is daarom besloten om naast de raming twee alternatieve scenario's op te stellen met mogelijke effecten van de COVID-19 pandemie op de economie. De groei van het bbp in 2021 varieert van 4,9% in het milde scenario tot 0,2% in het zware scenario. Deze scenario's zijn niet bedoeld als onder- en bovengrens van mogelijke uitkomsten, maar illustreren wel dat er op dit moment rond de raming een grote mate van onzekerheid bestaat. Vergeleken met de uitkomsten van een half jaar geleden is de bandbreedte overigens wel kleiner geworden.

Ten slotte is voor het zware scenario en een aanvullend zeer zwaar scenario de impact op de bankensector doorgerekend. Hieruit volgt dat de gemiddelde kapitaalpositie van de zes grootste Nederlandse banken eind 2022 in het zware scenario met circa 2 procentpunt afneemt. In het zeer zware scenario bedraagt deze daling bijna 4 procentpunt. Dit is een forse impact, die echter voor de banken behapbaar lijkt te zijn, zonder serieuze implicaties voor de kredietverlening. (bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, december 2020).

3.1.7 Bedrijfsvoering

STURINGSPRINCIPES

Sinds de totstandkoming van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, heeft Omnibuzz zich ontwikkeld tot een compacte en doelmatige organisatie. De organisatie is hierbij ingericht op basis van een aantal sturingsprincipes die behouden blijven. Daarnaast vraagt de groei en ontwikkeling van de organisatie om een aantal nieuwe sturingsprincipes.

De volgende principes worden door Omnibuzz bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie gehanteerd:

Kwaliteit en klantgerichtheid

Kwaliteit en klantgerichtheid staan voorop bij alle inrichtingsvraagstukken. Dit uit zich naar alle betrokkenen, van klanten tot vervoerders en van gemeenten tot de Provincie Limburg.

Professionaliteit

Omnibuzz organiseert haar werkorganisatie op een professionele manier. Uitgangspunt hierbij is dat de organisatie-inrichting en -sturing faciliterend moeten zijn voor de medewerkers.

Doelmatigheid

De werkorganisatie wordt doelmatig ingericht. Dat wil zeggen dat binnen de geldende kwaliteitskaders en taakstelling een zo efficiënt mogelijke organisatie wordt ingericht.

Lerende organisatie

Omnibuzz is een organisatie in groei en in ontwikkeling. Dit betekent dat processen, systemen en werkwijzen voortdurend worden geoptimaliseerd. Omnibuzz stimuleert haar medewerkers bij te dragen aan het principe van een lerende organisatie.

Good governance

De organisatie wordt ingericht op basis van de principes van good governance en met inachtneming van de bepalingen van de wet 'Gemeenschappelijke Regelingen'.

Belastingdienst

In 2017 heeft de Belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten vrijstelling.

In 2018 heeft de Belastingdienst het standpunt ingenomen dat Omnibuzz btw in rekening dient te brengen over de gemeentelijke bijdrage (vervoer 9%, overige kosten 21%). Dit heeft tot gevolg dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 teruggevallen is naar de individuele gemeenten.

In 2020 zijn er geen fiscale aanpassingen vanuit de Belastingdienst opgedragen. De in 2020 uitgekeerde coronacompensatie aan de vervoerders is niet belast met btw.

BESTUURLIJKE STRUCTUUR

De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit 30 leden met 38 stemmen.

Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

- 4 leden vanuit Zuid-Limburg.
- 3 leden vanuit Noord- en Midden-Limburg.

De directeur van Omnibuzz legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. In de nadere uitwerking van de verordeningen van DB en AB alsmede de organisatie- en directieverordening is de relatie met het dagelijks bestuur en algemeen bestuur nader geregeld.

STRUCTUUR WERKORGANISATIE

De huidige inzichten in de organisatiestructuur worden navolgend nader toegelicht.

Omnibuzz staat onder aansturing van een éénhoofdige directie. De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en geeft leiding aan de werkorganisatie.

Binnen de werkorganisatie wordt twee afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder de afdeling ICT, financiële administratie, finance & control en klantenservice.

Naast deze afdelingen wordt een aantal staffuncties onderscheiden, die onder aansturing van de directeur vallen.

De afdelingsmanagers vormen, samen met de directeur, het managementteam.

In de vergadering van het dagelijks bestuur op 13 november 2019 is ingestemd met de tweede evaluatie van het organisatieplan. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling.

AFDELING UITVOERING

Naar huidige inzichten kent de afdeling uitvoering bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2021:

Functie	FTE
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	3,00
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	4,45
Projectmedewerker uitvoering	0,80
Hoofd ritreservering	1,00
Afdeling uitvoering totaal	32,7

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 kennen:

Functie	FTE
Manager bedrijfsvoering	0,90
Teamleider financiële Administratie	1,00
Financieel medewerkers A	3,00
Financieel medewerkers B	1,00
Teamleider klantenservice	1,00
Medewerker klantenservice	7,00
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,67
Medewerker finance & control	0,80
Afdeling bedrijfsvoering totaal	16,04

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 16,04 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020.

STAFFUNCTIES

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	FTE
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	0,80
HR assistent	0,50
Adviseur projecten	3,50
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,10
Privacy Officer	0,20
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,90
Medewerker databeheer en -analyse	0,60
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	FTE
Projectleider	0,50

De structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Bij de omvang die Omnibuzz vanaf 1 januari 2018 heeft is de invulling van een OR verplicht. Vanaf 1 maart 2019 is de tijdelijke OR, gestart in 2018, omgezet naar een definitieve OR. Op 13 november 2019 is het herziene organisatieplan goedgekeurd in de vergadering van het dagelijks bestuur.

Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2021	2022	2023	2024	2025
Uitvoering	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Staf	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03

4

FINANCIËLE BEGROTING

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2021, die in het algemeen bestuur van 1 juli 2020 is goedgekeurd, doet zich een aantal wijzigingen voor die wij in deze paragraaf toelichten. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met meer recent cijfermateriaal. Anderzijds is er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2021.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het MJP 2023 tot en met 2025 zijn vastgesteld in de algemene vergadering d.d. 16 december 2020.

Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

In een normale situatie (zonder COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021-1 kan, vanwege de COVID-19 crisis en hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet met dit uitgangspunt gewerkt worden. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 virus en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Om een goede inschatting te kunnen maken van het vervoersvolume voor het jaar 2021 dient ook het vervoersvolume van Q4 2020 duidelijk te zijn. Tevens dienen de nieuwe afspraken voortkomend uit de addenda op de vervoerscontracten, inzake tarifering voortkomend uit het gedaalde vervoersvolume, meegenomen moeten worden in het berekenen van het vervoersresultaat. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2021. Uitgangspunt zal het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 zijn (t-2). Hierop zal een afslag worden toegepast afhankelijk van de meest recente inzichten en ontwikkelingen.

