omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2023-2

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 12

3. De beleidsbegroting 16

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 16

4. Financiële begroting 32

4.1 Financiële kaders 32
4.2 Toelichting op de baten en lasten 34
4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo) 42
4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer) 45

5. Bijlagen 50

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 50
5.2 Staat van reserves 50

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de tweede wijziging programmabegroting 2023 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz (begroting 2023-2). In de eerste wijziging van de begroting 2023-1 waren uitsluitend de gevolgen van de afrekensystematiek verwerkt. In voorliggende tweede begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2023-1 leiden. Deze begrotingswijziging sluit qua afrekensystematiek aan op 2023-1. Aanvullend hierop zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer, overheadkosten 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. Vanwege de eerdere aanpassing van de afrekensystematiek, betreft dit dus de tweede wijziging ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2023.

omnibuzz

2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) en verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten.

Onze ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

Het doel van Omnibuzz is: 'Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.' Hierbij ligt een sterke focus op het bieden van (maatwerk-)oplossingen voor vervoersvragen van klanten.

Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren.

De uitdaging is om deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

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. 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 belangrijk netwerk van reizigers, gemeenten en uitvoerders in Limburg. Omnibuzz kan terugvallen op inhoudelijke expertise, gedetailleerde data en een proactieve houding om het vervoer voortdurend te optimaliseren. Hierbij wegen we alle belangen van gemeenten, klanten en vervoerders af en zorgen voor een optimale onderlinge afstemming. Dit is noodzakelijk om het vervoer voor de reiziger passend uit te blijven voeren en voor gemeenten toch betaalbaar te houden.

2.1.3 Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. In de actualiteit leidt dit steeds vaker tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

2.1.4 Regiemodel

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Om te sturen op deze ambities is gekozen voor een mobiliteitscentrale volgens het regiemodel. Dit betekent een scheiding tussen regie en de uitvoering van het vervoer. Wij optimaliseren het vervoer doordat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem als geheel passend, betaalbaar en toekomstbestendig houden. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen in dezelfde centrale, maar dit is niet noodzakelijk. De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch. Op basis van actuele ontwikkelingen wordt de advisering aan gemeenten voortdurend bijgestuurd.

De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn:

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

Na een korte omschrijving van de relevante ontwikkelingen voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

2.2.1 Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer (OV) biedt in steeds mindere mate een passend en aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op onze ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren. Ten eerste bleek het OV door het open karakter een minder geschikt alternatief voor onze klanten vanwege een hoger besmettingsrisico. Bovendien groeien de gebieden waar het OV op steeds grotere afstand van de voordeur komt te staan door aanpassingen in de lijnvoering in Limburg. Naast de verschraling van het aanbod, lag ook de kwaliteit van het OV in Limburg afgelopen jaar herhaaldelijk onder vuur. Doordat het OV met personeelstekorten te kampen heeft, is er sprake geweest van bovenmatige uitval van treinen en bussen. Omnibuzz en de gemeenten ondervinden de gevolgen van deze ontwikkelingen en zijn intensief in gesprek met de provincie en Arriva hierover. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

2.2.2 Impact van COVID-19 en tekort aan personeel in de vervoerssector

De impact van COVID-19 is inmiddels verminderd, maar de nasleep van de pandemie is nog duidelijk merkbaar in de dienstverlening van Omnibuzz. De verschillen in vervoersvolume per gemeente zijn toegenomen. Hierdoor neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen. In de uitvoering van het vervoer hebben wij nagenoeg alle maatregelen ten gevolge van de pandemie kunnen loslaten. Voor de komende periode gaan wij er van uit dat dit zo blijft, al zullen wij voorbereid moeten zijn op nieuwe besmettingsgolven en bijbehorende uitvoeringsprotocollen.

Dat de uitvoering van het vervoer weer als vanouds verloopt, wil niet zeggen dat de situatie weer gelijk is aan de periode tot aan COVID-19.

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval in het vervoer, zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Sindsdien ondervinden veel vervoerders problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerd chauffeurs. Dit blijft een hardnekkig probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit is derhalve een structureel aandachtspunt voor onze vervoerders.

Een belangrijke taak die hier voor Omnibuzz uit voortvloeit, is het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang als basis voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de aanpak van het chauffeurstekort, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen.

2.2.3 Vervoersresultaat

In een normale situatie (zonder COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers uit voorgaand jaar, in dit geval dus 2022, voor deze begroting als uitgangspunt worden genomen. In verband met COVID-19 en de nasleep hiervan is het niet meer opportuun met dit uitgangspunt te werken. Vanwege de onzekerheden is het moeilijk te bepalen welk uitgangspunt wel passend is. Hoewel in 2022 de impact van de pandemie behoorlijk is verminderd, blijft het vervoersvolume nog steeds ver achter ten opzichte van het niveau van 2019. Sinds de tweede helft van 2022 lijkt dit volume zich rond de 75% van 2019 te stabiliseren. Het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 blijft wel uitgangspunt, maar hierop wordt een afslag percentage toegepast van 7,5%. Het gehanteerde percentage ten opzichte van de vraag in 2019 biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling en aanvullende continuïteitsafspraken (hoger vervoerstarief) op te kunnen vangen. Ook kan hiermee eventueel vaccinatievervoer worden opgevangen.

2019 is ook het jaar waarop de contractuele afspraken met de vervoerders zijn gebaseerd. De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om wel een percentage toe te passen en een eventuele stijging in het vervoersvolume op te vangen. In principe wordt voorgesteld om geen opslagpercentage te hanteren, tenzij een individuele gemeente dit specifiek heeft aangegeven.

In deze begrotingswijziging gaan wij in principe uit van het nacalculatorisch tarief over 2022, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2023 (13,7%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is afhankelijk van de omvang van het vervoer. De omvang bepaalt of dit tarief het voorcalculatorisch tarief op basis van de vervoerscontracten is of de tarieven uit het addendum.

Het addendum gaat uit van tarieven die meebewegen met de omvang van het vervoer, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. De staffels zijn bepaald als percentages van het volume in het referentiejaar 2019.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt, dit vanwege fiscale afspraken met de Belastingdienst. Eventuele wijzigingen hierin hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente.

2.2.4 Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. De berekening van de daadwerkelijke realisatie hiervan is afhankelijk van het volume en maakt onderdeel uit van de continuïteitsafspraken. Omnibuzz werkt momenteel verschillende scenario’s uit voor deze systematiek die recht doen aan de realiteit in de vervoerssector en bovendien zorgt voor een goede borging van de uitvoeringskwaliteit. Hierbij hanteren wij een integrale aanpak, waarbij wij onderwerpen als de contractduur (verlengingsjaren) en duurzaamheid meenemen.

2.2.5 Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van verward gedrag door onder andere dementie binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit zien wij concreet terug in de oplopende gemiddelde

gesprekstijd. Ondanks een daling in het aantal telefonische contacten blijft de benodigde tijd om deze aanvragen af te handelen nagenoeg gelijk.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties voor deze doelgroep die zorgen voor passend vervoer voor deze klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten (indicatie extra zorg) of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen (indicatie persoonlijke overdracht). Een goede toepassing van deze indicaties gaat echter niet vanzelf. Hiervoor is afstemming nodig tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz. Vanwege de geringe omvang en beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen voorlopig niet begroot. Door de signalen die wij uit de uitvoering van ons vervoer krijgen te delen met de desbetreffende gemeente, ondersteunen wij gemeenten bovendien in de gemeentelijke taak van vroegsignalering van verward gedrag.

2.2.6 Compliance en toename 'kruimelfuncties'

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2025 treedt verder de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

Omnibuzz streeft ernaar tijdig aan alle bijbehorende verplichtingen te voldoen. De wetten hebben zowel betrekking op lopende processen als op de ontwikkeling van nieuwe diensten, zoals MijnOmnibuzz. Op dit moment vraagt dit de nodige inspanning, omdat de wetswijzigingen elkaar snel opvolgen. Vanwege het structurele of terugkerende karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar was, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht.

