omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2022-1





Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.1.1 Missie 6
2.1.2 Slim vervoer 6
2.1.3 Maatschappelijk verbinden 6
2.1.4 Regiemodel 7
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.2.1 Impact van COVID-19 en tekort aan personeel in de vervoers-sector 7
2.2.2 Vervoersresultaat 7
2.2.3 Bonus malus 8
2.2.4 Groeiende zorgbehoefte bij klanten 8
2.2.5 Compliance en toename 'kruimelfuncties' 8
2.2.6 Cao 8
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
2.3.1 Samenwerking met Provincie Limburg 9
2.3.2 De Voor Elkaar Pas (VEP) 10
2.3.3 Ik wil vervoer 10
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.4.1 Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) 10
2.4.2 Instroom ander doelgroepenvervoer 11
2.4.3 Invulling andere vervoersbehoeften 11
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 11
2.5.1 Omnibuzz als kennisorganisatie 11
2.5.2 Contractbeheer 12
2.5.3 Afstemming met Provincie Limburg 12
2.5.4 Aanpassing verdeelsystematiek 12
2.5.5 Relatiebeheer gemeenten 12
2.5.6 Digitalisering en compliance 12
2.5.7 Bedrijfsvoering 13
2.5.8 Het applicatielandschap als basis 13

3. De beleidsbegroting 16

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 16
3.1.1 Wat willen wij bereiken? 16
3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen? 16
3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten? 17
3.1.4 Beleidsindicatoren 18
3.1.5 Paragrafen 19
3.1.6 Weerstandsvermogen en risicomanagement 19
3.1.7 Financiering 24
3.1.8 Bedrijfsvoering 27

4. Financiële begroting 32

4.1 Financiële kaders 32
4.2 Toelichting op de baten en lasten 34
4.2.1 Vervoerskosten en baten 34
4.2.2 Kosten regie en planning 40
4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten 42
4.2.4 Tabel Eindresultaat 43
4.2.5 Eindresultaat IV3 44
4.2.6 Vergelijking eindresultaat IV3 45
4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2022 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2022 45
4.3.1 Analyse vervoersresultaat 46
4.3.2 Totaalanalyse 47

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 eerste wijziging programmabegroting 2022 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz (begroting 2022-1). Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het (Collectief) Vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld. In deze begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2022 leiden.


120
omnibuzz
KS-780-V

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 bijna 38.500 klanten hebben van hun gemeenten een indicatie voor ons vervoer gekregen in het kader van de Wmo.

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 nood-oplossingen 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 ontwikkeling voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

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

De impact van COVID-19 is overduidelijk en werkt in nagenoeg alle aspecten door. In het vervoersvolume was altijd al sprake van verschillen tussen gemeenten en schommelingen in de tijd. Door de actualiteit is de bandbreedte van deze schommelingen aanzienlijk toegenomen en neemt de voorspelbaarheid af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen en compliceert het maken van passende (beleids-) keuzes. Door de teruggevallen volumes en de aangepaste uitvoeringsregels van het vervoer zijn de reguliere maatstaven voor efficiënt vervoer niet meer in elke situatie van toepassing. De veiligheid van het vervoer voor klanten en chauffeurs staat voorop. In lijn met de oproep van het Rijk en de VNG heeft Omnibuzz continuïteits- en ondersteuningsafspraken gemaakt met de vervoerders en deze vastgelegd in een addendum per perceel. Mede als gevolg van de terugval in het vervoer zijn veel chauffeurs noodgedwongen uitgeweken naar werk in andere sectoren. Veel vervoerders ondervinden sindsdien problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs.

2.2.2 Vervoersresultaat

In een normale situatie (zonder COVID-19) worden de gerealiseerde vervoerscijfers uit 2021 voor deze begroting als uitgangspunt genomen. Vanwege COVID-19 en het gedaalde vervoersvolume is het niet opportuun met dit uitgangspunt te werken. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van COVID-19 en de opgelegde maatregelen.

Op basis van de meest recente inzichten en ontwikkelingen is, in lijn met landelijke inschattingen van vergelijkbare opdrachtgevers, gekozen om 95% van het volume van 2019 als basis te nemen. Gedurende 2022 zullen nog een lange tijd maatregelen gelden die leiden tot een lagere vervoersvraag. Het gehanteerde percentage ten opzichte van de vraag in 2019 biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling en aanvullende continuïteitsafspraken op te kunnen vangen. Ook de ingeschatte extra vraag door vaccinatievervoer kan hiermee naar verwachting worden opgevangen. Deze inschatting is gebaseerd op de eerste ervaringscijfers en de extrapolatie daarvan. Gemeentelijke verschillen als gevolg van reisgedrag van klanten naar vaccinatielocaties kunnen deze extrapolatie beïnvloeden. In principe wordt voorgesteld om geen opslagpercentage te hanteren, tenzij een individuele gemeente dit specifiek heeft aangegeven.

De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. De kosten per eenheid (zones) is in de basis voor alle gemeenten gelijk. Dit vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index die voor 2022 3,5% is. De vervoerskorting, als gevolg van de onderhandelingen met de vervoerders naar aanleiding van de hoge NEA-index 2020, wordt verrekend in het vervoersresultaat. In 2022 verrekenen wij dit de laatste keer in de begroting (1%). Daarmee is de volledige korting over drie jaar (2020 tot en met 2022) verwerkt. Vanaf 2023 is geen sprake meer van een kortingspercentage en geldt het reguliere vervoerstarief.

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 voor-calculatorisch 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. De staffels zijn bepaald als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. In deze begrotingswijziging 2022-1 gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2021, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2022 (3,5%).

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hierin hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten.

2.2.3 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. Als gevolg van de COVID-19 maatregelen is dit aspect niet volledig op voorhand voorspelbaar.

2.2.4 Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie en/of verward gedrag 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 gemiddeld meer tijd. Ook is er meer afstemming nodig tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz. De nieuwe indicaties die voor deze doelgroep zijn ontwikkeld, zijn noodzakelijk en zorgen voor passend vervoer voor deze klanten. De signalen met betrekking tot verward gedrag dragen bovendien bij aan de gemeentelijke taak in de vroegsignalering van verward gedrag. Vanwege de geringe omvang en beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen voorlopig niet begroot.

2.2.5 Compliance en toename ‘kruimelfuncties’

De stapeling van ‘kruimelfuncties’, vooral genoodzaakt vanuit wettelijke verplichtingen, leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie. Dit kan leiden tot stijgende overheadkosten. In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Verder vragen de ontwikkelingen op het gebied van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep) en de Wet open overheid (Woo) die op 1 mei 2022 in werking treedt de komende jaren verscherpte aandacht.

Vanaf eind 2021 heeft Omnibuzz de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer ondergebracht bij Daadkracht.

2.2.6 Cao

De cao-partijen hebben een principeakkoord bereikt over een nieuwe cao voor de gemeenteambtenaren met een looptijd van 24 maanden (tot 1 januari 2023). Voor 2022 gelden de gemaakte afspraken uit het principeakkoord, waarbij de indexatie 3,9% bedraagt.

De wijze waarop de actuele ontwikkelingen Omnibuzz raken, leidt tot de volgende uitgangspunten die via de drie pijlers worden toegelicht.

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

Een belangrijk uitgangspunt is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. Het OV lijkt voor onze klanten gedurende de pandemie een minder geschikt alternatief. Dit compliceert momenteel het realiseren van deze ambitie.

2.3.1 Samenwerking met Provincie Limburg

Het aanbod van OV vervult een sleutelrol in het realiseren van deze ambities. In de jaarlijkse aanpassing van het OV-Lijnennet zien wij een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod in steeds meer gebieden. Dit vraagt om (nog meer) afstemming met de Provincie Limburg. Een betere afstemming tussen beide



vervoerssystemen kan voordelen bieden voor alle partijen. Samen met de Provincie Limburg werken wij daarom toe naar integrale mobiliteit. Het position paper dat in 2021 bestuurlijk is vastgesteld geeft hiervoor de kaders. Dit kader bevat aspecten als het stimuleren van OV via maatjes en ambassadeurs, de inrichting van het Limburgnet, halteplaatsen/hubs en integrale vervoersvormen. Ook het ontwikkelen van slimme laadinfrastructuur wordt meegenomen in dit overleg. In 2021 is in overeenstemming met dit kader een onderzoek uitgevoerd in opdracht van Omnibuzz en de Provincie Limburg samen. De resultaten uit dit onderzoeksrapport zetten wij via gezamenlijke ontwikkeltafels om in concrete projecten die de komende jaren bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg en het optimaliseren van de toeleiding van onze klanten naar het OV. 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, waaronder wij deze projecten kunnen uitvoeren.

De terugtrekkende beweging van OV biedt kansen door ontstane ruimte voor (lokaal) aanbod van ander vervoer. Daarom leggen wij de verbinding met initiatieven als Trendsportal en ikwilvervoer.nl, waarmee wij actiever kunnen sturen op het gebruik van alternatief vervoer in brede zin. In dit overleg betrekken wij de ontwikkelingen op het gebied van gezamenlijke 'multimodale' samenwerking in reisinformatie (MaaS), onder andere via de ontwikkeling van ons eigen klantportaal MijnOmnibuzz.

Omnibuzz beschikt over twee andere belangrijke instrumenten om deze ambitie te realiseren.