De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-2), wordt als uitgangspunt genomen. De basis is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021-1 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2019 met een afslag van 10%. Dit vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19.

Er wordt geen individueel opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 toegepast vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens toch een percentage toe te passen. Alle gemeenten hebben ervoor gekozen om geen opslagpercentage toe te passen in de gewijzigde begroting 2021-1.

Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 die eind 2020 bekend is gemaakt: 1,0%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2021 op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten, of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2021. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022 in verband met de uitzonderlijke hoge NEA-index voor 2020) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten. Het vervoerstarief, waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief 2020 inclusief NEA-index.

Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de gewijzigde begroting 2021 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie.

Voor 2021 zijn de onderhandeling nog niet afgerond. Voor nu zal een salarisstijging van 1% worden ingerekend. Op het moment dat de resultaten van de cao-onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden.

Voor verdere toelichting zie 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2021-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,052	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,21	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 353.296	€ 20.614.201	€ 20.260.905
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.096	€ 13.096
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.324.000	€ -	€ -20.324.000
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.537.951	€ 2.537.951	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -
Toevoegingen aan de reserves		€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2 Toelichting op de baten en lasten

4.2.1 Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2021-1 is gebaseerd op de gerealiseerde zones, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV'er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019, verminderd met een afslag van 10%. Voorgesteld is om geen individueel opslagpercentage per gemeente op te nemen in de gewijzigde begroting 2021-1. Dit voorstel is door alle gemeenten aangenomen.

TABEL VERVOERSVOLUME 2021-1

Gemeente	Zones 1 jan t/m 31 dec 2019	Zones 2021	Opslag	Totaal aantal zones 2021 (incl. opslag)	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	49.695	44.726	0%	44.726	2.628	10.302	597
Beekdaelen	118.871	106.984	0%	106.984	3.302	25.681	753
Beesel	32.816	29.534	0%	29.534	3.439	10.704	398
Bergen	26.054	23.449	0%	23.449	157	4.564	203
Brunssum	140.785	126.707	0%	126.707	6.581	34.241	1.353
Echt-Susteren	117.327	105.594	0%	105.594	3.484	21.112	1.304
Eijsden-Margraten	87.370	78.633	0%	78.633	3.164	20.597	1.009
Gennep	65.181	58.663	0%	58.663	2.921	17.305	494
Gulpen-Wittem	56.825	51.143	0%	51.143	3.146	18.269	760
Heerlen	436.406	392.765	0%	392.765	7.165	64.795	5.016
Horst aan de Maas	97.094	87.385	0%	87.385	4.268	22.662	757
Kerkrade	292.881	263.593	0%	263.593	8.901	55.340	2.121
Landgraaf	214.957	193.461	0%	193.461	6.818	41.608	2.192
Leudal	91.368	82.231	0%	82.231	750	13.276	819
Maasgouw	87.447	78.702	0%	78.702	1.461	15.863	1.019
Maastricht	701.034	630.931	0%	630.931	36.719	199.202	6.402
Meerssen	104.627	94.164	0%	94.164	4.892	27.783	903
Nederweert	37.151	33.436	0%	33.436	675	3.074	267
Peel en Maas	95.568	86.011	0%	86.011	5.525	28.692	775
Roerdalen	49.714	44.743	0%	44.743	1.791	12.793	257
Roermond	162.009	145.808	0%	145.808	779	25.341	1.716
Simpelveld	31.768	28.591	0%	28.591	1.290	6.011	676
Sittard-Geleen	397.219	357.497	0%	357.497	28.840	93.546	4.055
Stein	56.053	50.448	0%	50.448	1.825	17.276	703
Vaals	37.502	33.752	0%	33.752	776	7.837	601
Valkenburg aan de Geul	80.595	72.536	0%	72.536	2.523	16.524	967
Venlo	292.181	262.963	0%	262.963	13.632	64.472	3.114
Venray	87.616	78.854	0%	78.854	1.675	18.069	1.017
Voerendaal	39.637	35.673	0%	35.673	1.103	5.869	494
Weert	93.771	84.394	0%	84.394	1.436	16.444	1.224
TOTAAL	4.181.522	3.763.370		3.763.370	161.662	919.254	41.964

In de tabel 'Vervoersvolume 2021-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV'er waarmee in deze begroting wordt gerekend weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

TABEL VERVOERSKOSTEN 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 201.712	€ 2.970	€ 4.636	€ 1.360	€ 210.678
Beekdaelen	€ 482.497	€ 3.731	€ 11.556	€ 1.718	€ 499.503
Beesel	€ 133.200	€ 3.886	€ 4.817	€ 907	€ 142.810
Bergen	€ 105.753	€ 177	€ 2.054	€ 464	€ 108.448
Brunssum	€ 571.446	€ 7.436	€ 15.409	€ 3.084	€ 597.375
Echt-Susteren	€ 476.230	€ 3.937	€ 9.500	€ 2.973	€ 492.641
Eijsden-Margraten	€ 354.635	€ 3.576	€ 9.269	€ 2.300	€ 369.780
Gennep	€ 264.570	€ 3.300	€ 7.787	€ 1.127	€ 276.784
Gulpen-Wittem	€ 230.653	€ 3.554	€ 8.221	€ 1.732	€ 244.160
Heerlen	€ 1.771.372	€ 8.096	€ 29.158	€ 11.436	€ 1.820.062
Horst aan de Maas	€ 394.105	€ 4.823	€ 10.198	€ 1.726	€ 410.851
Kerkrade	€ 1.188.804	€ 10.058	€ 24.903	€ 4.837	€ 1.228.602
Landgraaf	€ 872.510	€ 7.704	€ 18.724	€ 4.997	€ 903.934
Leudal	€ 370.863	€ 847	€ 5.974	€ 1.867	€ 379.551
Maasgouw	€ 354.947	€ 1.651	€ 7.139	€ 2.323	€ 366.059
Maastricht	€ 2.845.497	€ 41.493	€ 89.641	€ 14.596	€ 2.991.227
Meerssen	€ 424.681	€ 5.527	€ 12.502	€ 2.058	€ 444.769
Nederweert	€ 150.796	€ 763	€ 1.383	€ 609	€ 153.552
Peel en Maas	€ 387.911	€ 6.243	€ 12.911	€ 1.767	€ 408.832
Roerdalen	€ 201.789	€ 2.024	€ 5.757	€ 585	€ 210.154
Roermond	€ 657.595	€ 881	€ 11.404	€ 3.913	€ 673.792
Simpelveld	€ 128.946	€ 1.457	€ 2.705	€ 1.541	€ 134.650
Sittard-Geleen	€ 1.612.312	€ 32.589	€ 42.096	€ 9.246	€ 1.696.243
Stein	€ 227.519	€ 2.062	€ 7.774	€ 1.603	€ 238.958
Vaals	€ 152.221	€ 877	€ 3.527	€ 1.371	€ 157.995
Valkenburg aan de Geul	€ 327.135	€ 2.851	€ 7.436	€ 2.204	€ 339.625
Venlo	€ 1.185.963	€ 15.404	€ 29.013	€ 7.100	€ 1.237.480
Venray	€ 355.633	€ 1.893	€ 8.131	€ 2.319	€ 367.976
Voerendaal	€ 160.887	€ 1.246	€ 2.641	€ 1.127	€ 165.900
Weert	€ 380.616	€ 1.622	€ 7.400	€ 2.791	€ 392.429
TOTAAL	€ 16.972.798	€ 182.678	€ 413.664	€ 95.679	€ 17.664.818