2.2.7 Kostenontwikkeling

De meeste kosten voor Omnibuzz worden jaarlijks geïndexeerd. Voor 2023 leidt dit tot forse prijsstijgingen. De NEA-index die contractueel met de vervoerders is overeengekomen valt voor 2023 historisch hoog uit, namelijk 13,7%. Dit komt vooral door de hoge brandstofkosten en de loonontwikkeling in de taxibranche. Het tarief dat wij aan de vervoerders betalen, stijgt dus met 13,7%. Ook in de overige bedrijfsvoeringskosten zien wij bij diverse leveranciers forse indexaties, en ook het recent bereikte cao-akkoord zal tot een forse indexering leiden. Indexering leidt tot structurele kostenstijging, waardoor de kosten vanaf 2023 structureel toenemen, zelfs als de dienstverlening en omvang van het vervoer op hetzelfde niveau blijven.

2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren

Een belangrijke ambitie is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. In voorgaand hoofdstuk is al beschreven dat een aantal ontwikkelingen de realisatie van deze ambitie in de weg zit. Toch blijft dit een centrale pijler in de visie van Omnibuzz omdat alternatief vervoer de enige oplossing is om de maatschappelijke participatie van de (potentiële) klanten te behouden en bevorderen, zonder dat het vervoersvolume van Omnibuzz stijgt.

2.3.1 Samenwerking met Provincie Limburg

De focus blijft voorlopig dus op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen.

Dit is harder nodig dan ooit. Waar mogelijk intensiveren wij de afstemming met de Provincie Limburg om toe te werken naar integrale mobiliteit. De samenwerking tussen Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz komt tot uiting in het onderzoeksrapport 'Iedereen Mobiel' uit 2022, waaruit een gezamenlijk actieplan is opgesteld. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit het actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. De rol van Omnibuzz varieert van klankbord, adviseur, (mede)onderzoeker tot (mede)opdrachtgever. In de begroting is daarom een bedrag opgenomen voor onderzoek 'Maatwerk OV en DGV', voor de uitvoering van deze projecten. De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk instrument. Wij overleggen intensief met de Provincie Limburg en Arriva om de VEP nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Dit komt in de volgende paragraaf uitgebreider aan bod.

Tevens leggen wij de verbinding met andere initiatieven zoals Kommee/Trendsportal en ikwilvervoer.nl, waarmee wij actief willen sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin. Via deze initiatieven proberen wij in te springen op de kansen voor (lokaal) aanbod van ander vervoer die ontstaan uit de terugtrekkende beweging van het OV. Door middel van promotie en verruiming van de mobiliteitsmogelijkheden voor Omnibuzz-klanten proberen wij klanten zoveel mogelijk van ander vervoer gebruik te laten maken, mits dit passend kan. Hierin betrekken wij ook de duurzaamheidsdoelstellingen.

2.3.2 De Voor Elkaar Pas (VEP)

De VEP is een op maat gemaakt reisproduct, exclusief voor klanten van Omnibuzz, dat hen de mogelijkheid biedt met het OV te reizen tegen gunstige voorwaarden. De afspraken over de Voor Elkaar Pas (VEP) zijn vastgelegd in 2017 met een looptijd van 5 jaar. In 2022 zijn deze passen in principe allemaal verlengd. Dit was een behoorlijke operatie, waarbij de voorwaarden van de Voor Elkaar Pas overigens niet wezenlijk veranderd zijn. Wij blijven optimaliseren, aansluiting zoeken bij innovaties in het OV en inzetten op verbetering van de productvoorwaarden. In 2023 zijn wij voornemens als onderdeel van het actieplan deel te nemen aan de open dagen van Arriva en hierbij de VEP actief onder de aandacht te brengen. Op termijn willen wij graag toe naar een mogelijke inzet van de VEP als voorliggende voorziening. De Provincie Limburg en Arriva tonen zich constructieve partners, maar ook zij hebben te maken met uitdagingen die voor ons helaas herkenbaar zijn, zoals een dalende vervoersvraag, toenemende kosten en personeelstekorten. Zo leidt de urgentie en de actualiteit soms de aandacht af van de plannen voor de toekomst.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer wordt op verschillende manier optimale efficiëntie nagestreefd. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

2.4.1 Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen van 2020 tot 1 januari 2026 met opties tot verlenging. Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als 'bijna perfect bestek'. Dit betekent onder andere dat de ambities realistisch en haalbaar zijn binnen de looptijd van de contracten. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben twee percelen. De bedrijven die momenteel het Omnibuzz-vervoer uitvoeren zijn:

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

De relatief lange looptijd zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Door de enorme en onvoorziene impact van de pandemie was het noodzakelijk de overeenkomsten met vervoerders tussentijds aan te passen aan de nieuwe werkelijkheid, zodat de continuïteit van het vervoer op de langere termijn geborgd blijft. Ook andere aspecten van het contract vragen om een herziening van de afspraken. Gemeenten hebben bijvoorbeeld afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer middels een groeimodel vanaf 2026 volledig zero emissie is. Dit scenario is intussen onhaalbaar. Momenteel evalueren wij de huidige contracten en de haalbaarheid van de kwaliteitsafspraken als basis voor de keuze voor een nieuwe aanbesteding of om de huidige contracten te verlengen. Contractueel is er een optie om de lopende contracten tot 1 januari2028 (met drie jaar dus) te verlengen. De uiteindelijke keuze hangt vooral af van drie centrale factoren: duurzaamheid, personeel en vervoersvolume.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen.

Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt. Belangrijke instrumenten hierbij zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Via vraagspreiding geven wij sturing aan de gewenste vertrek- en ophaalmomenten en voorkomen wij piekvorming in de planning/uitvoering van het vervoer en het onnodig inzetten van een aannamestop. Tegelijkertijd pakken wij het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden van het huidige personeel en werven van nieuw personeel. Middels data gedreven onderzoek vergroten wij de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-) data. De intentie is om op termijn toe te groeien naar voorspellend vermogen.

De samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en Omnibuzz is met name doorslaggevend als het gaat om het zo efficiënt mogelijk organiseren van het vervoer. Gemeenten bepalen of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Zo heeft het gemeentelijk beleid de meest directe invloed op de beheersbaarheid van het vervoer. In de advisering aan gemeenten zetten wij in op bewustwording en signalering, zodat vervoerspecificaties voor de klant passend zijn. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties en ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Anderzijds intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten richten wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk in. De taxipoints in de ziekenhuizen zijn gemoderniseerd en in 2023 leveren wij een volwaardige MijnOmnibuzz omgeving op, waarmee klanten laagdrempelig en veilig digitale diensten kunnen afnemen. De komende jaren zullen wij vooral inzetten op het stimuleren van gebruik van digitale diensten door het promoten van MijnOmnibuzz en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers.

2.4.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

Gemeenten kunnen op individuele basis of als regio een vervoersprobleem aan Omnibuzz voorleggen. Gezamenlijk bekijken wij dan of instroom mogelijk en wenselijk is en tegen welke voorwaarden dit gebeurt. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz sinds 2022 (op geringe schaal) een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Hiervoor is geen aparte aanbesteding noodzakelijk. Omnibuzz heeft de vervoerscontracten flexibel ingericht, waardoor instroom op kleine schaal kan plaatsvinden binnen de huidige contracten. Elke mobiliteitsbehoefte is in principe bespreekbaar en de deelnemende gemeenten bepalen in eerste instantie zelf wat (in tijd en omvang) wel en niet kan. Zodra de instroom

concreet is, wordt deze taak als zodanig ingerekend in de begrotingen.

2.4.3 Invulling andere vervoersbehoeften

Omnibuzz kan flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren gedaan voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVDI-19 hotels en vaccinatielocaties. Ook hebben wij vluchtelingen uit Oekraïne geholpen met reizen en het evacuëren van mensen tijdens de wateroverlast. Op deze wijze dient het beschikbare vervoersysteem als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

2.5.1 Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling. Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. Om dit te faciliteren zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten binnen Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling. Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits. Dit vraagt om investeringen in de eigen organisatie. Hier tegenover staan (op termijn) structurele besparingen, meer flexibiliteit in de organisatie en behoud van kennis en expertise ten behoeve van de gemeenten.