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 met Arriva over dit product hebben een looptijd van 5 jaar en verlopen in 2022. Met de data en ervaringen van de afgelopen 5 jaar zetten wij in op nieuwe afspraken met optimalisering van de productvoorwaarden en een betere aansluiting op innovaties in het OV. Aansluitend zullen campagnes worden gestart om de VEP te promoten en het gebruik ervan te stimuleren. Parallel bespreken wij een mogelijke inzet van de VEP als voorliggende voorziening.

2.3.3 Ik wil vervoer

Alle deelnemende Omnibuzz gemeenten zijn aangesloten op www.ikwilvervoer.nl, een website die algemene reisinformatie combineert met informatie over lokale vervoersmogelijkheden per gemeente. In 2021 is het beheer van deze website overgenomen door MoveYou, een organisatie die wil investeren in de website. In combinatie met de aanbevelingen uit de (interne) evaluatie van ikwilvervoer, gaan wij de komende jaren actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer door (potentiële) gebruikers van Omnibuzz-vervoer.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidig Omnibuzz CVV wordt op verschillende manier optimale efficiëntie nagestreefd. Op het gebied van instroom van andere vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

2.4.1 Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Het CVV-vervoer is in 2019 aanbesteed via langdurige contracten, inclusief de planningstaak. Het bestek is door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als 'bijna perfect bestek'. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven zijn gegund. Twee bedrijven hebben twee percelen. De bedrijven die momenteel het Omnibuzzvervoer 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 dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Gemeenten hebben onder andere afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer middels een groeimodel vanaf 2025 volledig zero emissie is. Het bestek biedt tevens ruimte voor instroomscenario's van andere vervoersvormen en de (door-)ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten om de efficiëntie te vergroten. Door efficiënter plannen wordt de inzet van vervoer beperkt. Dit helpt bij het aanpakken van het chauffeurstekort en het borgen van de afgesproken kwaliteitseisen voor klanten. Belangrijke instrumenten zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk.

De efficiëntie van het vervoer is ook verhoogd door de contante betalingen te minimaliseren. Momenteel werken wij aan beter toegankelijke boekingssystemen. In 2022 vervangen wij naar verwachting de taxipoints. Het portaal waarmee klanten ritten boeken, wordt doorontwikkeld tot een volwaardige MijnOmnibuzz digitale omgeving. MijnOmnibuzz voldoet vanaf de start aan alle wettelijke eisen, waaronder digitoegankelijkheid. Deze digitalisering leidt tot efficiëntie bij ritreservering, doordat het telefonisch contact en bijbehorende capaciteit afgebouwd kan worden.

Wij sturen ook op efficiënt vervoer via de advisering aan gemeenten. Gemeenten blijven verantwoordelijk voor de indicatiestelling en bepalen of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Zo heeft het gemeentelijk beleid de meeste invloed op de beheersbaarheid van het vervoer. Omnibuzz adviseert en ondersteunt gemeenten wel bij het nemen van beheersmaatregelen, op basis van de richtlijn voor indicatiestelling, beschikbare data en expertise. De invulling van de functie van data-analyse moet bijdragen aan (nog) meer sturing op vervoer via proactieve analyse van deze data.

2.4.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

Gemeenten kunnen op individuele basis of als regio een vervoersprobleem aan Omnibuzz voorleggen. Er vinden bijvoorbeeld regelmatig gesprekken plaats met (individuele) gemeenten over mogelijke instroom. Gezamenlijk bekijken wij dan of instroom mogelijk en wenselijk is en tegen welke voorwaarden dit gebeurt. Dit leidt concreet tot de uitvoering van een deel van het jeugdwet-vervoer voor de gemeente Roermond vanaf 2022. Hiervoor is geen aparte aanbesteding noodzakelijk. Omnibuzz heeft de vervoerscontracten flexibel ingericht, waardoor instroom op kleine schaal vrijwel moeiteloos kan plaatsvinden binnen de huidige contracten. Over de tijd, vorm of omvang van eventuele instroom van ander vervoer zijn geen eenduidige afspraken nodig. Elke mobiliteitsbehoefte is bespreekbaar. Dat betekent flexibiliteit en maatwerk voor de deelnemende gemeenten. Zodra iets concreet wordt, kan deze taak als zodanig worden ingerekend in een nieuwe begroting.

2.4.3 Invulling andere vervoersbehoeften

Samen met de vervoerders kan Omnibuzz snel inspelen op urgente, maatschappelijke behoeften aan vervoer, zoals 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels of vaccinatielocaties. In de zomer van 2021 is Omnibuzz incidenteel ingezet voor evacuaties gedurende de wateroverlast. De beschikbare (over-)capaciteit kan dus flexibel worden ingezet ten behoeve van maatschappelijke doelen

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. Om dit te faciliteren zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten binnen Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling. 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. Het onderhandelingsresultaat met betrekking tot

de hoge indexering (NEA) voor 2020 is hiervan een concreet resultaat. Door onze kennis hebben wij invloed op landelijk beleid, bijvoorbeeld over laadinfrastructuur of COVID-19. Zo draagt onze kennis bij aan het creëren van de juiste (landelijke) randvoorwaarden voor een toekomstbestendig vervoerssysteem. Inhoudelijke kennis is cruciaal om adequaat te kunnen reageren op de groeiende uitdagingen en onzekerheden in het vervoer.

2.5.2 Contractbeheer

De effecten van de overheidsmaatregelen en het voortdurend monitoren van de continuïteitafspraken vraagt veel van de vervoerders en Omnibuzz. Het controleren op naleving van de COVID-19 protocollen vraagt extra aandacht in de dagelijkse uitvoering van het vervoer. 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 in de afstemming met gemeenten. Dit zal de komende jaren zijn vruchten (blijven) afwerpen.

2.5.3 Afstemming met Provincie Limburg

Het overleg met de Provincie Limburg en het toewerken naar een meer integraal vervoerssysteem vraagt specialistische kennis. Aanvullend beschikt Omnibuzz over specifieke kennis over gedragsverandering die wordt ingezet bij deze projecten, zodat wij de effecten van communicatie en interventies richting klanten kunnen versterken.

2.5.4 Aanpassing verdeelsystematiek

Ook de doorrekeningen van de aanpassingen in de afrekensystematiek voor zowel beheers- als vervoerskosten (omzetting zones naar kilometers) en de contractuele afstemming ervan vragen de nodige expertise van Omnibuzz. De wijzigingen moeten de relatie tussen de kostenverdeling en de daadwerkelijke kosten/ verbruik versterken. De omzetting naar kilometers maakt bovendien een betere afstemming mogelijk met het klanttarief in het OV. De wijziging van de verdeelsystematiek voor de beheerskosten wordt na besluitvorming verwerkt in een conceptwijzigingsvoorstel van de GR Omnibuzz. Hierin worden ook de wetswijziging en het uittredingsprotocol meegenomen. In 2022 vindt hierover besluitvorming plaats.

2.5.5 Relatiebeheer gemeenten

Vanwege de voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer intensiveren wij de communicatie met klanten, gemeenten en cliëntenpanel. Via overleg en bijeenkomsten betrekken wij ambtenaren actief bij belangrijke onderwerpen. Dit leidt tot gedragen voorstellen.

Nieuwe contactambtenaren worden structureel uitgenodigd voor een kennismakingsgesprek om de continuïteit bij de gemeente intern te borgen en de lijnen met Omnibuzz kort te houden. Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten worden benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid.

2.5.6 Digitalisering en compliance

Omnibuzz werkt continue aan digitalisering van ritreservering, communicatie, facturatie en betalingen. Dit heeft gunstige effecten op kosten en duurzaamheid. De komende tijd zal de digitale toegankelijkheid extra aandacht blijven vragen. De website voldoet sinds 2021 volledig aan de geldende normen.

De komende jaren volgen MijnOmnibuzz en alle overige in- en externe informatiesystemen. De omvang van deze investeringen is niet tot in detail duidelijk, maar vaststaat dat dit tot structurele kosten zal leiden. In 2022 werken wij naar verwachting het toegankelijkheidsbeleid uit, met

als doel de verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie. Hierin willen wij de eisen vanuit verschillende wetten (digitoegankelijkheid, Wet elektronische publicaties en Wet open overheid) bundelen. Na vaststelling zal dit toegankelijkheidsbeleid stapsgewijs geïmplementeerd worden.

Vanwege het structurele karakter wordt dit onderwerp door Omnibuzz intern opgepakt, zodat de relevante kennis in huis kan worden opgebouwd. Dit is echter niet haalbaar op alle vakgebieden waarmee wij geconfronteerd worden, zoals eerder toegelicht onder toenemende kruimelfuncties.

Op al deze aspecten is op korte termijn actie vereist om deze in overeenstemming te brengen/houden met de onderhavige wetgeving.

Bij de deelnemende gemeenten is geen ondersteuning beschikbaar voor al deze taken. Daarom vult Omnibuzz deze deels intern of huurt deze extern in (AVG, data-veiligheid). De exacte werkzaamheden die voortvloeien uit al deze ontwikkelingen worden in de loop van 2022 verder in kaart gebracht.

Ook voor aanpassingen in de Gemeenschappelijke Regeling kunnen wij een inhoudelijk deel intern voorbereiden. Voor andere (veelal juridische) aspecten zijn wij afhankelijk van extern deskundigen. Voor de advisering in de contractuele sfeer van het vervoer geldt hetzelfde.

Het meeste werk wordt intern verricht. Juridische toetsing gebeurt, indien nodig, door een externe partij. Op die wijze kunnen wij mogelijke risico's minimaliseren, bijvoorbeeld voor de borging van de economische waarde van het contract bij de omzetting van zones naar kilometers.