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de eerste begrotingswijziging zijn toegelicht. De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2021-1' op pagina 36. Vanaf 1-1-2020 gelden de nieuwe tarieven conform de aanbesteding (zie de uitgangspuntennotitie).

TABEL VERVOERSKORTING IN VERBAND MET NEA-INDEX 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 4.034	€ 59	€ 93	€ 27	€ 4.214
Beekdaelen	€ 9.650	€ 75	€ 231	€ 34	€ 9.990
Beesel	€ 2.664	€ 78	€ 96	€ 18	€ 2.856
Bergen	€ 2.115	€ 4	€ 41	€ 9	€ 2.169
Brunssum	€ 11.429	€ 149	€ 308	€ 62	€ 11.948
Echt-Susteren	€ 9.525	€ 79	€ 190	€ 59	€ 9.853
Eijsden-Margraten	€ 7.093	€ 72	€ 185	€ 46	€ 7.396
Gennep	€ 5.291	€ 66	€ 156	€ 23	€ 5.536
Gulpen-Wittem	€ 4.613	€ 71	€ 164	€ 35	€ 4.883
Heerlen	€ 35.427	€ 162	€ 583	€ 229	€ 36.401
Horst aan de Maas	€ 7.882	€ 96	€ 204	€ 35	€ 8.217
Kerkrade	€ 23.776	€ 201	€ 498	€ 97	€ 24.572
Landgraaf	€ 17.450	€ 154	€ 374	€ 100	€ 18.079
Leudal	€ 7.417	€ 17	€ 119	€ 37	€ 7.591
Maasgouw	€ 7.099	€ 33	€ 143	€ 46	€ 7.321
Maastricht	€ 56.910	€ 830	€ 1.793	€ 292	€ 59.825
Meerssen	€ 8.494	€ 111	€ 250	€ 41	€ 8.895
Nederweert	€ 3.016	€ 15	€ 28	€ 12	€ 3.071
Peel en Maas	€ 7.758	€ 125	€ 258	€ 35	€ 8.177
Roerdalen	€ 4.036	€ 40	€ 115	€ 12	€ 4.203
Roermond	€ 13.152	€ 18	€ 228	€ 78	€ 13.476
Simpelveld	€ 2.579	€ 29	€ 54	€ 31	€ 2.693
Sittard-Geleen	€ 32.246	€ 652	€ 842	€ 185	€ 33.925
Stein	€ 4.550	€ 41	€ 155	€ 32	€ 4.779
Vaals	€ 3.044	€ 18	€ 71	€ 27	€ 3.160
Valkenburg aan de Geul	€ 6.543	€ 57	€ 149	€ 44	€ 6.793
Venlo	€ 23.719	€ 308	€ 580	€ 142	€ 24.750
Venray	€ 7.113	€ 38	€ 163	€ 46	€ 7.360
Voerendaal	€ 3.218	€ 25	€ 53	€ 23	€ 3.318
Weert	€ 7.612	€ 32	€ 148	€ 56	€ 7.849
TOTAAL	€ 339.456	€ 3.654	€ 8.273	€ 1.914	€ 353.296

In deze tabel wordt de vervoerskorting gepresenteerd die volgt uit het onderhandelingsresultaat. In het verleden stond hier de tabel met betrekking tot vervoersopbrengsten.

De eigen bijdrage voor klanten is per 1 januari 2021 geïndexeerd met 1%. Zoals ook aangegeven in de financiële uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven (exclusief btw) voor de regio Zuid-Limburg en regio Midden- en Noord-Limburg, namelijk:

- € 0,76: Zuid-Limburg.
- € 0,65: Midden- en Noord-Limburg.

Omnibuzz blijft de eigen bijdrage van de klanten ontvangen middels facturatie. De ontvangen bijdrage van de klanten zal per kwartaal uitbetaald worden aan de gemeenten. Deze eigen bijdrage wordt sinds april 2019 niet meer via de begroting en jaarrekening van Omnibuzz verantwoord. De eigen bijdrage voor de meereizende OV'er bedraagt € 2,28/zone, exclusief btw. Deze bijdrage is kostenneutraal voor de gemeenten. Aangezien de gemeenten de opbrengsten begroten, worden de kosten niet door de begroting van Omnibuzz gedekt maar door de begroting van de gemeenten. Op de toeslagen is geen eigen bijdrage van toepassing.