2.5.2 Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan op de nieuwe werkelijkheid, zodat de continuïteit voor de lange termijn geborgd is. In deze onzekere tijden vraagt dit het nodige innovatief vermogen. Hierdoor is de organisatie gegroeid in flexibiliteit en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften. Dit geldt zowel voor de uitvoering van het vervoer, de contractuele inbedding met de vervoerders en de afstemming met gemeenten. Dit zal komend jaar aandacht blijven vragen, want wij werken aan nieuwe structurele afspraken die beter passen bij de huidige onvoorspelbaarheid van de vervoersontwikkeling. Het inhoudelijk werk wordt intern verricht. Alleen juridische toetsing gebeurt, indien nodig, door een externe partij, zodat wij mogelijke risico's minimaliseren.

2.5.3 Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is aangepast als reactie op het verzoek van gemeenten om de relatie tussen de kostenverdeling en de daadwerkelijke kosten/verbruik te versterken. Nu dit is aangepast, gaan wij samen met de gemeenten aan de slag met de afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten. Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren dus gezamenlijk oppakken.

2.5.4 Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking

als geheel zo goed en transparant mogelijk te laten functioneren. Wij investeren ook in de relatie met individuele gemeenten, bijvoorbeeld door het uitnodigen van nieuwe bestuurders en contactambtenaren voor een kennismakingsgesprek, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven. Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

2.5.5 Digitalisering en compliance

Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen. In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarvan de implementatie stapsgewijs zal plaatsvinden in de komende jaren. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid. Het is tevens een verplichting en dient aan veel eisen te voldoen. In de prioritering is daarom de combinatie gelegd met de wettelijke verplichtingen, zoals de implementatie van de verplichte publicaties binnen de Wet Open Overheid (Woo). Dit betekent dat in 2023 eerst de vergaderstukken en de klantinformatie (die nog niet voldoet) toegankelijk worden gemaakt.

MijnOmnibuzz zal na oplevering via een officiële inspectie getoetst worden op de toegankelijkheidseisen, waarna eventuele aandachtspunten kunnen worden verholpen. Vervolgens wordt de externe communicatie (met gemeenten) en tenslotte de interne communicatie aangepakt. Omdat de kosten van digitalisering op voorhand niet duidelijk zijn, werken wij met een stelpost. Het bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het afbouwen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

De Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) zal naar verwachting per 1 januari 2025 in werking treden. Deze wet richt zich op de digitale communicatie tussen overheden en burgers. Dat wil zeggen dat wij ons gedurende 2023 voorbereiden op de bijbehorende verplichtingen en de digitale communicatie veilig en klantvriendelijk vormgeven. Zowel binnen de ontwikkeling van MijnOmnibuzz als in de overige digitale processen gaan wij er van uit dat wij aan deze wet voldoen zodra deze van kracht wordt. Bovendien lopen gesprekken met de Provincie Limburg naar aanleiding van aanbevelingen over het digitale archief. De processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau moet nog worden ingericht. Hiervoor kan Omnibuzz gebruikmaken van de deskundigheid van de archiefinspecteur van de gemeente Sittard-Geleen. Dit zal naar verwachting in 2023 gebeuren. Hieronder valt ook het recht op vergetelheid.

In de ‘Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement’ uit 2018 vindt in 2023 een actualisatie plaats ten aanzien van de vorming en bestedingen van reserves en voorzieningen in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV. Tenslotte zal de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) aangepast worden aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Dit doen wij op bestuurlijk verzoek samen met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg, zodat de besluitvorming gecoördineerd kan plaatsvinden. Hiervoor maken wij gebruik van (juridische) extern deskundigen.

2.5.6 Bedrijfsvoering

De nieuwe realiteit van hybride werken vraagt een passende invulling van goed werkgeverschap, doelmatig werken en infectiepreventie. Ook de toekomstbestendigheid van de huidige huisvestiging wordt onderzocht. Alle medewerkers zijn gefaciliteerd om (deels) vanuit thuis te werken. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen.

In 2023 zal geïnvesteerd worden in de vergaderfaciliteiten op kantoor waarmee het hybride werken optimaal gefaciliteerd

kan worden. Door het hybride werken verandert wel de aard van integriteitskwesties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren. In 2023 voeren wij daarom een tevredenheidsonderzoek uit onder de partners van Omnibuzz en bekijken wij waar wij de dienstverlening verder kunnen optimaliseren en verbeteren. Eventuele aanbevelingen zullen wij in de daaropvolgende periode oppakken.

In 2023 vervangen wij alle bestaande klantpassen door een nieuw exemplaar. De nieuwe pas heeft geen magneetstrip meer en voldoet aan de wettelijke vereisen zoals AVG. Bovendien realiseren wij een structurele kostenbesparing, omdat wij door een procesmatige aanpassing de reguliere pasvervanging tot een minimum kunnen beperken. In 2022 is tenslotte de accountant opnieuw aanbesteed. Vanwege het gunstige tarief leidt dit tot een besparing de komende jaren.

2.5.7 Het applicatielandschap als basis

Omdat digitalisering continu in ontwikkeling is, is het van groot belang om ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. In 2022 is fors geïnvesteerd in de stabiliteit, toekomstbestendigheid en veiligheid van dit applicatielandschap. Er zijn investeringen gedaan in het maatwerkpakket voor de klantenadministratie (OMA) en de diensten voor ICT-beheer zijn opnieuw aanbesteed vanwege de aanbestedingsregels. Dit laatste heeft wel tot een kostenstijging geleid. Vanwege het basisnormenkader voor informatiebeveiliging, de Baseline informatiebeveiliging Overheid (BIO), is in 2022 de rol van security officer binnen Omnibuzz vormgegeven en belegd bij Daadkracht. In 2023 wordt de informatiebeveiliging verder uitgebouwd via de implementatie van ISMS (information securitymanagement system). Hiermee leggen wij een stevig fundament voor functionele uitbreiding van dit landschap, zoals de ontwikkeling van MijnOmnibuzz, waar wij de komende jaren op kunnen voortbouwen.

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. De doelstellingen zijn:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Het bevorderen van de zelfredzaamheid van de burger en het zo veel als mogelijk gebruikmaken van algemeen toegankelijke (voorliggende) voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden en vervoer blijven uitvoeren binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie, ondanks de toenemende (wettelijke) verplichtingen.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2023 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer.
- Doorontwikkelen van de VEP om het gebruik van OV te optimaliseren.
- Uitwerking toekomstbestendige afspraken met de vervoerders en besluitvorming over contractueel vervolg van de vervoerscontracten.
- Doorontwikkelen mogelijkheden voor maatwerk naar aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).
- (Data gedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor vraagspreiding.
- Opleveren en doorontwikkelen van MijnOmnibuzz en nieuwe taxipoints die het reizen gemakkelijker maken en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevorderen.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Implementatie van de aangepaste afrekensystematiek in de bedrijfsvoering en de rapportages.
- Implementatie van de nieuwe klantpassen voor bestaande en nieuwe klanten.
- Uitvoering onderzoek tevredenheid partners Omnibuzz.
- Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.

- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy/informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma indeling voor Omnibuzz is weergegeven in 'Tabel Begroting 2023-2'.

Tabel Begroting 2023-2

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.570.024	€ 24.570.024
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 129.250	€ 129.250
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 5.000	€ 13.763	€ 8.763
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.628.786	€ -	€ -24.628.786
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 129.250	€ -	€ -129.250
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.900.680	€ 2.900.680	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.666	€ 6.666	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 27.670.382	€ 27.670.382	€ -0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves			€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten	€ 15.805	€ -	€ -15.805
Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 21.930	€ -	€ -21.930
Structureel en reëel evenwicht	€ 27.692.312	€ 27.670.382	€ -21.930

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken/activiteiten/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Voor de splitsing van de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorend structureel evenwicht wordt verwezen naar de tabel 'Rekening per programma'.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld 'Overhead' zijn, conform de 'notitie Overhead' in het kader van het 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 -ondersteuning.
- 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 2023-2 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 5.000 voor 2023. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld '6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die conform definitie overhead toegerekend wordt aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus/malus regeling en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Tevens nemen wij vanaf dit jaar voor het eerst het GGZ-vervoer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hier zijn wij gedurende 2022 mee gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert.