Momenteel lopen gesprekken met de Provincie Limburg naar aanleiding van aanbevelingen over het digitale archief. Hiervoor kan Omnibuzz gebruikmaken van de deskundigheid van de archiefinspecteur van de gemeente Sittard-Geleen.

Vanwege het basisnormenkader voor informatiebeveiliging binnen alle overheidslagen, de Baseline informatiebeveiliging Overheid (BIO), zullen wij in 2022 de rol van security officer binnen Omnibuzz vormgeven. Tenslotte zal in de 2022 de aanbesteding van de accountantsdiensten worden afgerond.

2.5.7 Bedrijfsvoering

De actuele situatie (COVID-19) zorgt voor organisatorische uitdagingen. Alle medewerkers zijn gefaciliteerd om vanuit thuis te werken en het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven.

In 2022 zal de omslag worden gemaakt naar hybride werken. De hiervoor benodigde investeringen zullen vanuit de bestemmingsreserve ICT worden gedekt.

De meeste reguliere processen met gemeenten vragen extra aandacht door de registratie van COVID-19 gerelateerde kosten en de afrekening hiervan.

Omnibuzz wil in 2022 de beschikbare ruimte op de afdeling advies en projecten invullen om het groeiend takenpakket uit te kunnen voeren. De huidige begroting biedt deze ruimte.

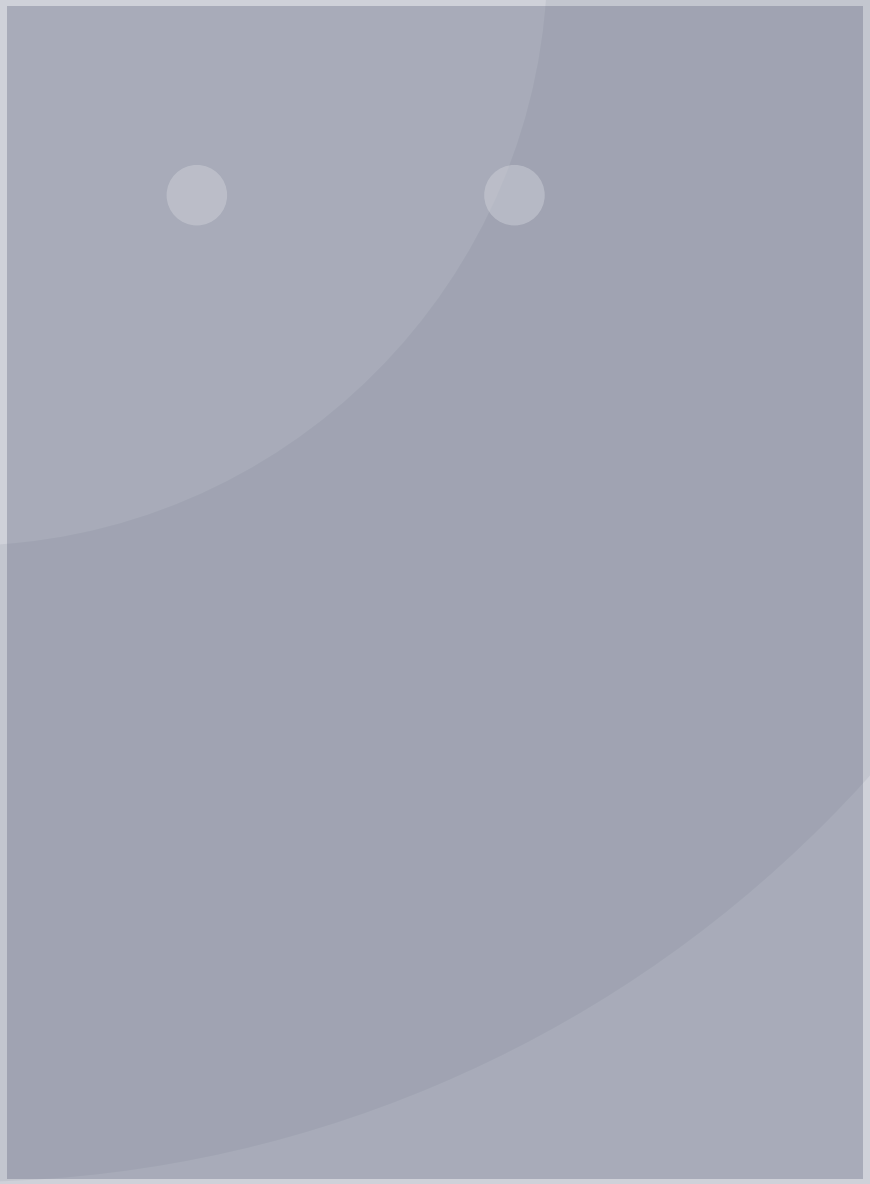
2.5.8 Het applicatielandschap als basis

De volledige dienstverlening van Omnibuzz draait op een aantal basisapplicaties. Het is daarom van groot belang om dit applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Daarom zijn investeringen gedaan in het maatwerkpakket voor de klantenadministratie (OMA).

Bovendien worden vanwege de vigerende aanbestedingswetten de diensten voor ICT-beheer opnieuw aanbesteed.

Beide projecten worden naar verwachting in 2022 afgerond en dragen bij aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid.

De verwachte automatiseringskosten zijn op basis van het huidige kostenniveau ingerekend. Voor de kosten van de aanbesteding en eventuele migratie is een bestemmingsreserve gevormd.



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) verplichtinge.

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 2022-2026 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.
- Intensiveren van informatie en communicatie over voorliggend vervoer om het gebruik te stimuleren, onder andere via www.ikwilvervoer.nl.
- Doorontwikkelen van de VEP om het gebruik van OV te optimaliseren.
- 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).
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen.
- Doorontwikkelen van MijnOmnibuzz en andere boekingssystemen die het reizen gemakkelijker maken en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevorderen.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Implementatie van de aangepaste afrekensystematiek in de bedrijfsvorming, contractueel en in de klantcommunicatie, afhankelijk van besluitvorming in 2022.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy/informatiebeveiliging, het digitale 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.

› Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
› Onderzoek naar mogelijkheden voor prognoses van klant- en vervoersontwikkeling.

3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in "'Tabel Begroting 2022-1'".

Tabel Begroting 2022-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 194.174	€ 22.387.304	€ 22.193.130
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.317	€ 13.317
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 22.256.448	€ -	€ -22.256.448
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.630.702	€ 2.630.702	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 25.081.324	€ 25.081.324	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves			€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 232.225	€ -	€ -232.225
Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten	€ 157.741	€ -	€ -157.741
Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 389.966	€ -	€ -389.966
Structureel en reëel evenwicht	€ 25.471.290	€ 25.081.324	€ -389.966

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

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

› Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie.
› Personeel en organisatie.
› Inkoop (inclusief aanbesteding en contractmanagement).
› In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.

- Juridische zaken.
- Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening.
- Managementondersteuning van het primaire proces.
- Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2023 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 'Maatwerkdienstverlening 18+'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering welke 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. De baten bestaan hierbij uit het onderhandelingsresultaat in verband met de NEA-index 2020 (zie verderop in deze begroting). Hierbij dient opgemerkt te worden dat, hoewel Omnibuzz klanten heeft die jonger zijn dan 18 jaar en daarmee feitelijk in het taakveld 6.72 'Maatwerkdienstverlening 18-' thuishoren, dit aandeel dusdanig klein is (< 1%) dat ervoor gekozen is dit taakveld niet op te nemen.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 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', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2022-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	te per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,28	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	2,2%	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 een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 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 waar Omnibuzz mee kan worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

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

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. In 2018 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. De minimale omvang van de algemene reserve is toen vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 50. De vaststelling is geldend tot uiterlijk 2022 als de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' zal worden geactualiseerd.

Bij het vaststellen van de jaarrekening 2020 is door het algemeen bestuur besloten dat er een bedrag van € 368.000,– werd gedoteerd aan de algemene reserve. Het saldo ultimo 2021 van de algemene reserve is met deze dotering uitgekomen op € 900.000,– en ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte. 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 'Impact van COVID-19 en tekort aan personeel in de vervoerssector' op pagina 7.

Geprognosticeerde balans 2022-1

Activa	31-dec-2021 €	31-dec-2022 €	Passiva	31-dec-2021 €	31-dec-2022 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa	355.270	303.856	Algemene reserve	900.000	900.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	456.092	66.126
			Resultaat voor bestemming	2.885.894	-
Totaal vaste activa	355.270	303.856	Totaal vaste passiva	4.241.986	966.126
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	213.148	237.139			
Liquide middelen	7.262.683	4.869.792	Overige schulden	817.257	1.296.254
Overlopende activa	36.683	165.299	Overlopende passiva	2.808.542	3.313.706
Totaal vlottende activa	7.512.515	5.272.230	Totaal vlottende passiva	3.625.799	4.609.960
Totaal generaal	7.867.785	5.576.086	Totaal generaal	7.867.785	5.576.086

De vergelijkende cijfers per 31 december 2021 zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2021. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2022 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of waar mogelijk een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost.

Voor de gewijzigde begroting 2022-1 is het positieve resultaat 2021 € 2.885.894,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat 2020 vloeit via het resultaat voorstel terug naar de gemeenten, wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2021 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 6 juli 2022 en zal in de gewijzigde begroting 2023 worden verwerkt. Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die is vastgesteld door het algemeen bestuur en met de huidige weerstandscapaciteit.