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 197.678	€ 2.910	€ 4.543	€ 1.333	€ 206.465
Beekdaelen	€ 472.847	€ 3.657	€ 11.325	€ 1.683	€ 489.513
Beesel	€ 130.536	€ 3.808	€ 4.720	€ 889	€ 139.954
Bergen	€ 103.638	€ 173	€ 2.013	€ 454	€ 106.279
Brunssum	€ 560.017	€ 7.288	€ 15.100	€ 3.022	€ 585.428
Echt-Susteren	€ 466.706	€ 3.858	€ 9.310	€ 2.914	€ 482.788
Eijsden-Margraten	€ 347.542	€ 3.504	€ 9.083	€ 2.254	€ 362.384
Gennep	€ 259.278	€ 3.234	€ 7.632	€ 1.104	€ 271.248
Gulpen-Wittem	€ 226.040	€ 3.483	€ 8.057	€ 1.697	€ 239.277
Heerlen	€ 1.735.945	€ 7.934	€ 28.574	€ 11.207	€ 1.783.660
Horst aan de Maas	€ 386.222	€ 4.726	€ 9.994	€ 1.691	€ 402.634
Kerkrade	€ 1.165.028	€ 9.857	€ 24.405	€ 4.740	€ 1.204.030
Landgraaf	€ 855.060	€ 7.550	€ 18.349	€ 4.897	€ 885.856
Leudal	€ 363.445	€ 830	€ 5.855	€ 1.830	€ 371.960
Maasgouw	€ 347.848	€ 1.618	€ 6.996	€ 2.276	€ 358.738
Maastricht	€ 2.788.587	€ 40.663	€ 87.848	€ 14.304	€ 2.931.402
Meerssen	€ 416.187	€ 5.417	€ 12.252	€ 2.017	€ 435.874
Nederweert	€ 147.780	€ 747	€ 1.356	€ 597	€ 150.481
Peel en Maas	€ 380.152	€ 6.118	€ 12.653	€ 1.731	€ 400.655
Roerdalen	€ 197.753	€ 1.983	€ 5.642	€ 573	€ 205.951
Roermond	€ 644.443	€ 863	€ 11.176	€ 3.835	€ 660.316
Simpelveld	€ 126.367	€ 1.428	€ 2.651	€ 1.510	€ 131.957
Sittard-Geleen	€ 1.580.066	€ 31.937	€ 41.254	€ 9.061	€ 1.662.318
Stein	€ 222.969	€ 2.021	€ 7.618	€ 1.571	€ 234.179
Vaals	€ 149.176	€ 859	€ 3.456	€ 1.343	€ 154.835
Valkenburg aan de Geul	€ 320.592	€ 2.794	€ 7.287	€ 2.160	€ 332.833
Venlo	€ 1.162.243	€ 15.096	€ 28.432	€ 6.958	€ 1.212.730
Venray	€ 348.521	€ 1.855	€ 7.969	€ 2.272	€ 360.616
Voerendaal	€ 157.669	€ 1.221	€ 2.588	€ 1.104	€ 162.582
Weert	€ 373.004	€ 1.590	€ 7.252	€ 2.735	€ 384.580
TOTAAL	€ 16.633.342	€ 179.024	€ 405.391	€ 93.765	€ 17.311.522

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume per gemeente in 2019, verminderd met een afslag van 10%. Voor de gewijzigde begroting 2021-1 is voorgesteld om geen individueel opslagpercentage per gemeente toe te passen. Dit in verband met de negatieve effecten op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19.

De tabel 'Vervoerskorting in verband met NEA-index 2021-1' wordt hierbij in mindering gebracht op tabel 'Vervoerskosten 2021-1'. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2021-1 en de oorspronkelijke begroting 2021 verwijzen wij naar 4.3 'Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021' op pagina 46.

4.2.2 Kosten regie en planning

De totale kosten van regie en planning worden op basis van solidariteit aan de gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS, peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz, peildatum 1 januari 2021).

TABEL KOSTEN REGIE EN PLANNING 2021-1

Gemeente	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeelsleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 28.180	€ -	€ 28.180
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 61.698	€ -	€ 61.698
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 22.472	€ -	€ 22.472
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 19.671	€ -	€ 19.671
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 53.526	€ -	€ 53.526
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 55.779	€ -	€ 55.779
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 47.130	€ -	€ 47.130
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 32.507	€ -	€ 32.507
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 28.326	€ -	€ 28.326
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 158.827	€ -	€ 158.827
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 59.668	€ -	€ 59.668
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 103.220	€ -	€ 103.220
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 82.737	€ -	€ 82.737
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 57.024	€ -	€ 57.024
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 42.367	€ -	€ 42.367
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 252.862	€ -	€ 252.862
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 40.584	€ -	€ 40.584
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 26.431	€ -	€ 26.431
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 60.432	€ -	€ 60.432
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 29.418	€ -	€ 29.418
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 104.364	€ -	€ 104.364
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 18.324	€ -	€ 18.324
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 173.381	€ -	€ 173.381
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 38.794	€ -	€ 38.794
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 20.667	€ -	€ 20.667
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 28.944	€ -	€ 28.944
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 188.984	€ -	€ 188.984
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 57.468	€ -	€ 57.468
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 20.057	€ -	€ 20.057
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 79.865	€ -	€ 79.865
TOTAAL	1.107.985	39.114	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.993.707	€ -	€ 1.993.707

De kosten voor regie bestaan volledig uit de salariskosten van de medewerkers van ritreservering. Binnen Omnibuzz is dit de afdeling uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar het overzicht van de bezetting in paragraaf 'Afdeling uitvoering' op pagina 30. In deze begroting wordt ervan uitgegaan dat de planning niet door Omnibuzz wordt uitgevoerd. De kosten van planning maken onderdeel uit van het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de tabel 'Tabel Vervoerskosten 2021-1' op pagina 37.

4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten

De totale bedrijfsvoeringkosten, bestaande uit de beheer- en loonkosten (exclusief regie), worden op basis van solidariteit aan de deelnemende gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de

Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2021).

TABEL BEDRIJFSVOERINGKOSTEN 2021-1

	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 19.587	€ 30.500	€ 185	€ 50.272
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 42.884	€ 66.779	€ 405	€ 110.068
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 15.619	€ 24.322	€ 148	€ 40.089
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 13.673	€ 21.291	€ 129	€ 35.093
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 37.204	€ 57.934	€ 352	€ 95.489
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 38.770	€ 60.372	€ 366	€ 99.508
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 32.758	€ 51.011	€ 310	€ 84.078
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 22.594	€ 35.183	€ 214	€ 57.991
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 19.688	€ 30.658	€ 186	€ 50.532
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 110.394	€ 171.906	€ 1.043	€ 283.344
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 41.473	€ 64.582	€ 392	€ 106.446
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 71.744	€ 111.720	€ 678	€ 184.143
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 57.507	€ 89.550	€ 543	€ 147.600
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 39.635	€ 61.720	€ 375	€ 101.730
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 29.448	€ 45.856	€ 278	€ 75.582
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 175.754	€ 273.684	€ 1.661	€ 451.099
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 28.208	€ 43.926	€ 267	€ 72.401
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 18.371	€ 28.608	€ 174	€ 47.153
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 42.004	€ 65.409	€ 397	€ 107.810
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 20.447	€ 31.841	€ 193	€ 52.481
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 72.539	€ 112.958	€ 686	€ 186.182
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 12.736	€ 19.833	€ 120	€ 32.690
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 120.510	€ 187.658	€ 1.139	€ 309.307
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 26.964	€ 41.988	€ 255	€ 69.207
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 14.365	€ 22.369	€ 136	€ 36.869
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 20.118	€ 31.327	€ 190	€ 51.635
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 131.355	€ 204.546	€ 1.241	€ 337.142
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 39.944	€ 62.200	€ 377	€ 102.522
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 13.941	€ 21.709	€ 132	€ 35.782
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 55.511	€ 86.441	€ 525	€ 142.477
TOTAAL	1.107.985	39.114	100%	100%	100%	€ 1.385.746	€ 2.157.881	€ 13.096	€ 3.556.723

In de eerste begrotingswijziging 2021 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021' op pagina 46 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2021.

