Aan: Gemeenteraad

T.a.v. de Griffie

Sittard, 31 maart 2025

## Onderwerp:

Concept Jaarrekening 2024.
Uitgangspuntennotitie begroting 2025-1 en 2026.
Concept eerste wijziging begroting 2025-1.
Conceptbegroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029.

Geachte dames en heren,

Namens het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz bieden wij u bovengenoemde financiële stukken aan. In deze brief geven wij een inhoudelijke toelichting hierop.

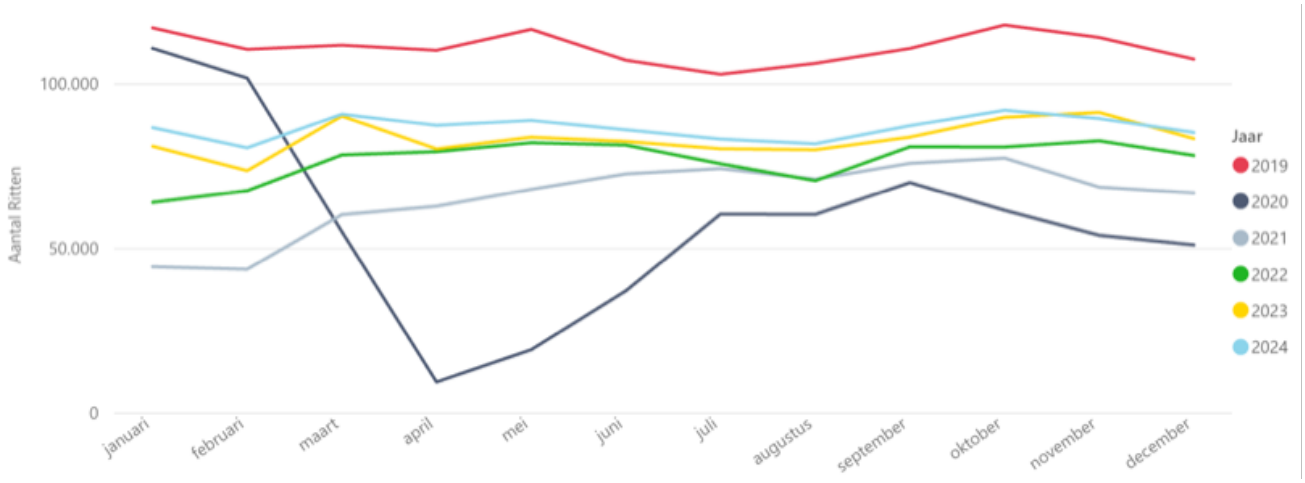
# 1. Concept jaarrekening 2024

In de jaarrekening inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar en leggen wij verantwoording af over het gevoerde beleid. Omnibuzz voert voor 30 Limburgse gemeenten het WMO-vervoer uit, daarnaast verzorgen wij voor enkele gemeenten ook GGZ-vervoer of leerlingenvervoer.

In het afgelopen jaar hebben wij vastgesteld dat de vraag naar het WMO-vervoer zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot ruim 80% van het niveau vóór COVID-19. Op totaalniveau is het WMO-vervoer dit jaar heel dicht op de begroting 2024-1 gebleven. Op gemeenteniveau is de ontwikkeling van het vervoer echter zeer divers. De meeste gemeenten zijn qua vervoer (ruim) binnen deze begroting gebleven. Voor 13 deelnemers geldt dit niet, bij deze gemeenten is sprake van een (lichte) overschrijding van het WMO-vervoer.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het WMO-vervoer in de afgelopen 6 jaren grafisch weergegeven. De rode lijn betreft het aantal ritten in het ‘normale’ pre-COVID jaar 2019. De donkerblauwe lijn geeft 2020 weer, waarin duidelijk de extreme terugval in vervoer naar aanleiding van de eerste golf is te zien. De grijze, groene en gele lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2021 respectievelijk 2022 en 2023 zien.

De blauwe lijn tenslotte laat de ontwikkeling van het vervoer in 2024 zien. Het is duidelijk te zien dat deze nog onder het niveau van 2019 ligt. Ook is te zien dat de vervoersvraag zich iets boven het niveau van 2023 bevindt en dat de trend zich heeft gestabiliseerd.




Een lagere vervoersvraag betekent echter niet dat de vervoerskosten 1-op-1 lager uitvallen. De vervoerders hebben - toen ze inschreven bij de aanbesteding - hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een - op basis van historische data - verwacht vervoersvolume. Naar aanleiding van COVID-19 en de nasleep hiervan (lees: de structureel lagere vervoersvraag) hebben wij met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum. In de basis raamovereenkomst was al een tarief correctie tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80% van het ingeschatte vervoer. In het addendum met de vervoerders zijn deze tabellen doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dit betekent dat de vervoerders een compensatie kregen in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag, het zogenaamde flexibele tarief. Deze afspraken zijn met ingang van 1 januari 2025 beëindigd, omdat er nu sprake is van een ‘nieuw normaal’, waar de vervoerders zich op hebben kunnen aanpassen.