Kengetallen

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

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

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

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

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2022 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2020	2021	2022-1
Netto schuldquote	-15%	-15%	-3%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-15%	-15%	-3%
Solvabiliteitsratio	48%	47%	17%
Structurele exploitatieruimte	100%	12%	-1,71%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2022 (t) is de geprognosticeerde balans 2022 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2020 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2021 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 17% en 48%. Dit betekent dat voor 2022-1 (t) 17% 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 2022 -1,71%. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten. 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.

Vanwege de daling van het vervoersvolume door de impact van COVID-19 is het uitgangspunt voor het vervoersvolume voor de gewijzigde begroting 2022-1 gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 verminderd met een afslag van 5%. Aan de gemeenten is de keuze voor het toepassen van een opslagpercentage voorgelegd, twee gemeenten hebben aangegeven een opslagpercentage van 5% te willen hanteren. 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 2022 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	€ 1.001.825	€ 6.428.882	€ -5.427.056
Kwartaal 2	€ 1.128.020	€ 8.054.208	€ -6.926.188
Kwartaal 3	€ 674.569	€ 4.961.838	€ -4.287.269
Kwartaal 4	€ 3.625.799	€ 7.512.515	€ -3.886.716
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.607.554	€ 6.739.361	€ -5.131.807
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 5.131.807		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2021		€ 25.081.324	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.056.669	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 7.188.476	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2021, als basis voor de kasgeldlimiet 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

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

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

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet hof)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2021 Jaarrekening x € 1.000	2022-1 Begroting x € 1.000	2023 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)	2748	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	45	45	45
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	23	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord 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 rechtstreeks 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	2.770	45	45

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 2022 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, welke conform financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2022 een negatief EMU-saldo ad € 45.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

De vooruitzichten voor de Nederlandse economie in de periode 2020-2023 staan, net als in de raming van een jaar geleden, in het teken van de COVID-19 pandemie. In de eerste twee kwartalen van 2020 liep het bruto binnenlands product (bbp) flinke schade op. Het leeuwendeel hiervan werd goedgemaakt door het sterke terugveren in het derde kwartaal.

Hierna treedt een gestaag herstel op; in zowel 2022 als 2023 groeit het bbp naar 3,5%. Tegen het einde van de voorspelhorizon van deze raming (het derde kwartaal van 2023) ligt het reële bbp per hoofd van de bevolking weer op hetzelfde niveau als aan het einde van 2019. Het economische herstel zet door vanaf 2022. De inflatie blijft echter oplopen, vooral door de stijging van energieprijzen. Naar verwachting blijft de inflatie hoog, met gemiddeld 3,0% in 2022 en 2,9% in 2023. Tegelijkertijd is de arbeidsmarkt zeer krap. De werkloosheid blijft laag: 3,4% van de beroepsbevolking in 2022 en 3% in 2023.

De schuldquote van de overheid loopt in 2021 op tot 55,7% bbp, tegenover 54,4% bbp in 2020, waarna het daalt tot 52,0% bbp in 2023. Ondanks het flinke overheidstekort valt de oploop van de schuld mee in verhouding tot de omvang van de economie, dankzij de sterke groei van het bbp. (bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, december 2021).

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 dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 teruggevallen is naar de individuele gemeenten. In 2021 zijn er geen fiscale aanpassingen vanuit de Belastingdienst opgedragen. De in 2021 uitgekeerde Coronacompensatie aan de vervoerders is niet belast met btw.

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

Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

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

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

Structuur werkorganisatie

De huidige inzichten in de organisatiestructuur worden navolgend nader toegelicht.

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

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

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

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

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

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

Afdeling Uitvoering

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

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

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt in de eindsituatie 2022 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2021.

Afdeling Bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2022 kennen:

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

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in de eindsituatie 2022 naar huidige inzichten 16,04 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2021.

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in de eindsituatie 2022 naar huidige inzichten 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2021. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	Fte
Projectleider	0,50

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

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

Afdeling	2022	2023	2024	2025	2026
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 2022, die in het algemeen bestuur van 7 juli 2021 is goedgekeurd, doet zich een aantal wijzigingen voor die wij in deze paragraaf toelichten. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met meer recent cijfermateriaal. Anderzijds is er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2022. De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2022-1, de begroting 2023 en het MJP 2024 tot en met 2026 zijn vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 8 december 2021. Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

In een normale situatie (zonder COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2022-1 kan, vanwege de COVID-19 crisis, die nog steeds aanwezig is en hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet met dit uitgangspunt gewerkt worden. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 virus en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Om een goede inschatting te kunnen maken van het vervoersvolume voor het jaar 2022 dient ook het vervoersvolume van Q4 2021 duidelijk te zijn. Tevens dienen de nieuwe afspraken voortkomend uit de addenda op de vervoerscontracten, inzake tarifering voortkomend uit het gedaalde vervoersvolume, meegenomen moeten worden in het berekenen van het vervoersresultaat. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2022. Uitgangspunt zal het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 zijn (t-3). Hierop zal een afslag worden toegepast afhankelijk van de meest recente inzichten en ontwikkelingen.

De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-3), wordt als uitgangspunt genomen. De basis is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2022-1 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2019, verminderd met een afslag van 5%. Dit vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19. Er wordt geen individueel opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 toegepast vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens toch een percentage toe te passen. De gemeenten die aangegeven hebben een individueel opslagpercentage te willen verwerken in de begroting 2022-1, hebben dit gecommuniceerd en dit is als zodanig verwerkt in de begroting 2022-1.

Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2022 die eind 2021 bekend is gemaakt: 3,5%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2022 op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten, of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022 in verband met de uitzonderlijke hoge NEA-index voor 2020) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten. Het vervoerstarief, waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief 2021, verhoogd met de NEA-index voor 2022 (3,5%). Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de gewijzigde begroting 2022 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie.

Voor 2023 zijn de onderhandeling nog niet afgerond. Voor nu zal een salarisstijging van 2% worden ingerekend. Op het moment dat de resultaten van de cao-onderhandelingen bekend

zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden. Voor 2022-1 is gerekend met de cao-informatie die van toepassing is vanaf 1 december 2021 in combinatie met de cao-informatie die in zal gaan per 1 april 2022. Voor verdere toelichting zie 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

Beleidsindicatoren

Indicator	2022-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	te per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,28	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	2,2%	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
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 194.174	€ 22.387.304	€ 22.193.130
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.317	€ 13.317
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 22.256.448	€ -	€ -22.256.448
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.630.702	€ 2.630.702	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 25.081.324	€ 25.081.324	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves			€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 232.225	€ -	€ -232.225
Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten	€ 157.741	€ -	€ -157.741
Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 389.966	€ -	€ -389.966
Structureel en reëel evenwicht	€ 25.471.290	€ 25.081.324	€ -389.966

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 2022-1 is gebaseerd op de gerealiseerde zones, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV'er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019, verminderd met een afslag van 5%. Twee gemeenten hebben aangegeven een individuele opslag te willen hanteren van 5%. Het gaat hier om de gemeente Sittard-Geleen en de gemeente Stein. Alle andere gemeenten hebben gekozen om geen individuele opslag te hanteren.

Tabel Vervoersvolume 2022-1

Gemeente	Zones 1 jan t/m 31 dec 2019	Zones 2022	Opslag	Totaal aantal zones 2022 (incl. opslag)	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	49.695	47.210	0%	47.210	2.774	10.875	630
Beekdaelen	118.871	112.927	0%	112.927	3.486	27.107	795
Beesel	32.816	31.175	0%	31.175	3.630	11.298	420
Bergen	26.054	24.751	0%	24.751	165	4.817	215
Brunssum	140.785	133.746	0%	133.746	6.946	36.144	1.428
Echt-Susteren	117.327	111.461	0%	111.461	3.677	22.285	1.377
Eijsden-Margraten	87.370	83.002	0%	83.002	3.340	21.742	1.065
Gennep	65.181	61.922	0%	61.922	3.083	18.267	522
Gulpen-Wittem	56.825	53.984	0%	53.984	3.320	19.284	802
Heerlen	436.406	414.586	0%	414.586	7.563	68.394	5.294
Horst aan de Maas	97.094	92.239	0%	92.239	4.505	23.921	799
Kerkrade	292.881	278.237	0%	278.237	9.396	58.415	2.239
Landgraaf	214.957	204.209	0%	204.209	7.196	43.919	2.313
Leudal	91.368	86.800	0%	86.800	791	14.013	865
Maasgouw	87.447	83.075	0%	83.075	1.542	16.745	1.075
Maastricht	701.034	665.982	0%	665.982	38.759	210.269	6.757
Meerssen	104.627	99.396	0%	99.396	5.163	29.327	953
Nederweert	37.151	35.293	0%	35.293	713	3.245	282
Peel en Maas	95.568	90.790	0%	90.790	5.832	30.286	818
Roerdalen	49.714	47.228	0%	47.228	1.891	13.503	271
Roermond	162.009	153.909	0%	153.909	823	26.749	1.812
Simpelveld	31.768	30.180	0%	30.180	1.361	6.345	713
Sittard-Geleen	397.219	377.358	5%	397.219	30.442	98.743	4.281
Stein	56.053	53.250	5%	56.053	1.927	18.235	742
Vaals	37.502	35.627	0%	35.627	819	8.273	635
Valkenburg aan de Geul	80.595	76.565	0%	76.565	2.663	17.442	1.020
Venlo	292.181	277.572	0%	277.572	14.390	68.054	3.287
Venray	87.616	83.235	0%	83.235	1.768	19.073	1.074
Voerendaal	39.637	37.655	0%	37.655	1.164	6.195	522
Weert	93.771	89.082	0%	89.082	1.515	17.357	1.292
Totaal	4.181.522	3.972.446		3.995.110	170.643	970.323	44.296