4.2.4 Eindresultaat

Gemeente	2021-1
Beek	€ 284.916
Beekdaelen	€ 661.279
Beesel	€ 202.515
Bergen	€ 161.043
Brunssum	€ 734.443
Echt-Susteren	€ 638.075
Eijsden-Margraten	€ 493.592
Gennep	€ 361.745
Gulpen-Wittem	€ 318.135
Heerlen	€ 2.225.831
Horst aan de Maas	€ 568.748
Kerkrade	€ 1.491.393
Landgraaf	€ 1.116.193
Leudal	€ 530.715
Maasgouw	€ 476.687
Maastricht	€ 3.635.363
Meerssen	€ 548.859
Nederweert	€ 224.065
Peel en Maas	€ 568.897
Roerdalen	€ 287.851
Roermond	€ 950.862
Simpelveld	€ 182.971
Sittard-Geleen	€ 2.145.006
Stein	€ 342.180
Vaals	€ 212.371
Valkenburg aan de Geul	€ 413.412
Venlo	€ 1.738.855
Venray	€ 520.606
Voerendaal	€ 218.421
Weert	€ 606.922
TOTAAL	€ 22.861.952

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2021-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2021-1 gevraagd wordt.

4.2.5 Eindresultaat IV3

TABEL IV3 - 2021-1

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal	Eindresultaat begroting
Beek	1,41%	€ 248.152	€ 36.764	€ 284.916	€ 284.916
Beekdaelen	3,09%	€ 580.786	€ 80.493	€ 661.279	€ 661.279
Beesel	1,13%	€ 173.197	€ 29.317	€ 202.515	€ 202.515
Bergen	0,99%	€ 135.379	€ 25.663	€ 161.043	€ 161.043
Brunssum	2,68%	€ 664.612	€ 69.832	€ 734.443	€ 734.443
Echt-Susteren	2,80%	€ 565.304	€ 72.771	€ 638.075	€ 638.075
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 432.105	€ 61.487	€ 493.592	€ 493.592
Gennep	1,63%	€ 319.336	€ 42.409	€ 361.745	€ 361.745
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 281.180	€ 36.955	€ 318.135	€ 318.135
Heerlen	7,97%	€ 2.018.621	€ 207.210	€ 2.225.831	€ 2.225.831
Horst aan de Maas	2,99%	€ 490.904	€ 77.845	€ 568.748	€ 568.748
Kerkrade	5,18%	€ 1.356.728	€ 134.664	€ 1.491.393	€ 1.491.393
Landgraaf	4,15%	€ 1.008.252	€ 107.941	€ 1.116.193	€ 1.116.193
Leudal	2,86%	€ 456.319	€ 74.396	€ 530.715	€ 530.715
Maasgouw	2,13%	€ 421.414	€ 55.273	€ 476.687	€ 476.687
Maastricht	12,68%	€ 3.305.472	€ 329.891	€ 3.635.363	€ 3.635.363
Meerssen	2,04%	€ 495.911	€ 52.947	€ 548.859	€ 548.859
Nederweert	1,33%	€ 189.582	€ 34.483	€ 224.065	€ 224.065
Peel en Maas	3,03%	€ 490.056	€ 78.842	€ 568.897	€ 568.897
Roerdalen	1,48%	€ 249.471	€ 38.380	€ 287.851	€ 287.851
Roermond	5,23%	€ 814.706	€ 136.156	€ 950.862	€ 950.862
Simpelveld	0,92%	€ 159.065	€ 23.906	€ 182.971	€ 182.971
Sittard-Geleen	8,70%	€ 1.918.808	€ 226.198	€ 2.145.006	€ 2.145.006
Stein	1,95%	€ 291.569	€ 50.612	€ 342.180	€ 342.180
Vaals	1,04%	€ 185.408	€ 26.963	€ 212.371	€ 212.371
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 375.651	€ 37.761	€ 413.412	€ 413.412
Venlo	9,48%	€ 1.492.302	€ 246.553	€ 1.738.855	€ 1.738.855
Venray	2,88%	€ 445.632	€ 74.975	€ 520.606	€ 520.606
Voerendaal	1,01%	€ 192.254	€ 26.168	€ 218.421	€ 218.421
Weert	4,01%	€ 502.728	€ 104.194	€ 606.922	€ 606.922
TOTAAL	100%	€ 20.260.905	€ 2.601.047	**€ 22.861.952**	**€ 22.861.952**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2021-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2021-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2.6 Vergelijking Eindresultaat IV3

TABEL VERGELIJKING IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2021-1	Eindresultaat begroting 2021	Verschil	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 284.916	€ 324.303	€ -39.387	€ -36.977	€ -2.409
Beekdaelen	€ 661.279	€ 751.778	€ -90.499	€ -86.662	€ -3.837
Beesel	€ 202.515	€ 229.190	€ -26.675	€ -24.743	€ -1.932
Bergen	€ 161.043	€ 183.382	€ -22.339	€ -19.792	€ -2.547
Brunssum	€ 734.443	€ 814.278	€ -79.834	€ -74.828	€ -5.007
Echt-Susteren	€ 638.075	€ 724.012	€ -85.936	€ -84.122	€ -1.814
Eijsden-Margraten	€ 493.592	€ 561.364	€ -67.772	€ -64.388	€ -3.385
Gennep	€ 361.745	€ 408.313	€ -46.567	€ -46.246	€ -322
Gulpen-Wittem	€ 318.135	€ 360.880	€ -42.745	€ -41.596	€ -1.149
Heerlen	€ 2.225.831	€ 2.548.555	€ -322.724	€ -316.859	€ -5.864
Horst aan de Maas	€ 568.748	€ 635.732	€ -66.984	€ -61.461	€ -5.523
Kerkrade	€ 1.491.393	€ 1.636.308	€ -144.915	€ -144.528	€ -387
Landgraaf	€ 1.116.193	€ 1.288.082	€ -171.889	€ -162.830	€ -9.059
Leudal	€ 530.715	€ 601.506	€ -70.791	€ -66.312	€ -4.479
Maasgouw	€ 476.687	€ 536.906	€ -60.219	€ -50.946	€ -9.273
Maastricht	€ 3.635.363	€ 4.024.589	€ -389.226	€ -370.400	€ -18.826
Meerssen	€ 548.859	€ 615.407	€ -66.548	€ -63.912	€ -2.636
Nederweert	€ 224.065	€ 246.111	€ -22.046	€ -20.805	€ -1.241
Peel en Maas	€ 568.897	€ 649.519	€ -80.621	€ -73.427	€ -7.194
Roerdalen	€ 287.851	€ 324.726	€ -36.875	€ -30.089	€ -6.786
Roermond	€ 950.862	€ 1.076.817	€ -125.956	€ -117.639	€ -8.316
Simpelveld	€ 182.971	€ 211.319	€ -28.348	€ -25.224	€ -3.124
Sittard-Geleen	€ 2.145.006	€ 2.452.777	€ -307.771	€ -296.206	€ -11.565
Stein	€ 342.180	€ 386.055	€ -43.875	€ -41.062	€ -2.813
Vaals	€ 212.371	€ 233.125	€ -20.754	€ -19.175	€ -1.579
Valkenburg aan de Geul	€ 413.412	€ 485.962	€ -72.550	€ -63.563	€ -8.987
Venlo	€ 1.738.855	€ 1.916.192	€ -177.337	€ -155.910	€ -21.427
Venray	€ 520.606	€ 588.928	€ -68.321	€ -63.892	€ -4.429
Voerendaal	€ 218.421	€ 246.869	€ -28.448	€ -28.006	€ -442
Weert	€ 606.922	€ 679.066	€ -72.144	€ -66.578	€ -5.566
TOTAAL	€ 22.861.952	€ 25.742.049	€ -2.880.097	€ -2.718.179	€ -161.918