Daarmee samenhangend wordt er vanaf dit jaar ook een splitsing gemaakt in de overheadkosten tussen het Wmo-vervoer en het GGZ-vervoer. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo' en 0.4 'Overhead GGZ'.

Naast de kosten die dit GGZ-vervoer met zich meebrengt, vindt er ook een interne doorbelasting plaats van indirecte kosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 32.

3.1.4 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording' 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	2023-2	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,46	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,5%	kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,5%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead 10,5% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar om deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.1.5 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.1.6 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 de verhouding tussen de algemene reserve (het weerstandsvermogen)

en de benodigde weerstandscapaciteit gebaseerd op de totale 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
€ 900.000	€ 1.308.000	0,69

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 waarmee Omnibuzz 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
Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz	v						
Beheersbaarheid van het vervoer		v					
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		v					
Kennis en inzetbaarheid intern personeel			v	v			v
Continuiteit risico tgv serverbeheer					v		

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 in 2018 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 50. De vaststelling is geldend tot en met 2023 als de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 7 juli 2021 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2020, besloten om € 368.000,- toe te voegen aan de algemene reserve. Hiermee is de algemene reserve ultimo 2021 uitgekomen op € 900.000,- en ligt deze hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. Het saldo biedt ruimte om tot aan het minimum actief gelden in te zetten voor afdekking van benoemde scenario's, dekking van eventuele tekorten en financiering van investeringen.

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 paragraaf 2.2.1 'Ontwikkelingen in het openbaar vervoer' op pagina 7.

Geprognosticeerde balans 2023-2

Activa	31-dec-2022 €	31-dec-2023 €	Passiva	31-dec-2022 €	31-dec-2023 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	348.302	297.110	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	139.428	117.498
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	3.335.388	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	46.847	-
Totaal vaste activa	348.302	297.110	Totaal vaste passiva	4.421.663	1.017.498
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.109.704	5.389.705	Overige schulden	1.567.046	1.151.437
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	329.047	243.975	Te betalen verplichtingen	383.056	267.598
Liquide middelen	290.695	231.516	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	321.326	261.966	Overige Nederlandse overheidslichamen	27.309	3.987.739
Totaal vlottende activa	6.050.772	6.127.163	Totaal vlottende passiva	1.977.411	5.406.774
Totaal generaal	6.399.074	6.424.272	Totaal generaal	6.399.074	6.424.272

De vergelijkende cijfers per 31 december 2022 zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2022. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2023 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 te maken.

Voor de gewijzigde begroting 2023-2 is het positieve resultaat 2022 € 3.382.235,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat vloeit via het resultaatvoorstel terug naar de gemeenten of wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2022 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 6 juli 2023 en zal in de gewijzigde begroting 2024 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 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 2023 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2021	2022	2023-2
Netto schuldquote	-17%	-16%	-3%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-17%	-16%	-3%
Solvabiliteitsratio	54%	69%	21%
Structurele exploitatieruimte	12%	12%	-0,08%
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Voor 2023 (t) is de geprognosticeerde balans 2023 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2021 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2022 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen. De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 21% en 69%. Dit betekent dat voor 2023-2 (t) 21% 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 2023 –0,08%. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.1.7 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.

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 2023-2 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,-.

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	€ 683.975	€ 5.672.109	€ -4.988.134
Kwartaal 2	€ 958.176	€ 6.562.368	€ -5.604.192
Kwartaal 3	€ 866.130	€ 4.434.495	€ -3.568.364
Kwartaal 4	€ 1.977.411	€ 6.050.772	€ -4.073.361
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.121.424	€ 5.679.936	€ -4.558.513
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 4.558.513		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2023		€ 27.670.382	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.268.971	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 6.827.484	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2023 is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2022.

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

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. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 200.000,-.

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	2022 Jaarrekening x € 1.000	2023-2 Begroting x € 1.000	2024 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)	3001	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	46	45	40
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	45	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	3.001	45	40

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 2023 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform financiële uitgangs-punten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2023 een negatief EMU-saldo ad € 45.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

In 2023 stabiliseert de economie, met een bbp-groei van 0,8%. Daarna trekt de groei weer aan, ondersteund door het tijdelijke overheidsbeleid om de inkomens te compenseren voor de hoge energieprijzen. In 2024 groeit de economie naar verwachting met het trendmatige (potentiële) tempo (1,6%). De inflatie heeft dit jaar naar verwachting haar piek bereikt.

Bij de voorziene energieprijzen en overheidsmaatregelen volgt in de komende jaren een minder hoge prijsstijging. Vooral door de uitzonderlijke prijsstijging van energie in het afgelopen jaar komt de geraamde inflatie dit jaar uit op gemiddeld 11,5%. Daarna volgt een daling naar 4,9% in 2023 en 5,0% in 2024, het jaar waarin het energieprijsplafond stopt. Daarnaast blijft de kerninflatie hoog door doorwerking van energie-inflatie naar de prijzen van andere goederen en diensten, de krappe arbeidsmarkt en de hoge bezettingsgraad van de economie.

De arbeidsmarkt blijft de gehele ramingsperiode uiterst krap. De groei van de werkgelegenheid zakt volgend jaar onder de groei van het arbeidsaanbod. Daardoor stijgt de geraamde werkloosheid van 3,6% dit jaar naar 4,2% in 2023, om vervolgens licht te dalen naar 4,0% in 2024. Door de krapte en de hoge inflatie nemen de loonstijgingen toe.

De coronacrisis heeft de overheidsfinanciën niet doen ontsporen. Door de koopkrachtmaatregelen in het kader van de hoge energieprijzen, stijgt het begrotingstekort in 2023 naar 3,0% bbp. De schuldquote zakt volgend jaar net onder 50% bbp en daalt in 2024 verder naar 47,7% bbp. Dit komt vooral door het noemereffect van de hoge inflatie.

De onzekerheid rond deze raming is groot. Zo zijn er de nodige financiële stabiliteitsrisco's. Daarnaast is het niet uitgesloten dat de energie- en voedselprijzen langer hoog blijven. In een dergelijk scenario, waarin ook de wereldhandelsgroei afneemt, groeit het bbp in 2023 en 2024 met gemiddeld 0,8%-punt minder dan geraamd. Daarbij loopt de inflatie in 2024 op tot boven de 9%, ongeveer 4,5%-punt hoger dan in de raming. In een variant waarin het prijsplafond met een jaar zou worden verlengd, wordt de koopkracht van huishoudens langer ondersteund, maar verslechtert het begrotingstekort.

(Bron: DNB, Economische Ontwikkelingen en Vooruitzichten DNB - december 2022)

3.1.8 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 gehad dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 is teruggevallen naar de individuele gemeenten.

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
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 worden twee afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder 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. In het formatieplan is de benodigde bezetting per afdeling als volgt vastgelegd.

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

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 2023 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2022.

Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in 2023 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 2023 16,04 fte en is hiermee ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1
HR beleidsadviseur	0,8
HR assistent	0,5
Adviseur projecten	3,5
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,1
Privacy Officer	0,2
Communicatieadviseur	0,5
Coördinator klachtenafhandeling	1
Medewerker klachtenafhandeling	0,9
Medewerker databeheer en -analyse	0,6
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2023 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2022. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	Fte
Projectleider	0,50

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

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

Afdeling	2023	2024	2025	2026	2027
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 2023 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 6 juli 2022) én eerste begrotingswijziging 2023-1 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 21 december 2022), 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 2023.

Het verschil tussen de begroting 2023 en de eerste begrotingswijziging 2023-1 betreft uitsluitend de gewijzigde afrekensystematiek met de gemeenten ingevolgde de gewijzigde Gemeenschappelijke Regeling.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2023-2, de begroting 2024 en het MJP 2025 tot en met 2027 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 21 december 2022.

Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

In een normale situatie (pré 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 kilometers per gemeente. Voor de begroting 2023-2 is dit uitgangspunt, vanwege de gewijzigde situatie en het hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet opportuun. Het vervoersvolume blijft afhankelijk van de nasleep van het COVID-19 virus. Met de vervoerders zijn aanvullende afspraken gemaakt, die vastliggen in een addendum. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Uitgangspunt voor het volume in de begroting 2023-2 blijft daarom het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, waarop een afslag percentage wordt toegepast van 7,5%. Het vervoersvolume in 2019 was ook de basis voor de contractuele afspraken met de vervoerders.

Er wordt geen individueel opslagpercentage (groei) 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. Alleen de gemeente Stein heeft aangegeven een individueel opslagpercentage van 5% te willen verwerken in de begroting 2023-2 en dit is in de voorliggende begroting verwerkt.

Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2023, die eind 2022 is bekendgemaakt: 13,7%. Deze is hiermee historisch hoog. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2023 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2023. Het vervoerstarief, waarmee gerekend wordt in de tweede begrotingswijziging, wordt bepaald op basis van het nacalculatorisch tarief 2022 inclusief NEA-index.

Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2023-2 zal worden gebruikgemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. Op 21 februari 2023 hebben de vakbonden en werkgeversorganisatie Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties een principeakkoord gesloten voor de cao SGO. De afspraken die hierin zijn gemaakt zijn vertaald naar deze begroting. Dit betekent per 2 januari 2023 een maandelijkse verhoging van alle salarisschalen van € 240,- (naar rato dienstverband), waarna een indexatie van 2% wordt toegepast.

Voor verdere toelichting zie 3.1.3 ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 17.

Beleidsindicatoren

Indicator	2023-2	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,46	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,5%	kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,5%	% 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 17.

Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.570.024	€ 24.570.024
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 129.250	€ 129.250
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 5.000	€ 13.763	€ 8.763
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.628.786	€ -	€ -24.628.786
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 129.250	€ -	€ -129.250
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.900.680	€ 2.900.680	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.666	€ 6.666	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 27.670.382	€ 27.670.382	€ -0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves			€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten	€ 15.805	€ -	€ -15.805
Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 21.930	€ -	€ -21.930
Structureel en reëel evenwicht	€ 27.692.312	€ 27.670.382	€ -21.930

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 17.

4.2 Toelichting op de baten en lasten

4.2.1 Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2023-2 is gebaseerd op de gerealiseerde kilometers, 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 7,5%. Één gemeente heeft aangegeven een individuele opslag te willen hanteren van 5%. Het gaat hier om de gemeente Stein. Alle andere gemeenten hebben gekozen om geen individuele opslag te hanteren.

Tabel Vervoersvolume 2023-2

Gemeente	Kilometers 1 jan t/m 31 dec 2019	Kilometers 2023-2	Opslag	Totaal aantal kilometers 2023 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend km OV-er	92,5% Ritten
Beek	104.222	96.405	0%	96.405	4.824	22.758	1.392	13.506
Beekdaelen	249.860	231.121	0%	231.121	7.388	57.802	1.894	31.398
Beesel	65.123	60.239	0%	60.239	5.057	20.704	907	8.330
Bergen	71.485	66.124	0%	66.124	306	11.288	617	5.507
Brunssum	265.051	245.172	0%	245.172	14.049	65.548	2.871	41.760
Echt-Susteren	267.999	247.899	0%	247.899	9.201	50.586	3.634	30.009
Eijsden-Margraten	189.577	175.359	0%	175.359	7.106	45.640	2.170	21.449
Gennep	126.889	117.372	0%	117.372	7.136	39.893	1.171	19.336
Gulpen-Wittem	134.359	124.282	0%	124.282	8.939	46.149	2.081	13.343
Heerlen	833.627	771.105	0%	771.105	16.264	137.800	10.767	134.788
Horst aan de Maas	221.485	204.874	0%	204.874	10.288	53.828	1.831	22.532
Kerkrade	538.218	497.852	0%	497.852	20.345	112.258	4.323	88.950
Landgraaf	407.795	377.211	0%	377.211	13.919	82.108	4.876	63.533
Leudal	242.113	223.954	0%	223.954	2.278	35.674	2.201	21.940
Maasgouw	208.919	193.250	0%	193.250	4.740	39.407	2.739	22.382
Maastricht	1.170.965	1.083.143	0%	1.083.143	76.098	358.763	11.519	223.380
Meerssen	230.208	212.943	0%	212.943	12.529	66.136	2.104	28.080
Nederweert	85.907	79.464	0%	79.464	1.378	6.897	625	9.515
Peel en Maas	218.690	202.288	0%	202.288	9.833	57.294	1.872	21.824
Roerdalen	112.369	103.941	0%	103.941	3.939	29.595	553	12.846
Roermond	297.386	275.082	0%	275.082	1.466	46.266	3.196	54.577
Simpelveld	68.973	63.800	0%	63.800	2.594	13.716	1.388	7.946
Sittard-Geleen	804.784	744.425	0%	744.425	64.103	203.804	8.575	122.967
Stein	129.814	120.078	5%	126.569	4.647	42.466	1.860	16.063
Vaals	89.973	83.225	0%	83.225	2.099	20.619	1.592	9.935
Valkenburg aan de Geul	180.485	166.949	0%	166.949	7.201	39.844	2.395	20.721
Venlo	508.825	470.663	0%	470.663	24.837	114.667	5.699	92.727
Venray	161.861	149.721	0%	149.721	2.373	32.596	1.850	26.951
Voerendaal	76.859	71.094	0%	71.094	1.374	11.630	1.129	11.251
Weert	153.351	141.850	0%	141.850	3.155	29.235	2.351	30.519
Totaal	8.217.173	7.600.885		7.607.376	349.466	1.894.972	90.182	1.228.065

In de tabel ‘Vervoersvolume 2023-2’ 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.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vastgesteld op € 5,31 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 1,84 (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 32 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2023-2' op pagina 35.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2023 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- € 0,92: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul
- € 1,02: Gemeente Stein
- € 0,91: Overige gemeenten

Omnibuzz ontvangt de eigen bijdrage van de klanten 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 € 2,68/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 Vervoerskosten 2023-2

Gemeente	Kilometers 2023-2	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal
Beek	€ 249.103	€ 3.050	€ 6.014	€ 1.784	€ 259.951
Beekdaelen	€ 591.985	€ 4.672	€ 15.274	€ 2.428	€ 614.358
Beesel	€ 155.072	€ 3.198	€ 5.471	€ 1.162	€ 164.902
Bergen	€ 150.910	€ 193	€ 2.983	€ 791	€ 154.877
Brunssum	€ 672.863	€ 8.884	€ 17.321	€ 3.680	€ 702.747
Echt-Susteren	€ 615.483	€ 5.818	€ 13.367	€ 4.658	€ 639.326
Eijsden-Margraten	€ 436.555	€ 4.493	€ 12.060	€ 2.782	€ 455.890
Gennep	€ 318.639	€ 4.512	€ 10.542	€ 1.501	€ 335.194
Gulpen-Wittem	€ 299.530	€ 5.653	€ 12.195	€ 2.667	€ 320.044
Heerlen	€ 2.134.558	€ 10.285	€ 36.413	€ 13.800	€ 2.195.056
Horst aan de Maas	€ 496.613	€ 6.505	€ 14.224	€ 2.347	€ 519.689
Kerkrade	€ 1.388.372	€ 12.865	€ 29.664	€ 5.540	€ 1.436.441
Landgraaf	€ 1.031.428	€ 8.802	€ 21.697	€ 6.249	€ 1.068.176
Leudal	€ 528.577	€ 1.441	€ 9.427	€ 2.820	€ 542.265
Maasgouw	€ 474.429	€ 2.997	€ 10.413	€ 3.511	€ 491.350
Maastricht	€ 3.179.131	€ 48.120	€ 94.802	€ 14.764	€ 3.336.817
Meerssen	€ 540.919	€ 7.922	€ 17.476	€ 2.697	€ 569.015
Nederweert	€ 196.738	€ 871	€ 1.823	€ 801	€ 200.232
Peel en Maas	€ 488.095	€ 6.218	€ 15.140	€ 2.400	€ 511.853
Roerdalen	€ 259.464	€ 2.491	€ 7.820	€ 708	€ 270.484
Roermond	€ 795.955	€ 927	€ 12.226	€ 4.096	€ 813.204
Simpelveld	€ 159.586	€ 1.641	€ 3.624	€ 1.779	€ 166.629
Sittard-Geleen	€ 2.022.697	€ 40.535	€ 53.854	€ 10.990	€ 2.128.077
Stein	€ 318.182	€ 2.939	€ 11.222	€ 2.384	€ 334.726
Vaals	€ 205.889	€ 1.327	€ 5.449	€ 2.041	€ 214.706
Valkenburg aan de Geul	€ 417.215	€ 4.554	€ 10.529	€ 3.069	€ 435.366
Venlo	€ 1.358.400	€ 15.706	€ 30.300	€ 7.304	€ 1.411.710
Venray	€ 418.597	€ 1.501	€ 8.613	€ 2.372	€ 431.082
Voerendaal	€ 190.556	€ 869	€ 3.073	€ 1.447	€ 195.945
Weert	€ 423.059	€ 1.995	€ 7.725	€ 3.013	€ 435.792
Totaal	€ 20.518.597	€ 220.984	€ 500.740	€ 115.586	€ 21.355.907