In de tabel 'Vervoersvolume 2022-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV'er waarmee in deze begroting wordt gerekend weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

Tabel Vervoerskosten 2022-1

Gemeente	Zones 2022-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 220.472	€ 3.246	€ 5.111	€ 1.486	€ 230.315
Beekdaelen	€ 527.371	€ 4.078	€ 12.740	€ 1.877	€ 546.066
Beesel	€ 145.588	€ 4.247	€ 5.310	€ 991	€ 156.136
Bergen	€ 115.589	€ 193	€ 2.264	€ 507	€ 118.553
Brunssum	€ 624.593	€ 8.127	€ 16.988	€ 3.370	€ 653.077
Echt-Susteren	€ 520.521	€ 4.303	€ 10.474	€ 3.249	€ 538.547
Eijsden-Margraten	€ 387.617	€ 3.908	€ 10.219	€ 2.513	€ 404.257
Gennep	€ 289.176	€ 3.607	€ 8.585	€ 1.231	€ 302.598
Gulpen-Wittem	€ 252.104	€ 3.885	€ 9.064	€ 1.892	€ 266.945
Heerlen	€ 1.936.115	€ 8.849	€ 32.145	€ 12.495	€ 1.989.604
Horst aan de Maas	€ 430.758	€ 5.271	€ 11.243	€ 1.886	€ 449.157
Kerkrade	€ 1.299.367	€ 10.993	€ 27.455	€ 5.284	€ 1.343.099
Landgraaf	€ 953.657	€ 8.420	€ 20.642	€ 5.459	€ 988.178
Leudal	€ 405.354	€ 926	€ 6.586	€ 2.040	€ 414.907
Maasgouw	€ 387.959	€ 1.804	€ 7.870	€ 2.538	€ 400.171
Maastricht	€ 3.110.137	€ 45.348	€ 98.827	€ 15.947	€ 3.270.259
Meerssen	€ 464.178	€ 6.041	€ 13.783	€ 2.249	€ 486.251
Nederweert	€ 164.820	€ 834	€ 1.525	€ 666	€ 167.845
Peel en Maas	€ 423.987	€ 6.823	€ 14.234	€ 1.930	€ 446.976
Roerdalen	€ 220.556	€ 2.212	€ 6.347	€ 639	€ 229.754
Roermond	€ 718.753	€ 963	€ 12.572	€ 4.275	€ 736.563
Simpelveld	€ 140.939	€ 1.593	€ 2.982	€ 1.684	€ 147.197
Sittard-Geleen	€ 1.855.013	€ 35.617	€ 46.409	€ 10.102	€ 1.947.141
Stein	€ 261.768	€ 2.254	€ 8.571	€ 1.751	€ 274.343
Vaals	€ 166.378	€ 958	€ 3.888	€ 1.498	€ 172.722
Valkenburg aan de Geul	€ 357.560	€ 3.116	€ 8.198	€ 2.408	€ 371.281
Venlo	€ 1.296.261	€ 16.836	€ 31.985	€ 7.757	€ 1.352.840
Venray	€ 388.708	€ 2.069	€ 8.964	€ 2.533	€ 402.275
Voerendaal	€ 175.850	€ 1.362	€ 2.912	€ 1.231	€ 181.354
Weert	€ 416.015	€ 1.773	€ 8.158	€ 3.049	€ 428.995
Totaal	€ 18.657.161	€ 199.652	€ 456.052	€ 104.538	€ 19.417.403

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de eerste begrotingswijziging zijn toegelicht. De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2022-1' op pagina 35. Vanaf 1-1-2020 gelden de nieuwe tarieven conform de aanbesteding (zie de uitgangspuntennotitie).

Tabel Vervoerskorting in verband met NEA-index 2022-1

Gemeente	Zones 2022-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 2.205	€ 32	€ 51	€ 15	€ 2.303
Beekdaelen	€ 5.274	€ 41	€ 127	€ 19	€ 5.461
Beesel	€ 1.456	€ 42	€ 53	€ 10	€ 1.561
Bergen	€ 1.156	€ 2	€ 23	€ 5	€ 1.186
Brunssum	€ 6.246	€ 81	€ 170	€ 34	€ 6.531
Echt-Susteren	€ 5.205	€ 43	€ 105	€ 32	€ 5.385
Eijsden-Margraten	€ 3.876	€ 39	€ 102	€ 25	€ 4.043
Gennep	€ 2.892	€ 36	€ 86	€ 12	€ 3.026
Gulpen-Wittem	€ 2.521	€ 39	€ 91	€ 19	€ 2.669
Heerlen	€ 19.361	€ 88	€ 321	€ 125	€ 19.896
Horst aan de Maas	€ 4.308	€ 53	€ 112	€ 19	€ 4.492
Kerkrade	€ 12.994	€ 110	€ 275	€ 53	€ 13.431
Landgraaf	€ 9.537	€ 84	€ 206	€ 55	€ 9.882
Leudal	€ 4.054	€ 9	€ 66	€ 20	€ 4.149
Maasgouw	€ 3.880	€ 18	€ 79	€ 25	€ 4.002
Maastricht	€ 31.101	€ 453	€ 988	€ 159	€ 32.703
Meerssen	€ 4.642	€ 60	€ 138	€ 22	€ 4.863
Nederweert	€ 1.648	€ 8	€ 15	€ 7	€ 1.678
Peel en Maas	€ 4.240	€ 68	€ 142	€ 19	€ 4.470
Roerdalen	€ 2.206	€ 22	€ 63	€ 6	€ 2.298
Roermond	€ 7.188	€ 10	€ 126	€ 43	€ 7.366
Simpelveld	€ 1.409	€ 16	€ 30	€ 17	€ 1.472
Sittard-Geleen	€ 18.550	€ 356	€ 464	€ 101	€ 19.471
Stein	€ 2.618	€ 23	€ 86	€ 18	€ 2.743
Vaals	€ 1.664	€ 10	€ 39	€ 15	€ 1.727
Valkenburg aan de Geul	€ 3.576	€ 31	€ 82	€ 24	€ 3.713
Venlo	€ 12.963	€ 168	€ 320	€ 78	€ 13.528
Venray	€ 3.887	€ 21	€ 90	€ 25	€ 4.023
Voerendaal	€ 1.758	€ 14	€ 29	€ 12	€ 1.814
Weert	€ 4.160	€ 18	€ 82	€ 30	€ 4.290
Totaal	€ 186.572	€ 1.997	€ 4.561	€ 1.045	€ 194.174

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

De eigen bijdrage voor klanten is per 1 januari 2022 geïndexeerd met 1%. Zoals ook aangegeven in de financiële uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven (exclusief btw) voor verschillende regio's:

- € 0,79: Gemeente Gulpen-Wittem, Gemeente Maastricht, Gemeente Meerssen, Gemeente Vaals en Gemeente Valkenburg aan de Geul
- € 0,67: Gemeente Peel en Maas
- € 0,87: Gemeente Stein
- € 0,78: Overige gemeenten

Omnibuzz blijft de eigen bijdrage van de klanten ontvangen middels facturatie. De ontvangen bijdrage van de klanten zal per kwartaal uitbetaald worden aan de gemeenten. Deze eigen bijdrage wordt sinds april 2019 niet meer via de begroting en jaarrekening van Omnibuzz verantwoord. De eigen bijdrage voor de meereizende OV'er bedraagt € 2,34/zone, exclusief btw. Deze bijdrage is kostenneutraal voor de gemeenten. Aangezien de gemeenten de opbrengsten begroten, worden de kosten niet door de begroting van Omnibuzz gedekt maar door de begroting van de gemeenten. Op de toeslagen is geen eigen bijdrage van toepassing.