4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021

In onderstaande tabel worden de reisvolumes, waarmee gerekend is in deze begroting, gepresenteerd. Deze tabel vormt tevens de basis voor de volgende tabellen.

4.3.1 Analyse vervoersresultaat

TABEL VERVOERSRESULTAAT.

	2021-1	2021				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Realisatie zones 2019 inclusief 10% afslag ivm verlaging vervoersvolume Corona-crisis	Opslagpercentage - zones (met nieuwe tarieven aanbesteding)	Realisatie toeslagen 2019 inclusief 10% afslag ivm verlaging vervoersvolume Corona-crisis
Beek	€ 206.465	€ 244.734	€ -38.270	€ -25.866	€ -11.206	€ -1.197
Beekdaelen	€ 489.513	€ 580.488	€ -90.976	€ -61.872	€ -26.805	€ -2.298
Beesel	€ 139.954	€ 165.716	€ -25.762	€ -17.081	€ -7.400	€ -1.282
Bergen	€ 106.279	€ 126.081	€ -19.803	€ -13.561	€ -5.875	€ -366
Brunssum	€ 585.428	€ 662.267	€ -76.839	€ -73.357	€ -	€ -3.482
Echt-Susteren	€ 482.788	€ 572.515	€ -89.727	€ -61.069	€ -26.457	€ -2.201
Eijsden-Margraten	€ 362.384	€ 429.599	€ -67.214	€ -45.476	€ -19.702	€ -2.036
Gennep	€ 271.248	€ 321.518	€ -50.270	€ -33.927	€ -14.698	€ -1.645
Gulpen-Wittem	€ 239.277	€ 283.484	€ -44.207	€ -29.577	€ -12.814	€ -1.816
Heerlen	€ 1.783.660	€ 2.115.760	€ -332.100	€ -227.149	€ -98.410	€ -6.541
Horst aan de Maas	€ 402.634	€ 466.397	€ -63.763	€ -50.564	€ -10.947	€ -2.251
Kerkrade	€ 1.204.030	€ 1.361.994	€ -157.964	€ -152.607	€ -	€ -5.357
Landgraaf	€ 885.856	€ 1.050.434	€ -164.578	€ -111.885	€ -48.473	€ -4.220
Leudal	€ 371.960	€ 441.296	€ -69.335	€ -47.557	€ -20.603	€ -1.175
Maasgouw	€ 358.738	€ 405.801	€ -47.062	€ -45.565	€ -	€ -1.498
Maastricht	€ 2.931.402	€ 3.316.279	€ -384.877	€ -365.278	€ -	€ -19.599
Meerssen	€ 435.874	€ 502.507	€ -66.634	€ -54.493	€ -9.437	€ -2.703
Nederweert	€ 150.481	€ 173.549	€ -23.068	€ -19.349	€ -3.351	€ -368
Peel en Maas	€ 400.655	€ 474.763	€ -74.108	€ -49.743	€ -21.551	€ -2.814
Roerdalen	€ 205.951	€ 232.986	€ -27.035	€ -25.904	€ -	€ -1.131
Roermond	€ 660.316	€ 783.368	€ -123.052	€ -84.326	€ -36.533	€ -2.193
Simpelveld	€ 131.957	€ 156.415	€ -24.458	€ -16.535	€ -7.164	€ -759
Sittard-Geleen	€ 1.662.318	€ 1.969.837	€ -307.519	€ -206.752	€ -89.573	€ -11.193
Stein	€ 234.179	€ 277.540	€ -43.361	€ -29.176	€ -12.640	€ -1.546
Vaals	€ 154.835	€ 175.152	€ -20.317	€ -19.541	€ -	€ -776
Valkenburg aan de Geul	€ 332.833	€ 391.008	€ -58.175	€ -41.959	€ -14.539	€ -1.677
Venlo	€ 1.212.730	€ 1.371.875	€ -159.145	€ -152.243	€ -	€ -6.902
Venray	€ 360.616	€ 427.643	€ -67.027	€ -45.604	€ -19.757	€ -1.665
Voerendaal	€ 162.582	€ 192.821	€ -30.239	€ -20.631	€ -8.938	€ -670
Weert	€ 384.580	€ 456.124	€ -71.543	€ -48.808	€ -21.145	€ -1.590
TOTAAL	€ 17.311.522	€ 20.129.951	€ -2.818.429	€ -2.177.456	€ -548.020	€ -92.952

Het totale vervoersresultaat is gedaald met ruim € 2.818.429,- ten opzichte van de begroting 2021. Deze daling is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- De impact op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19 heeft als gevolg dat de gewijzigde begroting 2021–1 gebaseerd is op het gerealiseerde vervoersvolume 2019, verminderd met een afslag van 10%. De afslag van 10% is tevens ingerekend op het vervoersvolume, op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV'er. Dit effect op het vervoersvolume bedraagt € 2.177.456,- en op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV'er € 92.952,-.
- Als gevolg van het niet opnieuw inrekenen van het door de gemeenten individueel gekozen opslagpercentage uit de gewijzigde begroting 2021 bedraagt de impact € 548.020,-. Het in de begroting 2021 opgenomen individueel opslagpercentage per gemeente is voor alle gemeenten in de gewijzigde begroting 2021-1 ingesteld op 0%.
- Als gevolg van de hoge NEA-index in 2020 van 6,7% is de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024 ingerekend met een NEA-index 2020 van 2,7%. Deze index van 2,7% is het verschil van de NEA-index 2020 6,7% minus het gedeelte voor de BPM 4,0%. De NEA-index voor 2021 is in december 2020 bekendgemaakt en bedraagt 1%. Bij het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 is de NEA-index 1% ingerekend en resulteert deze verwerking ook in een daling van het vervoersresultaat. De daling van de NEA-index heeft effect op alle elementen van het vervoersresultaat.