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume per gemeente in 2019, verminderd met een afslag van 7,5%. De gemeente Stein, heeft aangegeven een individuele opslag te willen hanteren van 5%. Alle andere gemeenten hebben ervoor gekozen geen individuele opslag te hanteren.

4.2.2 Indirecte vervoerskosten

Alle kosten die verband houden met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten. Deze worden berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal verreden ritten in 2019 per gemeente. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de ritreservering en de klantenservice.

Tabel indirecte vervoerskosten 2023-2

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	14.601	1,10%	€ 35.348
Beekdaelen	33.944	2,56%	€ 82.176
Beesel	9.005	0,68%	€ 21.800
Bergen	5.953	0,45%	€ 14.412
Brunssum	45.146	3,40%	€ 109.295
Echt-Susteren	32.442	2,44%	€ 78.540
Eijsden-Margraten	23.188	1,75%	€ 56.137
Gennep	20.904	1,57%	€ 50.607
Gulpen-Wittem	14.425	1,09%	€ 34.922
Heerlen	145.717	10,98%	€ 352.771
Horst aan de Maas	24.359	1,83%	€ 58.971
Kerkrade	96.162	7,24%	€ 232.802
Landgraaf	68.684	5,17%	€ 166.279
Leudal	23.719	1,79%	€ 57.422
Maasgouw	24.197	1,82%	€ 58.579
Maastricht	241.492	18,19%	€ 584.636
Meerssen	30.357	2,29%	€ 73.492
Nederweert	10.286	0,77%	€ 24.902
Peel en Maas	23.593	1,78%	€ 57.117
Roerdalen	13.888	1,05%	€ 33.622
Roermond	59.002	4,44%	€ 142.840
Simpelveld	8.590	0,65%	€ 20.796
Sittard-Geleen	132.937	10,01%	€ 321.831
Stein	17.365	1,31%	€ 42.039
Vaals	10.741	0,81%	€ 26.003
Valkenburg aan de Geul	22.401	1,69%	€ 54.231
Venlo	100.245	7,55%	€ 242.686
Venray	29.136	2,19%	€ 70.536
Voerendaal	12.163	0,92%	€ 29.446
Weert	32.994	2,49%	€ 79.876
Totaal	1.327.636	100,00%	€ 3.214.116

4.2.3 Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden gedragen door de gemeenten, naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS (peildatum 1 januari 2023).

Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

Tabel overheadkosten 2023-2

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.133	1,44%	€ 42.618
Beekdaelen	35.959	3,21%	€ 94.992
Beesel	13.449	1,20%	€ 35.528
Bergen	13.119	1,17%	€ 34.656
Brunssum	27.677	2,47%	€ 73.114
Echt-Susteren	31.975	2,85%	€ 84.468
Eijsden-Margraten	25.987	2,32%	€ 68.649
Gennep	17.763	1,59%	€ 46.924
Gulpen-Wittem	14.204	1,27%	€ 37.522
Heerlen	87.107	7,78%	€ 230.109
Horst aan de Maas	43.651	3,90%	€ 115.312
Kerkrade	45.636	4,07%	€ 120.556
Landgraaf	37.194	3,32%	€ 98.255
Leudal	36.133	3,23%	€ 95.452
Maasgouw	24.303	2,17%	€ 64.201
Maastricht	122.632	10,95%	€ 323.954
Meerssen	18.600	1,66%	€ 49.135
Nederweert	17.501	1,56%	€ 46.232
Peel en Maas	45.283	4,04%	€ 119.623
Roerdalen	20.705	1,85%	€ 54.696
Roermond	59.965	5,35%	€ 158.408
Simpelveld	10.398	0,93%	€ 27.468
Sittard-Geleen	92.232	8,23%	€ 243.647
Stein	24.772	2,21%	€ 65.440
Vaals	10.203	0,91%	€ 26.953
Valkenburg aan de Geul	16.427	1,47%	€ 43.395
Venlo	103.329	9,22%	€ 272.962
Venray	44.633	3,98%	€ 117.906
Voerendaal	12.404	1,11%	€ 32.767
Weert	50.915	4,54%	€ 134.501
Totaal	1.120.289	100,00%	€ 2.959.443

In de tweede begrotingswijziging 2023-2 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo)' op pagina 42 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2022.

4.2.4 Tabel Eindresultaat

Gemeente	2023-2
Beek	€ 337.917
Beekdaelen	€ 791.527
Beesel	€ 222.231
Bergen	€ 203.945
Brunssum	€ 885.157
Echt-Susteren	€ 802.334
Eijsden-Margraten	€ 580.676
Gennep	€ 432.725
Gulpen-Wittem	€ 392.489
Heerlen	€ 2.777.935
Horst aan de Maas	€ 693.973
Kerkrade	€ 1.789.798
Landgraaf	€ 1.332.710
Leudal	€ 695.139
Maasgouw	€ 614.130
Maastricht	€ 4.245.407
Meerssen	€ 691.642
Nederweert	€ 271.366
Peel en Maas	€ 688.593
Roerdalen	€ 358.802
Roermond	€ 1.114.452
Simpelveld	€ 214.893
Sittard-Geleen	€ 2.693.556
Stein	€ 442.205
Vaals	€ 267.662
Valkenburg aan de Geul	€ 532.992
Venlo	€ 1.927.359
Venray	€ 619.525
Voerendaal	€ 258.158
Weert	€ 650.170
Totaal	€ 27.529.466

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2023-2. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2023-2 gevraagd wordt.

4.2.5 Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2023-2

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien, Treasury)	Totaal	Eindresultaat begroting
Beek	€ 295.299	€ 42.618	€ 337.917	€ 337.917
Beekdaelen	€ 696.535	€ 94.992	€ 791.527	€ 791.527
Beesel	€ 186.703	€ 35.528	€ 222.231	€ 222.231
Bergen	€ 169.288	€ 34.656	€ 203.945	€ 203.945
Brunssum	€ 812.043	€ 73.114	€ 885.157	€ 885.157
Echt-Susteren	€ 717.866	€ 84.468	€ 802.334	€ 802.334
Eijsden-Margraten	€ 512.027	€ 68.649	€ 580.676	€ 580.676
Gennep	€ 385.801	€ 46.924	€ 432.725	€ 432.725
Gulpen-Wittem	€ 354.966	€ 37.522	€ 392.489	€ 392.489
Heerlen	€ 2.547.827	€ 230.109	€ 2.777.935	€ 2.777.935
Horst aan de Maas	€ 578.661	€ 115.312	€ 693.973	€ 693.973
Kerkrade	€ 1.669.242	€ 120.556	€ 1.789.798	€ 1.789.798
Landgraaf	€ 1.234.455	€ 98.255	€ 1.332.710	€ 1.332.710
Leudal	€ 599.687	€ 95.452	€ 695.139	€ 695.139
Maasgouw	€ 549.929	€ 64.201	€ 614.130	€ 614.130
Maastricht	€ 3.921.453	€ 323.954	€ 4.245.407	€ 4.245.407
Meerssen	€ 642.507	€ 49.135	€ 691.642	€ 691.642
Nederweert	€ 225.134	€ 46.232	€ 271.366	€ 271.366
Peel en Maas	€ 568.970	€ 119.623	€ 688.593	€ 688.593
Roerdalen	€ 304.106	€ 54.696	€ 358.802	€ 358.802
Roermond	€ 956.044	€ 158.408	€ 1.114.452	€ 1.114.452
Simpelveld	€ 187.425	€ 27.468	€ 214.893	€ 214.893
Sittard-Geleen	€ 2.449.908	€ 243.647	€ 2.693.556	€ 2.693.556
Stein	€ 376.766	€ 65.440	€ 442.205	€ 442.205
Vaals	€ 240.709	€ 26.953	€ 267.662	€ 267.662
Valkenburg aan de Geul	€ 489.597	€ 43.395	€ 532.992	€ 532.992
Venlo	€ 1.654.397	€ 272.962	€ 1.927.359	€ 1.927.359
Venray	€ 501.619	€ 117.906	€ 619.525	€ 619.525
Voerendaal	€ 225.391	€ 32.767	€ 258.158	€ 258.158
Weert	€ 515.668	€ 134.501	€ 650.170	€ 650.170
Totaal	€ 24.570.024	€ 2.959.443	**€ 27.529.466**	**€ 27.529.466**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2023-2. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2023-2 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 17.