Tabel Vervoersresultaat 2022-1

Gemeente	Zones 2022-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 218.267	€ 3.213	€ 5.060	€ 1.472	€ 228.012
Beekdaelen	€ 522.097	€ 4.037	€ 12.613	€ 1.858	€ 540.606
Beesel	€ 144.132	€ 4.205	€ 5.257	€ 981	€ 154.575
Bergen	€ 114.433	€ 191	€ 2.242	€ 502	€ 117.367
Brunssum	€ 618.347	€ 8.046	€ 16.818	€ 3.336	€ 646.546
Echt-Susteren	€ 515.316	€ 4.260	€ 10.369	€ 3.216	€ 533.161
Eijsden-Margraten	€ 383.741	€ 3.869	€ 10.116	€ 2.488	€ 400.214
Gennep	€ 286.284	€ 3.571	€ 8.499	€ 1.219	€ 299.572
Gulpen-Wittem	€ 249.583	€ 3.846	€ 8.973	€ 1.873	€ 264.275
Heerlen	€ 1.916.754	€ 8.760	€ 31.824	€ 12.370	€ 1.969.708
Horst aan de Maas	€ 426.450	€ 5.218	€ 11.130	€ 1.867	€ 444.665
Kerkrade	€ 1.286.373	€ 10.883	€ 27.180	€ 5.232	€ 1.329.668
Landgraaf	€ 944.120	€ 8.335	€ 20.436	€ 5.405	€ 978.296
Leudal	€ 401.301	€ 917	€ 6.520	€ 2.020	€ 410.757
Maasgouw	€ 384.079	€ 1.786	€ 7.791	€ 2.513	€ 396.169
Maastricht	€ 3.079.036	€ 44.895	€ 97.838	€ 15.788	€ 3.237.557
Meerssen	€ 459.536	€ 5.981	€ 13.646	€ 2.226	€ 481.388
Nederweert	€ 163.172	€ 825	€ 1.510	€ 659	€ 166.167
Peel en Maas	€ 419.748	€ 6.755	€ 14.092	€ 1.911	€ 442.506
Roerdalen	€ 218.351	€ 2.190	€ 6.283	€ 633	€ 227.456
Roermond	€ 711.565	€ 953	€ 12.446	€ 4.233	€ 729.197
Simpelveld	€ 139.529	€ 1.577	€ 2.952	€ 1.667	€ 145.725
Sittard-Geleen	€ 1.836.463	€ 35.261	€ 45.945	€ 10.001	€ 1.927.670
Stein	€ 259.150	€ 2.232	€ 8.485	€ 1.733	€ 271.600
Vaals	€ 164.714	€ 949	€ 3.849	€ 1.483	€ 170.994
Valkenburg aan de Geul	€ 353.984	€ 3.084	€ 8.116	€ 2.384	€ 367.568
Venlo	€ 1.283.298	€ 16.668	€ 31.666	€ 7.680	€ 1.339.311
Venray	€ 384.821	€ 2.048	€ 8.875	€ 2.508	€ 398.252
Voerendaal	€ 174.091	€ 1.348	€ 2.883	€ 1.219	€ 179.540
Weert	€ 411.855	€ 1.755	€ 8.076	€ 3.019	€ 424.705
Totaal	€ 18.470.590	€ 197.656	€ 451.491	€ 103.492	€ 19.223.229

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume per gemeente in 2019, verminderd met een afslag van 5%. Twee gemeenten hebben aangegeven een individuele opslag te willen hanteren van 5%. Het gaat hier om de gemeente Sittard-Geleen en de gemeente Stein. Alle andere gemeenten hebben gekozen om geen individuele opslag te hanteren.

De tabel 'Vervoerskorting in verband met NEA-index 2022-1' wordt hierbij in mindering gebracht op tabel 'Vervoerskosten 2022-1'. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2022-1 en de oorspronkelijke begroting 2022 verwijzen wij naar 4.3 'Analyse eerste begrotingswijziging 2022 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2022' op pagina 45.

4.2.2 Kosten regie en planning

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

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS, peildatum 1 januari 2022).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz, peildatum 1 januari 2022).

Tabel kosten Regie en Planning 2022-1

Gemeente	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.790	544	1,42%	1,42%	1,42%	€ 28.763	€ -	€ 28.763
Beekdaelen	35.931	1.138	3,24%	2,96%	3,10%	€ 62.815	€ -	€ 62.815
Beesel	13.403	395	1,21%	1,03%	1,12%	€ 22.653	€ -	€ 22.653
Bergen	13.085	315	1,18%	0,82%	1,00%	€ 20.253	€ -	€ 20.253
Brunssum	27.691	1.062	2,49%	2,77%	2,63%	€ 53.290	€ -	€ 53.290
Echt-Susteren	31.727	1.075	2,86%	2,80%	2,83%	€ 57.317	€ -	€ 57.317
Eijsden-Margraten	25.855	971	2,33%	2,53%	2,43%	€ 49.214	€ -	€ 49.214
Gennep	17.221	660	1,55%	1,72%	1,63%	€ 33.129	€ -	€ 33.129
Gulpen-Wittem	14.162	588	1,28%	1,53%	1,40%	€ 28.438	€ -	€ 28.438
Heerlen	86.874	3.275	7,83%	8,53%	8,18%	€ 165.687	€ -	€ 165.687
Horst aan de Maas	43.054	892	3,88%	2,32%	3,10%	€ 62.827	€ -	€ 62.827
Kerkrade	45.233	2.476	4,07%	6,45%	5,26%	€ 106.603	€ -	€ 106.603
Landgraaf	37.066	1.949	3,34%	5,07%	4,21%	€ 85.246	€ -	€ 85.246
Leudal	35.948	956	3,24%	2,49%	2,86%	€ 58.030	€ -	€ 58.030
Maasgouw	24.036	853	2,17%	2,22%	2,19%	€ 44.440	€ -	€ 44.440
Maastricht	120.837	5.543	10,89%	14,43%	12,66%	€ 256.516	€ -	€ 256.516
Meerssen	18.556	928	1,67%	2,42%	2,04%	€ 41.417	€ -	€ 41.417
Nederweert	17.320	402	1,56%	1,05%	1,30%	€ 26.413	€ -	€ 26.413
Peel en Maas	44.381	869	4,00%	2,26%	3,13%	€ 63.431	€ -	€ 63.431
Roerdalen	20.553	411	1,85%	1,07%	1,46%	€ 29.601	€ -	€ 29.601
Roermond	59.142	1.856	5,33%	4,83%	5,08%	€ 102.942	€ -	€ 102.942
Simpelveld	10.441	321	0,94%	0,84%	0,89%	€ 17.998	€ -	€ 17.998
Sittard-Geleen	91.760	3.684	8,27%	9,59%	8,93%	€ 180.936	€ -	€ 180.936
Stein	24.806	586	2,23%	1,53%	1,88%	€ 38.100	€ -	€ 38.100
Vaals	10.113	437	0,91%	1,14%	1,02%	€ 20.759	€ -	€ 20.759
Valkenburg aan de Geul	16.159	603	1,46%	1,57%	1,51%	€ 30.656	€ -	€ 30.656
Venlo	102.176	3.468	9,20%	9,03%	9,12%	€ 184.744	€ -	€ 184.744
Venray	43.997	702	3,96%	1,83%	2,90%	€ 58.675	€ -	€ 58.675
Voerendaal	12.408	339	1,12%	0,88%	1,00%	€ 20.268	€ -	€ 20.268
Weert	50.362	1.108	4,54%	2,88%	3,71%	€ 75.195	€ -	€ 75.195
Totaal	1.110.087	38.406	100,00%	100,00%	100,00%	€ 2.026.355	€ -	€ 2.026.355

De kosten voor regie bestaan volledig uit de salariskosten van de medewerkers van ritreservering. Binnen Omnibuzz is dit de afdeling uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar het overzicht van de bezetting in paragraaf ‘Afdeling uitvoering’ op pagina 30. In deze begroting wordt ervan uitgegaan dat de planning niet door Omnibuzz wordt uitgevoerd.

De kosten van planning maken onderdeel uit van het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de tabel ‘Tabel Vervoerskosten 2022-1’ op pagina 36.

4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten

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

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2022).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2022).

Tabel Bedrijfsvoeringkosten 2022-1

	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.790	544	1,42%	1,42%	1,42%	€ 19.257	€ 32.187	€ 189	€ 51.633
Beekdaelen	35.931	1.138	3,24%	2,96%	3,10%	€ 42.056	€ 70.293	€ 413	€ 112.762
Beesel	13.403	395	1,21%	1,03%	1,12%	€ 15.167	€ 25.350	€ 149	€ 40.666
Bergen	13.085	315	1,18%	0,82%	1,00%	€ 13.559	€ 22.664	€ 133	€ 36.356
Brunssum	27.691	1.062	2,49%	2,77%	2,63%	€ 35.678	€ 59.634	€ 350	€ 95.662
Echt-Susteren	31.727	1.075	2,86%	2,80%	2,83%	€ 38.374	€ 64.140	€ 377	€ 102.890
Eijsden-Margraten	25.855	971	2,33%	2,53%	2,43%	€ 32.949	€ 55.072	€ 323	€ 88.345
Gennep	17.221	660	1,55%	1,72%	1,63%	€ 22.180	€ 37.073	€ 218	€ 59.471
Gulpen-Wittem	14.162	588	1,28%	1,53%	1,40%	€ 19.039	€ 31.823	€ 187	€ 51.049
Heerlen	86.874	3.275	7,83%	8,53%	8,18%	€ 110.929	€ 185.411	€ 1.089	€ 297.429
Horst aan de Maas	43.054	892	3,88%	2,32%	3,10%	€ 42.063	€ 70.306	€ 413	€ 112.783
Kerkrade	45.233	2.476	4,07%	6,45%	5,26%	€ 71.372	€ 119.294	€ 701	€ 191.366
Landgraaf	37.066	1.949	3,34%	5,07%	4,21%	€ 57.073	€ 95.394	€ 560	€ 153.028
Leudal	35.948	956	3,24%	2,49%	2,86%	€ 38.851	€ 64.938	€ 381	€ 104.171
Maasgouw	24.036	853	2,17%	2,22%	2,19%	€ 29.753	€ 49.731	€ 292	€ 79.776
Maastricht	120.837	5.543	10,89%	14,43%	12,66%	€ 171.740	€ 287.054	€ 1.686	€ 460.480
Meerssen	18.556	928	1,67%	2,42%	2,04%	€ 27.729	€ 46.348	€ 272	€ 74.349
Nederweert	17.320	402	1,56%	1,05%	1,30%	€ 17.684	€ 29.557	€ 174	€ 47.415
Peel en Maas	44.381	869	4,00%	2,26%	3,13%	€ 42.468	€ 70.983	€ 417	€ 113.868
Roerdalen	20.553	411	1,85%	1,07%	1,46%	€ 19.818	€ 33.125	€ 195	€ 53.138
Roermond	59.142	1.856	5,33%	4,83%	5,08%	€ 68.920	€ 115.196	€ 677	€ 184.793
Simpelveld	10.441	321	0,94%	0,84%	0,89%	€ 12.050	€ 20.140	€ 118	€ 32.308
Sittard-Geleen	91.760	3.684	8,27%	9,59%	8,93%	€ 121.138	€ 202.476	€ 1.189	€ 324.803
Stein	24.806	586	2,23%	1,53%	1,88%	€ 25.508	€ 42.635	€ 250	€ 68.394
Vaals	10.113	437	0,91%	1,14%	1,02%	€ 13.898	€ 23.230	€ 136	€ 37.264
Valkenburg aan de Geul	16.159	603	1,46%	1,57%	1,51%	€ 20.524	€ 34.305	€ 201	€ 55.031
Venlo	102.176	3.468	9,20%	9,03%	9,12%	€ 123.688	€ 206.738	€ 1.214	€ 331.640
Venray	43.997	702	3,96%	1,83%	2,90%	€ 39.284	€ 65.660	€ 386	€ 105.330
Voerendaal	12.408	339	1,12%	0,88%	1,00%	€ 13.570	€ 22.681	€ 133	€ 36.383
Weert	50.362	1.108	4,54%	2,88%	3,71%	€ 50.344	€ 84.147	€ 494	€ 134.985
Totaal	1.110.087	38.406	100%	100%	100%	€ 1.356.664	€ 2.267.585	€ 13.317	€ 3.637.566