Eventuele meerkosten voor het veilig vervoeren van klanten als gevolg van verdere maatregelen met betrekking tot COVID-19 zijn op dit moment nog niet in te schatten. De voortgang van de COVID-19 gevolgen voor het Omnibuzz vervoer worden per kwartaal voorgelegd aan het bestuur middels de voortgangsrapportages en bestuurinformatiebrieven.

4.3.2 Totaalanalyse

Op totaalniveau dalen de kosten ten opzichte van de vorige begroting 2021 met € 2.880.097,- naar € 22.861.952,-.

Naast de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 2.818.429,- dalen ook de kosten van regie met € 13.671,- en de bedrijfsvoering met € 47.997,-.

De kosten van regie dalen per saldo met € 13.671,-. Dit is als volgt te verklaren:

- De lonen zijn opnieuw berekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. De onregelmatigheidstoeslag en de derving onregelmatigheidstoeslag is opnieuw ingerekend en tellen ook mee in de berekening van de sociale lasten en pensioenlasten. Daarnaast is de loonindexatie verlaagd van 2% naar 1% vanwege de huidige cao-ontwikkelingen. Tijdens het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 zijn de cao-ontwikkelingen nog niet afgerond. Per saldo brengt dit een verhoging in de kosten mee van € 40.088,-.
- Op verzoek van en in samenwerking met GGD Zuid-Limburg worden er vanuit de afdeling uitvoering zes medewerkers uitgeleend aan GGD Zuid-Limburg. De uitleenvergoeding is in mindering gebracht op het totaal saldo van de afdeling uitvoering. Een medewerkster wordt uitgeleend aan het GGD-callcenter en deze vergoeding is voor de periode van januari tot en met juni ingerekend. Vijf medewerkers worden ingezet als hostess op de vaccinatielocaties. Deze vergoeding is ingerekend voor de periode januari tot en met februari. Per saldo zijn de uitleenvergoedingen ingerekend voor een totaalbedrag van € 53.759,-. De duur van de uitleenperiode kan nog bijgesteld worden afhankelijk van de uitvraag van GGD Zuid-Limburg en afhankelijk van de stijging of daling van het vervoer in de COVID-19 periode.

De kosten van bedrijfsvoering dalen per saldo met € 47.997,-. Dit is opgebouwd uit een component voor:

1. De beheerkosten.
2. De loonkosten.
3. De kapitaalkosten.

Ad 1. De beheerkosten dalen per saldo met € 23.965,-.

Dit wordt met name veroorzaakt door:

Stijging van de beheerkosten als gevolg van COVID-19

De stijging van de telecommunicatie en internetkosten € 20.599,- als gevolg van de maatregel om vanuit thuis te werken.

De stijging van de portokosten € 21.068,- als gevolg van de maatregel van het afschaffen contant geld in de voertuigen. Alle klanten rijden vanaf medio 2020 op rekening en ontvangen de factuur analoog (49%) of digitaal (51%).

De stijging van de telefoniekosten € 4.898,- ligt ook in directe relatie met de gevolgen van COVID-19 en het veel lagere vervoersvolume. Doordat Omnibuzz minder telefoontjes ontvangt is de opbrengst van de telefonie ook lager. De hogere opbrengsten als gevolg van het nieuwe contract voor de SIP trunks zijn hierbij ingerekend.

Vanwege COVID-19 is een tweetal projecten in de tijd opgeschoven: het project 'Archivering' en het project 'OV en DGV'. Het project 'Archivering' start in 2021. Vanuit de gewijzigde begroting 2020-1 is het project 'Archivering' € 5.000,- overgeheveld naar de gewijzigde begroting 2021-1. De werkgroep van het project 'OV en DGV', in samenwerking met de Provincie Limburg, is wel gestart in 2020 en loopt door in 2021. De kosten ad € 25.000,- zullen in 2021 worden gerealiseerd en zijn in de begrotingswijziging opgenomen.

Voor de eventuele vervanging van computerapparatuur voor het realiseren of uitbreiden van nieuwe of bestaande thuiswerkplekken of ICT-aanpassingen op het moment dat er weer in hybride vorm vanuit het kantoorpand gewerkt mag worden, is een ICT-stelpost opgenomen € 7.000,-.

Daling van de beheerskosten als gevolg van COVID-19

Doordat er geen contant geld meer ontvangen mag worden in de voertuigen is het project 'Rekeningrijden' versneld geïmplementeerd in 2020. Dit project was financieel opgenomen in de gewijzigde begroting 2020-1 voor het jaar 2021. Deze kosten € 86.000,- zijn dan ook in het boekjaar 2020 gemaakt en komen voor het jaar 2021 in de gewijzigde begroting 2021-1 te vervallen.

In 2020 is ook het project 'Inkoop' afgerond. Deze kosten € 2.099,- komen te vervallen in de gewijzigde begroting 2021-1.

De kosten voor het uitvoeren van de klanttevredenheidsonderzoeken zijn opnieuw herzien en ingerekend conform offerte. Deze vallen € 1.019,- lager uit dan verwacht in de begroting 2021.

Het aantal klachten is afgenomen omdat er veel minder ritten gereden worden. De verwachting van het aantal klachten zal gezien de situatie naar verwachting € 2.744,- lager uitvallen dan verwacht in de begroting 2021.

Door het thuiswerken is er ook een nieuwe inschatting gemaakt van de kantoorkosten. De verwachting is dat deze € 4.181,- lager gaan uitvallen. Evenals de overige personeelskosten is de verwachting dat deze lager € 6.594,- zullen uitvallen.

Stijging van de beheerskosten overig

Om te voldoen aan de eisen op gebied van digitale toegankelijkheid zijn licenties voor Omnibuzz Maatwerk Applicatie (OMA) begroot conform offerte € 5.200,-. Over de kosten van de eventuele systeemtechnische aanpassingen is ten tijde van het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 nog weinig bekend. Derhalve is een stelpost opgenomen van € 20.000,-.

De bedragen voor de wijzigingen in ons intern communicatieplatform SharePoint (systeemtechnische aanpassingen) zijn nog niet goed in te schatten. Datzelfde geldt ook voor het laten ontwikkelen van een nieuwe Omnibuzz website als gevolg van de eisen op het gebied van digitale toegankelijkheid. De voortgang over de digitale toegankelijkheid en de kosten hiervan zullen met regelmaat worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur.