4.2.6 Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2023-2	Eindresultaat begroting 2023-1	Verschil	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 337.917	€ 328.799	€ 9.118	€ 4.410	€ 4.708
Beekdaelen	€ 791.527	€ 770.362	€ 21.165	€ 12.442	€ 8.723
Beesel	€ 222.231	€ 217.601	€ 4.630	€ 1.282	€ 3.348
Bergen	€ 203.945	€ 198.549	€ 5.396	€ 2.156	€ 3.240
Brunssum	€ 885.157	€ 864.097	€ 21.060	€ 14.431	€ 6.628
Echt-Susteren	€ 802.334	€ 781.004	€ 21.330	€ 13.038	€ 8.292
Eijsden-Margraten	€ 580.676	€ 566.276	€ 14.400	€ 7.828	€ 6.572
Gennep	€ 432.725	€ 418.399	€ 14.326	€ 8.747	€ 5.579
Gulpen-Wittem	€ 392.489	€ 382.270	€ 10.219	€ 6.699	€ 3.520
Heerlen	€ 2.777.935	€ 2.706.658	€ 71.277	€ 49.752	€ 21.525
Horst aan de Maas	€ 693.973	€ 672.864	€ 21.109	€ 9.166	€ 11.943
Kerkrade	€ 1.789.798	€ 1.744.350	€ 45.448	€ 33.495	€ 11.953
Landgraaf	€ 1.332.710	€ 1.301.087	€ 31.623	€ 22.363	€ 9.260
Leudal	€ 695.139	€ 676.507	€ 18.632	€ 9.490	€ 9.142
Maasgouw	€ 614.130	€ 597.704	€ 16.426	€ 9.935	€ 6.491
Maastricht	€ 4.245.407	€ 4.131.383	€ 114.024	€ 80.190	€ 33.834
Meerssen	€ 691.642	€ 675.123	€ 16.519	€ 11.937	€ 4.582
Nederweert	€ 271.366	€ 263.281	€ 8.085	€ 3.437	€ 4.648
Peel en Maas	€ 688.593	€ 671.826	€ 16.767	€ 3.699	€ 13.068
Roerdalen	€ 358.802	€ 348.919	€ 9.883	€ 4.533	€ 5.349
Roermond	€ 1.114.452	€ 1.081.341	€ 33.111	€ 16.698	€ 16.413
Simpelveld	€ 214.893	€ 209.859	€ 5.034	€ 2.635	€ 2.400
Sittard-Geleen	€ 2.693.556	€ 2.625.870	€ 67.686	€ 44.352	€ 23.334
Stein	€ 442.205	€ 417.921	€ 24.284	€ 18.404	€ 5.880
Vaals	€ 267.662	€ 260.600	€ 7.062	€ 4.390	€ 2.673
Valkenburg aan de Geul	€ 532.992	€ 519.065	€ 13.927	€ 9.329	€ 4.598
Venlo	€ 1.927.359	€ 1.871.298	€ 56.061	€ 28.418	€ 27.643
Venray	€ 619.525	€ 599.740	€ 19.785	€ 7.512	€ 12.272
Voerendaal	€ 258.158	€ 251.740	€ 6.418	€ 3.443	€ 2.976
Weert	€ 650.170	€ 626.187	€ 23.983	€ 10.398	€ 13.584
Totaal	€ 27.529.466	€ 26.780.680	€ 748.786	€ 454.608	€ 294.179

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo)

In deze 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

	2023-2	2023-1				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	individuele keuze opslag	7,5% Afslag	Prijseffect NEA-index
Beek	€ 259.951	€ 257.043	€ 2.908		€ -21.077	€ 23.984
Beekdaelen	€ 614.358	€ 605.416	€ 8.942		€ -49.814	€ 58.756
Beesel	€ 164.902	€ 164.531	€ 371		€ -13.368	€ 13.740
Bergen	€ 154.877	€ 153.303	€ 1.573		€ -12.555	€ 14.128
Brunssum	€ 702.747	€ 693.060	€ 9.687		€ -56.980	€ 66.667
Echt-Susteren	€ 639.326	€ 629.644	€ 9.683		€ -51.836	€ 61.519
Eijsden-Margraten	€ 455.890	€ 450.446	€ 5.444		€ -36.963	€ 42.407
Gennep	€ 335.194	€ 328.622	€ 6.573		€ -27.179	€ 33.752
Gulpen-Wittem	€ 320.044	€ 314.837	€ 5.207		€ -25.950	€ 31.158
Heerlen	€ 2.195.056	€ 2.160.626	€ 34.430		€ -177.979	€ 212.409
Horst aan de Maas	€ 519.689	€ 512.954	€ 6.735		€ -42.137	€ 48.873
Kerkrade	€ 1.436.441	€ 1.413.111	€ 23.330		€ -116.467	€ 139.797
Landgraaf	€ 1.068.176	€ 1.053.052	€ 15.124		€ -86.607	€ 101.731
Leudal	€ 542.265	€ 535.171	€ 7.094		€ -43.968	€ 51.062
Maasgouw	€ 491.350	€ 483.916	€ 7.434		€ -39.840	€ 47.274
Maastricht	€ 3.336.817	€ 3.282.117	€ 54.700		€ -270.553	€ 325.253
Meerssen	€ 569.015	€ 560.268	€ 8.747		€ -46.138	€ 54.885
Nederweert	€ 200.232	€ 197.826	€ 2.406		€ -16.232	€ 18.638
Peel en Maas	€ 511.853	€ 510.496	€ 1.357		€ -41.499	€ 42.856
Roerdalen	€ 270.484	€ 267.355	€ 3.129		€ -21.933	€ 25.063
Roermond	€ 813.204	€ 802.600	€ 10.604		€ -65.935	€ 76.539
Simpelveld	€ 166.629	€ 164.875	€ 1.755		€ -13.509	€ 15.264
Sittard-Geleen	€ 2.128.077	€ 2 .097.646	€ 30.431		€ -172.545	€ 202.976
Stein	€ 334.726	€ 318.083	€ 16.643	€ 9.047	€ -13.309	€ 20.905
Vaals	€ 214.706	€ 211.429	€ 3.277		€ -17.411	€ 20.688
Valkenburg aan de Geul	€ 435.366	€ 428.379	€ 6.987		€ -35.300	€ 42.286
Venlo	€ 1.411.710	€ 1.393.639	€ 18.071		€ -114.461	€ 132.532
Venray	€ 431.082	€ 426.513	€ 4.570		€ -34.951	€ 39.521
Voerendaal	€ 195.945	€ 193.759	€ 2.186		€ -15.886	€ 18.072
Weert	€ 435.792	€ 428.724	€ 7.069		€ -35.337	€ 42.406
Totaal	€ 21.355.907	€ 21.039.441	€ 316.466	€ 9.047	€ -1.717.722	€ 2.025.141

Het totale vervoersresultaat is met € 316.466,- gestegen ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023. Deze stijging is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- De impact op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19 heeft als gevolg dat de gewijzigde begroting 2023–2 gebaseerd is op het gerealiseerde vervoersvolume 2019, verminderd met een afslag van 7,5%. De afslag van 7,5% is tevens ingerekend op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV-er. Dit leidt tot een daling van € 1.717.722,-.
- De NEA-index voor 2023 is in december 2022 bekendgemaakt en bedraagt 13,7%. Bij het opstellen van de gewijzigde begroting 2023-2 is de NEA-index 13,7% ingerekend en resulteert deze verwerking in een stijging van het vervoersresultaat omdat voorheen in de meerjarenbegroting gerekend is met een NEA-index van 3,5%. De stijging van de NEA-index heeft effect op alle elementen van het vervoersresultaat. Voor 2023 leidt dit tot een stijging van € 2.025.141,-

Voor één gemeente, de gemeente Stein, is een individueel opslagpercentage ingerekend. Dit leidt tot een stijging van het vervoervolume van € 9.047,-.