In de begrotingswijziging 2024-1 hadden wij de directe vervoerskosten op totaalniveau al met € 1,8 mln. naar beneden bijgesteld ten opzichte van de eerste begroting 2024. Achtergrond hiervan is dat wij het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2024-1 gebaseerd hebben op het gerealiseerde vervoer in 2023. In de eerste begroting 2024 (en ook de jaren hiervoor) hebben wij dit uitgangspunt los moeten laten, omdat het vervoersvolume vanwege na nasleep van COVID-19 erg grillig en onvoorspelbaar bleek. In de plaats daarvan hadden wij het vervoer in de afgelopen begrotingen gebaseerd op het gerealiseerde volume in 2019 (dus pré COVID-19), en hier een afslag op toegepast. Met genoemde aanpassing vanaf de begroting 2024-1 beoogden wij de begroting meer in lijn te brengen met de werkelijke vervoersvraag op gemeenteniveau, zodat er geen grote afrekeningen meer nodig waren na afsluiting van het boekjaar. Deze verwachting is ook uitgekomen, gezien het zeer bescheiden resultaat op de directe vervoerskosten WMO van € -14.000.

Voor de indirecte vervoerskosten en overhead geldt dat wij in 2024 ruim binnen de begroting zijn gebleven (€ 149.000 respectievelijk € 99.000 onderschrijding), waarmee het totale resultaat voor de 30 deelnemende WMO-gemeenten (na onttrekking bestemmingsreserves € 45.000) uitkomt op € 279.000 positief.

De totale jaarrekening 2024 wordt afgesloten met een positief resultaat van € 631.000. Dit is inclusief het GGZ-vervoer (€ 15.000 positief) dat wij in 2024 hebben uitgevoerd voor de gemeenten Roermond, Nederweert en Weert en het leerlingenvervoer (€ 336.000 positief) dat vanaf augustus 2024 is uitgevoerd voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Het forse resultaat op leerlingenvervoer wordt verklaard doordat in de praktijk minder leerlingen vervoer nodig hadden dan eerder door de gemeenten aangeleverd was ten behoeve van de business case.

Voor het GGZ-vervoer en leerlingenvervoer wordt een separate administratie gevoerd en deze worden ook afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2024 ad € 631.104 als volgt te bestemmen:

- € 629.404 uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd);
- € 1.700 dotatie aan de algemene reserve (fiscale achtergrond).

## 2. Uitgangspuntennotitie begroting 2025-1 en 2026

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2025-1 en 2026 en het meerjarenperspectief 2027-2029. De financiële uitgangspunten zijn op 18 december 2024 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik en evaluatie op en van al gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2025 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

## 3. Conceptbegroting 2025-1 en conceptbegroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2025-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2025 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Zo hebben wij vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begroting op basis van het gerealiseerde vervoer in 2024.

In de voorliggende begrotingen is ook het GGZ-vervoer verwerkt dat wij voor de gemeenten Roermond, Nederweert en Weert verzorgen en het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdalen, Roermond, Weert en Nederweert.

De begrotingen laten voor alle jaren op totaalniveau een substantiële daling zien, waarmee wij kunnen voorsorteren op het 'ravijnjaar' dat zich aandient voor de gemeenten. We hebben structurele besparingen kunnen doorvoeren door de addendum afspraken met de vervoerders op een weloverwogen wijze te beëindigen. Dit wordt verderop nader toegelicht.

## Begroting 2025-1

Ten opzichte van de eerste begroting 2025 vallen de totale kosten voor het WMO-vervoer ruim € 850.000 lager uit. Deze daling kan worden uitgesplitst naar de directe vervoerskosten alsmede de indirecte vervoerskosten en overhead.