Daling van de beheerskosten overig

Het opnieuw herzien van drukwerkkosten en kosten voor klantpassen laten een verwachte daling zien van € 12.184,-

De afschrijvingen op materiële vaste activa zijn herzien voor de gewijzigde begroting 2021-1 en verder jaren en leveren een aanpassing op van € 2.477,-.

Het abonnement voor 'Mijn Overheid' is stopgezet vanwege het in de toekomst digitaal aanbieden van facturen via de Omnibuzz portal. Dit brengt een besparing van € 3.582,- met zich mee.

Tevens is het abonnement van het vorige personeelssysteem AFAS omgezet van een gebruikerslicentie naar een leeslicentie hetgeen een besparing oplevert van € 4.167,-.

Bij juridisch advieskosten heeft er een verschuiving van presentatie plaatsgevonden in kosten van de privacy officer € 7.613,-. De privacy officer is verantwoord in het formatieplan en is overgezet naar de loonkosten. Onder de loonkosten valt deze post binnen de formatieruimte.

Het saldo in de bestemmingsreserve 'ICT' bedraagt op 31-12-2020 € 177.638,-. Hiervan is € 53.088,- reeds gealloceerd voor toekomstige afschrijvingen. Het bedrag van € 124.550,- is beschikbaar als restant in de gewijzigde begroting 2021-1 en wordt ingezet voor de doorontwikkeling van het klantportaal 'MijnOmnibuzz' in 2021.

In 2021 wordt de inbesteding of Europese aanbesteding uitgezet voor de ICT-infrastructuur van Omnibuzz. De verwachte implementatie- en migratiekosten bedragen € 86.000,-. De verwachte advieskosten voor de Europese aanbesteding bedragen € 15.000,-. Voor de financiering van de totaalsom voor de inbesteding of aanbesteding ICT van € 101.000,- wordt een voorstel tot dotatie aan de bestemmingsreserve 'ICT' vanuit de resultaatbestemming 2020 voorgelegd aan het algemeen bestuur.

Daarnaast is Omnibuzz in overleg met de huidige leverancier van onze klantenapplicatie OMA. Om de continuïteit te waarborgen en de afhankelijkheid te verkleinen, dient een strategische keuze gemaakt te worden om deze applicatie toekomstbestendig te maken.

Naar verwachting is hier een bedrag van € 70.000,- mee gemoeid. Voor de financiering hiervan wordt een voorstel tot dotatie aan de bestemmingsreserve 'ICT' vanuit de resultaatbestemming 2020 voorgelegd aan het algemeen bestuur.

De loonkosten dalen met € 24.011,- ten opzichte van de begroting 2021. Dit is grotendeels te verklaren door onderstaande oorzaken:

- De lonen zijn opnieuw berekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. Daarnaast is de loonindexatie verlaagd van 2% naar 1% vanwege de huidige cao-ontwikkelingen. Tijdens het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 zijn de cao-ontwikkelingen nog niet afgerond. Dit brengt per saldo een verlaging van de kosten met zicht mee van € 37.649,-.
- Op verzoek en in samenwerking met GGD Zuid-Limburg wordt er vanuit de afdeling klantenservice een medewerkster uitgeleend aan GGD Zuid-Limburg. De uitleenvergoeding is in mindering gebracht op het totaal saldo van de afdeling klantenservice. Deze medewerkster wordt ingezet als hostess op de vaccinatielocaties. Deze vergoeding is ingerekend voor de periode januari tot en met februari. De duur van de uitleenperiode kan nog bijgesteld worden afhankelijk van de uitvraag van GGD Zuid-Limburg en afhankelijk van de stijging of daling van het vervoer in de COVID-19 periode.
- Daarnaast zijn de actuele arbokosten fors omhoog gegaan vanwege (langdurig) ziekteverzuim. Deze verhoging is meegerekend in de gewijzigde begroting 2021-1 € 19.722,-.

De kapitaalkosten nemen met € 22,- af vanwege de actualisering van de bankkosten.

5

BIJLAGEN

5. Bijlagen

STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	207.245	-	-	207.245	10,00%	63.920	20.725	-	143.326	122.601
Hardware	109.758	-	-	109.758	33,33%	79.773	18.597	-	29.984	11.388
Inrichting en verbouwing	109.946	-	-	109.946	4,00%	12.918	4.398	-	97.028	92.630
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	16.357	5.452	-	65.388	59.936
Software	65.248	-	-	65.248	10,00%	12.649	6.525	-	52.598	46.074
Totaal Wmo-vervoer	573.942	-	-	573.942		185.618	55.696	-	388.324	332.628
Totaal-generaal	573.942	-	-	573.942	-	185.618	55.696	-	388.324	332.628

STAAT VAN RESERVES

Naam Reserve Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking vd rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resultaat 2021	Reserves na bestemming ultimo 2021
Reserves								
Algemene reserve	532.000	-	-	-	532.000	-	-	532.000
Bestemmingsreserve personeel	14.076	-	-	-	14.076	-	-	14.076
Bestemming ICT	177.638	-	-	135.650	41.988	-	-	41.988
Totaal Reserves	723.714	-	-	135.650	588.064	-	-	588.064

Op 24 oktober 2018 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de herziene nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’.

De ingeschatte risico’s van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz

Het risico dat door politieke verschuiving (verkiezingen) of een algemene verandering in het politieke klimaat gemeenten niet meer achter de missie en visie van Omnibuzz staan of over onvoldoende middelen beschikken om deze te realiseren. Dit kan met name invloed hebben op de eventuele instroom van additionele vormen van doelgroepenvervoer.

Met de reactie van Omnibuzz op de evaluatie van de GR Omnibuzz wordt getracht om een kaderdocument vast te stellen, waarin de gezamenlijke missie en de visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten worden bevestigd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurder worden aangeboden.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
1.000.000	40%	400.000

2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling

Het risico dat er door wijzigingen die Omnibuzz zelf niet in de hand heeft onvoorziene fluctuaties ontstaan in de volumes van met name het Wmo-doelgroepenvervoer.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
500.000	80%	400.000

4 Gebrek aan kennis omtrent nieuwe activiteiten, processen en/of projecten

Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over de nieuwe activiteiten zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingenvervoer en jeugd en de hiermee verbonden processen.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
100.000	60%	60.000

5 Regie en planning

Het risico dat door onvoldoende kennis of door externe invloeden systemen niet of onvoldoende functioneren waardoor processen stagneren.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
820.000	40%	328.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	1.308.000

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Omnibuzz.

V1.00 - 202104