In de eerste begrotingswijziging 2022 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse eerste begrotingswijziging 2022 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2022' op pagina 45 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2022.

4.2.4 Tabel Eindresultaat

Gemeente	2022-1	
Beek	€	308.407
Beekdaelen	€	716.183
Beesel	€	217.894
Bergen	€	173.976
Brunssum	€	795.499
Echt-Susteren	€	693.368
Eijsden-Margraten	€	537.773
Gennep	€	392.172
Gulpen-Wittem	€	343.762
Heerlen	€	2.432.824
Horst aan de Maas	€	620.275
Kerkrade	€	1.627.636
Landgraaf	€	1.216.570
Leudal	€	572.958
Maasgouw	€	520.385
Maastricht	€	3.954.553
Meerssen	€	597.155
Nederweert	€	239.994
Peel en Maas	€	619.805
Roerdalen	€	310.195
Roermond	€	1.016.932
Simpelveld	€	196.031
Sittard-Geleen	€	2.433.409
Stein	€	378.093
Vaals	€	229.017
Valkenburg aan de Geul	€	453.255
Venlo	€	1.855.696
Venray	€	562.257
Voerendaal	€	236.191
Weert	€	634.885
Totaal	€	24.887.150

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2022-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2022-1 gevraagd wordt.

4.2.5 Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2022-1

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal	Eindresultaat begroting
Beek	1,42%	€ 270.167	€ 38.240	€ 308.407	€ 308.407
Beekdaelen	3,10%	€ 632.670	€ 83.513	€ 716.183	€ 716.183
Beesel	1,12%	€ 187.777	€ 30.117	€ 217.894	€ 217.894
Bergen	1,00%	€ 147.050	€ 26.926	€ 173.976	€ 173.976
Brunssum	2,63%	€ 724.650	€ 70.848	€ 795.499	€ 795.499
Echt-Susteren	2,83%	€ 617.166	€ 76.202	€ 693.368	€ 693.368
Eijsden-Margraten	2,43%	€ 472.344	€ 65.429	€ 537.773	€ 537.773
Gennep	1,63%	€ 348.127	€ 44.045	€ 392.172	€ 392.172
Gulpen-Wittem	1,40%	€ 305.954	€ 37.807	€ 343.762	€ 343.762
Heerlen	8,18%	€ 2.212.545	€ 220.279	€ 2.432.824	€ 2.432.824
Horst aan de Maas	3,10%	€ 536.747	€ 83.528	€ 620.275	€ 620.275
Kerkrade	5,26%	€ 1.485.909	€ 141.727	€ 1.627.636	€ 1.627.636
Landgraaf	4,21%	€ 1.103.236	€ 113.334	€ 1.216.570	€ 1.216.570
Leudal	2,86%	€ 495.808	€ 77.150	€ 572.958	€ 572.958
Maasgouw	2,19%	€ 461.302	€ 59.083	€ 520.385	€ 520.385
Maastricht	12,66%	€ 3.613.517	€ 341.036	€ 3.954.553	€ 3.954.553
Meerssen	2,04%	€ 542.091	€ 55.064	€ 597.155	€ 597.155
Nederweert	1,30%	€ 204.879	€ 35.116	€ 239.994	€ 239.994
Peel en Maas	3,13%	€ 535.473	€ 84.331	€ 619.805	€ 619.805
Roerdalen	1,46%	€ 270.841	€ 39.355	€ 310.195	€ 310.195
Roermond	5,08%	€ 880.072	€ 136.860	€ 1.016.932	€ 1.016.932
Simpelveld	0,89%	€ 172.104	€ 23.928	€ 196.031	€ 196.031
Sittard-Geleen	8,93%	€ 2.192.856	€ 240.553	€ 2.433.409	€ 2.433.409
Stein	1,88%	€ 327.440	€ 50.653	€ 378.093	€ 378.093
Vaals	1,02%	€ 201.419	€ 27.598	€ 229.017	€ 229.017
Valkenburg aan de Geul	1,51%	€ 412.499	€ 40.757	€ 453.255	€ 453.255
Venlo	9,12%	€ 1.610.080	€ 245.616	€ 1.855.696	€ 1.855.696
Venray	2,90%	€ 484.249	€ 78.008	€ 562.257	€ 562.257
Voerendaal	1,00%	€ 209.245	€ 26.946	€ 236.191	€ 236.191
Weert	3,71%	€ 534.914	€ 99.971	€ 634.885	€ 634.885
Totaal	100%	€ 22.193.130	€ 2.694.020	**€ 24.887.150**	**€ 24.887.150**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2022-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2022-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

4.2.6 Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2022-1	Eindresultaat begroting 2022	Verschil	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 308.407	€ 314.230	€ -5.823	€ -6.113	€ 289
Beekdaelen	€ 716.183	€ 730.469	€ -14.286	€ -14.708	€ 422
Beesel	€ 217.894	€ 222.591	€ -4.697	€ -4.550	€ -147
Bergen	€ 173.976	€ 176.447	€ -2.471	€ -2.905	€ 434
Brunssum	€ 795.499	€ 815.958	€ -20.459	€ -19.222	€ -1.238
Echt-Susteren	€ 693.368	€ 706.007	€ -12.639	€ -13.721	€ 1.082
Eijsden-Margraten	€ 537.773	€ 544.902	€ -7.129	€ -9.087	€ 1.958
Gennep	€ 392.172	€ 399.983	€ -7.811	€ -8.078	€ 267
Gulpen-Wittem	€ 343.762	€ 351.844	€ -8.082	€ -7.743	€ -340
Heerlen	€ 2.432.824	€ 2.473.928	€ -41.104	€ -47.484	€ 6.380
Horst aan de Maas	€ 620.275	€ 626.202	€ -5.927	€ -9.098	€ 3.171
Kerkrade	€ 1.627.636	€ 1.658.623	€ -30.987	€ -33.703	€ 2.716
Landgraaf	€ 1.216.570	€ 1.239.645	€ -23.075	€ -24.984	€ 1.909
Leudal	€ 572.958	€ 583.907	€ -10.949	€ -11.302	€ 353
Maasgouw	€ 520.385	€ 527.220	€ -6.835	€ -8.860	€ 2.026
Maastricht	€ 3.954.553	€ 4.042.606	€ -88.053	€ -88.550	€ 497
Meerssen	€ 597.155	€ 609.594	€ -12.439	€ -12.847	€ 408
Nederweert	€ 239.994	€ 245.789	€ -5.795	€ -5.314	€ -480
Peel en Maas	€ 619.805	€ 626.133	€ -6.328	€ -9.274	€ 2.944
Roerdalen	€ 310.195	€ 317.172	€ -6.977	€ -6.712	€ -264
Roermond	€ 1.016.932	€ 1.045.482	€ -28.550	€ -24.859	€ -3.691
Simpelveld	€ 196.031	€ 201.726	€ -5.695	€ -4.944	€ -750
Sittard-Geleen	€ 2.433.409	€ 2.377.769	€ 55.640	€ 48.587	€ 7.054
Stein	€ 378.093	€ 375.845	€ 2.248	€ 3.840	€ -1.592
Vaals	€ 229.017	€ 234.326	€ -5.309	€ -5.074	€ -235
Valkenburg aan de Geul	€ 453.255	€ 459.665	€ -6.410	€ -8.186	€ 1.777
Venlo	€ 1.855.696	€ 1.912.469	€ -56.773	€ -47.878	€ -8.896
Venray	€ 562.257	€ 572.310	€ -10.053	€ -10.666	€ 613
Voerendaal	€ 236.191	€ 241.375	€ -5.184	€ -5.118	€ -66
Weert	€ 634.885	€ 663.192	€ -28.307	€ -20.721	€ -7.586
Totaal	€ 24.887.150	€ 25.297.409	€ -410.259	€ -419.275	€ 9.015

4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2022 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2022