4.3.2 Totaalanalyse (Wmo)

Op totaalniveau stijgen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2023-1 met € 748.786,- naar € 27.529.466,-.

Naast de eerdergenoemde stijging van het vervoersresultaat ad € 316.466,- stijgen ook de kosten regie met € 173.813,-. De beheerkosten stijgen eveneens met € 69.881,-.

De kosten regie stijgen per saldo met € 173.813,-.

Dit is als volgt te verklaren:

De lonen zijn ingerekend conform het principeakkoord dat bekendgemaakt is op 22 februari 2023. Het gaat hier om een gemiddelde loonsverhoging van 9,1% voor alle werknemers in de betreffende loonschalen. Verder zijn de lonen ingerekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen.

De onregelmatigheidstoeslag is opnieuw ingerekend en telt ook mee in de berekening van de sociale lasten en pensioenlasten.

De beheerskosten stijgen per saldo met € 69.881,-.

Hierbij valt op te merken dat wij een algehele indexatie doorgerekend hebben van gemiddeld 4,9% op basis van de indexatiebrieven die wij ontvangen hebben van onze leveranciers.

Dit wordt veroorzaakt omdat:

1. Wij hogere telefoonkosten (+ € 4.092,-) verwachten.
2. Wij een lagere afschrijving met betrekking tot de dubieuze debiteuren (- € 1.500,-) verwachten.
3. Wij een stijging (+ € 7.584,-) van het gas, water, licht verwachten.
4. Wij een stijging (+ € 13.183,-) van de huur verwachten.
5. Wij een stijging van de automatiseringskosten (+ € 59.963,-) verwachten als gevolg van de aanbesteding en verhogingen van diverse leveranciers en Microsoft Office 365.
6. Er sprake is van een daling in de rechts- en deskundig advieskosten (- € 5.087,-).
7. Een interne doorbelasting (- € 8.354 ,-) van Wmo- naar GGZ-vervoer heeft plaatsgevonden (zie paragraaf 4.4.2 op pagina 46).

De loonkosten stijgen per saldo met € 193.381,-.

De lonen zijn ingerekend conform het principeakkoord dat bekendgemaakt is op 22 februari 2023. Het gaat hier om een gemiddelde loonsverhoging van 9,1% voor alle werknemers. Verder zijn de lonen ingerekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. Naast de stijging van de cao wordt er ook tijdelijk een functie extern ingehuurd (adviseur finance & control), die leidt tot een stijging van de loonkosten. Sinds 1 februari 2023 is deze functie ingevuld (vast dienstverband).

De kapitaalkosten nemen met € 4.754,- af vanwege de actualisering van de bankkosten en verwachte renteopbrengsten.

Het saldo in de bestemmingsreserve ‘ICT’ bedraagt op 31-12-2022 € 110.051,-. Hiervan is € 49.392,- reeds gealloceerd voor toekomstige afschrijvingen. Het bedrag van € 60.659,- is beschikbaar als restant in de gewijzigde begroting 2023-2 en wordt ingezet voor de doorontwikkeling van ‘MijnOmnibuzz’.

4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer)

In deze begroting wordt het GGZ-vervoer voor het eerst opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart. Vanaf 2023 sluit ook de gemeente Nederweert aan. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c ‘Jeugdhulp dagbesteding’.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2023-2 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo naar GGZ en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

4.4.1 Verdeling vervoerskosten

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de kilometers die in 2022 voor dit type vervoer gereden zijn. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Nederweert	13.608	294
Roermond	21.937	1.585
Totaal	35.545	1.879

Tabel verdeling vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2023-2	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat	Opslag	Vervoersresultaat incl. opslag
Nederweert	€ 22.616	€ 5.655	€ 7.916,44		€ 36.188	50%	€ 54.282
Roermond	€ 42.659	€ 10.670	€ 14.935	€ 17	€ 68.280		€ 68.280
Totaal	€ 65.275	€ 16.325	€ 22.851	€ 17	€ 104.468		€ 122.561

Om een mogelijke groei in het GGZ-volume al deels vooraf af te kunnen dekken is een opslag van 50% met de gemeente Nederweert afgesproken. Daarnaast verwachten wij, bovenop de intern doorbelaste kosten, nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten verdeeld naar rato van het aantal inwoners.

Tabel overheadkosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.130
Roermond	59.965	77%	€ 3.870
Totaal	77.466	100%	€ 5.000

4.4.2 Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer plaats. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2023 ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering voor de lasten voor de andere gemeenten.

Tabel verdeling doorbelasting

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.047	€ 76	€ 1.122
Roermond	€ 5.642	€ 1.590	€ 7.232
Totaal	€ 6.688	€ 1.666	€ 8.354

4.4.3 Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer

Als laatste zijn er ook investeringskosten gemaakt om het GGZ-vervoer mogelijk te kunnen maken. Deze kosten worden wederom naar rato van het aantal inwoners verdeeld tussen de gemeenten.

Tabel verdeling investeringskosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Kosten
Nederweert	17.501	23%	€ 2.259
Roermond	59.965	27%	€ 7.746
Totaal	77.466	100%	€ 10.005

In 2022 heeft de gemeente Roermond het totaal van deze investeringskosten á € 10.005,- al betaald. In de totaalbijdrage wordt dit verrekend door de investeringskosten voor de gemeente Nederweert in mindering te brengen op de bijdrage van de gemeente Roermond

4.4.4 Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 58.792
Roermond	€ 77.123
Totaal	€ 135.915

5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) 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	101.875	-	-	101.875	10,00%		20.063	-	101.875	81.812
Hardware	23.556	-	-	23.556	33,33%		11.877	-	23.556	11.679
Inrichting en verbouwing	88.232	-	-	88.232	4,00%		4.398	-	88.232	83.834
Technische installaties	91.274	-	-	91.274	6,67%		7.906	-	91.274	83.368
Software	43.365	-	-	43.365	10,00%		6.949	-	43.365	36.416
Totaal Wmo-vervoer	348.302	-	-	348.302		-	51.192	-	348.302	297.110
Totaal-generaal	348.302	-	-	348.302	-	-	51.192	-	348.302	297.110

5.2 Staat van reserves

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2023	Reserves na bestemming ultimo 2023
Reserves								
Algemene reserve	900.000	-	-	-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserve personeel	29.377	-	-	15.805	13.572	-	-	13.572
Bestemming ICT	110.051	-	-	6.125	103.926	-	-	103.926
Totaal Reserves	1.039.428	-	-	21.930	1.017.498	-	-	1.017.498

Op 24 oktober 2018 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’. In 2023 zal deze nota geactualiseerd worden.

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.

Naar aanleiding van de evaluatie van de GR Omnibuzz zullen wij een kaderdocument opstellen waarin de gezamenlijke missie en visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten wordt vastgelegd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurders 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-vervoer.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven
Het risico dat een van de taxibedrijven 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 er binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over nieuwe activiteiten en processen zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingen- en jeugdvervoer.

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

120
omnibuzz
KS-780-V

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 - 202304