### a. WMO Directe vervoerskosten

- Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index voor 2025 die is vastgesteld op 1,5%. In de eerste begroting 2024 was 3,4% ingerekend (NEA-index 2024). Per saldo heeft deze verlaging geleid tot een daling van € 400.000.
- Gezien de hiervoor benoemde stabilisatie in het vervoer zijn wij thans in een 'nieuw normaal' aangekomen, waarin de vervoersvraag ten opzichte van pré COVID-19 ongeveer 80% bedraagt. De vervoerders hebben in de afgelopen periode hun bedrijfsvoering hierop kunnen aanpassen. Om deze reden hebben wij de addendum afspraken, die wij met de vervoerders hadden gemaakt, beëindigd met ingang van 1 januari 2025. Dit betekent dat de tarieven overeenkomstig de raamovereenkomst weer van toepassing zijn, en er geen sprake meer is van een flexibel tarief waarmee de vervoerders gecompenseerd werden voor het lagere volume indien dit uitkwam tussen de 40% en 80% (ten opzichte van 2019). In enkele van de percelen is het vervoersvolume op dit moment lager dan 80%. Hiervoor is een overgangsregeling in het leven geroepen, het 'addendum-light' waarmee de vervoerders nog een vorm van compensatie ontvangen totdat het volume ten minste 4 achtereenvolgende maanden >80% is. De inschatting van het vervoersvolume in de begroting 2025-1 hebben wij gebaseerd op het gerealiseerde vervoer per gemeente in 2024. Het effect van bovenstaande punten leidt per saldo tot een daling van de begroting van ca. € 1,3 mln.
- In de begroting 2025-1 is een generiek opslagpercentage van 5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar om een stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hebben daarbij ook de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Het effect van de opslag bedraagt op totaalniveau ca. € 370.000.
- Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een verlaging van de begroting op totaalniveau van € 1,3 mln.

## b. WMO indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 206.000 ten opzichte van de eerste begroting 2025. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de aanstaande cao-verhogingen, waardoor de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en de klantenservice naar verwachting met 3,5% zullen stijgen, terwijl initieel met 2% rekening was gehouden. Een ander wezenlijk onderdeel van de actuele cao-afspraken is dat de toeslagen voor avond- en weekenddiensten (ORT, DOT) fors verhoogd zullen worden. Daarnaast is het formatieplan geactualiseerd en doorgerekend. Ten slotte verwachten wij hogere renteopbrengsten waardoor de kosten verlaagd worden. Per saldo laten de indirecte vervoerskosten een stijging zien.

Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van deze cao-afspraken. Tevens leiden prijsstijgingen van diverse leveranciers, de noodzakelijke vernieuwing van de website en verplichtingen ten aanzien van archiefbeheer, informatiebeveiliging en privacy tot hogere overheadkosten. Verdere kostenstijgingen hebben wij voor een deel kunnen opvangen door bijvoorbeeld lagere reiskosten woon-werk en transactiemailing. Per saldo laten de overhead kosten een stijging zien van € 244.000.

Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2025-1 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 9,87% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen zullen wij de ontwikkeling van dit percentage nauwlettend in de gaten en stabiel houden.

## Begroting 2026 e.v.

De begroting voor 2026 wordt met ruim € 700.000 verlaagd.

Voor de begroting 2026 geldt evenals voor de begrotingswijziging 2025-1 dat de addendum afspraken niet langer van kracht zijn. De bepaling van het vervoersvolume voor 2026 wordt gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2025, dat gebaseerd is op de realisatie 2024, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor de meeste gemeenten leiden deze punten tot een verlaging van de begroting voor de directe vervoerskosten, op totaalniveau bedraagt de verlaging € 1,25 mln. Voor 2026 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index gebaseerd op het gemiddelde van 2024 en 2025 (2,5%).

De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2026 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 260.000 en € 280.000, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2025, de gestegen toeslagen en indexaties van leveranciers.

## GGZ-vervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond, Weert)

Voor het GGZ-vervoer wordt in de begrotingen rekening gehouden met de instroom in augustus 2025 van de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. De directe vervoerskosten worden gebaseerd op de realisatie van het vervoer in 2024. Door deze factoren neemt de begroting 2025-1 voor dit onderdeel toe met € 440.000.

## Leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert)

Voor het leerlingenvervoer geldt ook dat de directe vervoerskosten worden gebaseerd op de realisatie van het vervoer in 2024 en worden geëxtrapoleerd naar een heel jaar. Per saldo leidt dit tot een verlaging voor 2025-1 van ruim € 600.000.

## Ten slotte

Wij geven u met deze documenten een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2024.

Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Door de gewijzigde Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz geldt dit met ingang van dit jaar niet langer voor de jaarrekening. De zienswijze op de begrotingsstukken kunt u indienen binnen een termijn van twaalf weken, de wettelijke deadline hiervoor is **23 juni 2025.** Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur staat geagendeerd voor 2 juli 2025.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 17 april aanstaande om 19.00 uur een digitale informatiebijeenkomst organiseert voor raadsleden over deze onderwerpen. De uitnodiging hiervoor is aan de griffies verstuurd.

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM

Voorzitter Omnibuzz

mr. G.M.F. Vreuls

Directeur Omnibuzz