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

	2022-1	2022			
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	5% Afslag vervoer	Opslag 2 gemeenten 5%
Beek	€ 228.012	€ 234.063	€ -6.052	€ 6.052	€ -
Beekdaelen	€ 540.606	€ 554.947	€ -14.342	€ -14.342	€ -
Beesel	€ 154.575	€ 158.662	€ -4.087	€ -4.087	€ -
Bergen	€ 117.367	€ 120.485	€ -3.118	€ -3.118	€ -
Brunssum	€ 646.546	€ 663.684	€ -17.138	€ -17.138	€ -
Echt-Susteren	€ 533.161	€ 547.324	€ -14.163	€ -14.163	€ -
Eijsden-Margraten	€ 400.214	€ 410.825	€ -10.611	€ -10.611	€ -
Gennep	€ 299.572	€ 307.507	€ -7.934	€ -7.934	€ -
Gulpen-Wittem	€ 264.275	€ 271.262	€ -6.987	€ -6.987	€ -
Heerlen	€ 1.969.708	€ 2.022.089	€ -52.381	€ -52.381	€ -
Horst aan de Maas	€ 444.665	€ 456.455	€ -11.790	€ -11.790	€ -
Kerkrade	€ 1.329.668	€ 1.364.977	€ -35.309	€ -35.309	€ -
Landgraaf	€ 978.296	€ 1.004.271	€ -25.975	€ -25.975	€ -
Leudal	€ 410.757	€ 421.682	€ -10.924	€ -10.924	€ -
Maasgouw	€ 396.169	€ 406.692	€ -10.523	€ -10.523	€ -
Maastricht	€ 3.237.557	€ 3.323.253	€ -85.696	€ -85.696	€ -
Meerssen	€ 481.388	€ 494.138	€ -12.750	€ -12.750	€ -
Nederweert	€ 166.167	€ 170.596	€ -4.429	€ -4.429	€ -
Peel en Maas	€ 442.506	€ 454.212	€ -11.706	€ -11.706	€ -
Roerdalen	€ 227.456	€ 233.482	€ -6.026	€ -6.026	€ -
Roermond	€ 729.197	€ 748.583	€ -19.385	€ -19.385	€ -
Simpelveld	€ 145.725	€ 149.596	€ -3.870	€ -3.870	€ -
Sittard-Geleen	€ 1.927.670	€ 1.884.526	€ 43.144	€ -48.679	€ 91.823
Stein	€ 271.600	€ 265.483	€ 6.117	€ -6.840	€ 12.957
Vaals	€ 170.994	€ 175.532	€ -4.538	€ -4.538	€ -
Valkenburg aan de Geul	€ 367.568	€ 377.324	€ -9.756	€ -9.756	€ -
Venlo	€ 1.339.311	€ 1.374.840	€ -35.529	€ -35.529	€ -
Venray	€ 398.252	€ 408.821	€ -10.569	€ -10.569	€ -
Voerendaal	€ 179.540	€ 184.315	€ -4.775	€ -4.775	€ -
Weert	€ 424.705	€ 435.989	€ -11.284	€ -11.284	€ -
Totaal	€ 19.223.229	€ 19.625.613	€ -402.384	€ -507.164	€ 104.781

Het totale vervoersresultaat is gedaald met ruim € 402.384,- ten opzichte van de begroting 2022.

Deze daling is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- De impact op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19 heeft als gevolg dat de gewijzigde begroting 2022–1 gebaseerd is op het gerealiseerde vervoersvolume 2019, verminderd met een afslag van 5%. De afslag van 5% is tevens ingerekend op het vervoersvolume, op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV'er. Dit leidt tot een daling van € 507.164,-.
- Voor een tweetal gemeenten is een individueel opslagpercentage ingerekend. Het gaat hier om de gemeente Stein en de gemeente Sittard-Geleen. Dit leidt tot een stijging van het vervoersvolume van € 104.781,-
- Als gevolg van de hoge NEA-index in 2020 van 6,7% is de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 ingerekend met een NEA-index 2020 van 2,7%. Deze index van 2,7% is het verschil van de NEA-index 2020 6,7% minus het gedeelte voor de BPM 4,0%. De NEA-index voor 2022 is in december 2021 bekendgemaakt en bedraagt 3,5%. Bij het opstellen van de gewijzigde begroting 2022-1, de begroting 2023 en het meerjarenperspectief 2024-2026 is de NEA-index 3,5% ingerekend en resulteert deze verwerking ook in een stijging van het vervoersresultaat omdat voorheen in de meerjarenbegroting gerekend is met een NEA-index van 1% in de meerjarenbegroting. De stijging van de NEA-index heeft effect op alle elementen van het vervoersresultaat.

Eventuele meerkosten voor het veilig vervoeren van klanten als gevolg van verdere maatregelen met betrekking tot COVID-19 zijn op dit moment nog niet in te schatten. Meerkosten vervoer worden afgerekend middels het vervoersresultaat en zijn daarmee gedekt middels de begroting.

De voortgang van de COVID-19 gevolgen voor het Omnibuzz-vervoer worden per kwartaal voorgelegd aan het bestuur middels de voortgangsrapportages en bestuurinformatiebrieven.

4.3.2 Totaalanalyse

Op totaalniveau dalen de kosten ten opzichte van de vorige begroting 2022 met € 410.259,- naar € 24.887.150,-.

Naast de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 402.384,- dalen ook de kosten van regie met € 59.489,-. De bedrijfsvoering kosten stijgen daarentegen met € 53.756,-.

De kosten van regie dalen per saldo met € 59.489,-. Dit is als volgt te verklaren:

De lonen zijn opnieuw berekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. De onregelmatigheidstoeslag en de derving onregelmatigheidstoeslag is opnieuw ingerekend en tellen ook mee in de berekening van de sociale lasten en pensioenlasten. Daarnaast is het percentage van de WHK verlaagd van 1,76% naar 1,32%.

De kosten van bedrijfsvoering stijgen per saldo met € 53.756,-. Dit is opgebouwd uit een component voor:

- De beheerkosten.
- De loonkosten.
- De kapitaalkosten.

De beheerkosten dalen per saldo met € 2.167,-. Dit wordt met name veroorzaakt door:

- Een hogere tegemoetkoming in de telefoonkosten. (+ € 3.000,-).
- Een lagere afschrijving met betrekking tot de dubieuze debiteuren. (- € 3.500,-).
- De daling van de verwachte bonus/malus met € 4.500,-.
- Een verwachte daling in de woon-werk vergoeding (- € 4.400,-).
- Een stijging van de automatiseringskosten met € 4.200,-.
- Een stijging van de applicatiekosten met betrekking tot inregeling van de terugbetalingsvergoeding naar aanleiding van klachten, € 4.000,-.
- De opname van een post van € 5.000,- voor het project archivering.

De loonkosten stijgen per saldo met € 53.756,-.
De oorzaak hiervan betreft grotendeels de cao-stijgingen: Op 1 december 2021 heeft er stijging plaatsgevonden en op 1 april 2022 zal er wederom een cao-stijging plaatsvinden. Naast de stijging van de cao wordt er ook een functie tijdelijk extern ingehuurd (adviseur finance & control), hetgeen leidt tot een stijging van de loonkosten. Voor de invulling van deze functie is momenteel een vacature uitgezet.

Het saldo in de bestemmingsreserve 'ICT' bedraagt op 31-12-2021 € 264.378,-. Hiervan is € 36.749,- reeds gealloceerd voor toekomstige afschrijvingen. Het restant is beschikbaar in de begroting 2022-1 voor de volgende geoormerkte projecten: aanbesteding ICT beheer, aanpassing programmeertaal OMA en de ontwikkeling van 'MijnOmnibuzz'. Uit de resultaat bestemming 2021 zal nog een bedrag worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve ICT ter dekking van de benodigde investeringen om hybride werken mogelijk te maken.

5

Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	122.600	-	-	122.600	10,00%		20.063	-	122.600	102.537
Hardware	29.790,28	-	-	29.790	33,33%		14.552	-	29.790	15.238
Inrichting en verbouwing	92.630,24	-	-	92.630	4,00%		4.398	-	92.630	88.232
Technische installaties	59.935,56	-	-	59.936	6,67%		5.452	-	59.936	54.483
Software	50.313,99	-	-	50.314	10,00%		6.949	-	50.314	43.365
Totaal Wmo-vervoer	355.270	-	-	355.270		-	51.414	-	355.270	303.856
Totaal-generaal	355.270	-	-	355.270	-	-	51.414	-	355.270	303.856

5.2 Staat van reserves

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking vd rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resultaat 2022	Reserves na bestemming ultimo 2022
Reserves								
Algemene reserve	900.000,00	-	-	-	900.000	-	-	900.000,00
Bestemmingsreserve personeel	187.118,00	-	-	157.741,00	29.377	-	-	29.377,00
Bestemming ICT	268.974,00	-	-	232.225,00	36.749	-	-	36.749,00
Totaal Reserves	1.356.092	-	-	389.966	966.126	-	-	966.126

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

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

1 Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz
Het risico dat door politieke verschuiving (verkiezingen) of een algemene verandering in het politieke klimaat gemeenten niet meer achter de missie en visie van Omnibuzz staan of over onvoldoende middelen beschikken om deze te realiseren. Dit kan met name invloed hebben op de eventuele instroom van additionele vormen van doelgroepenvervoer. Met de reactie van Omnibuzz op de evaluatie van de GR Omnibuzz wordt getracht om een kaderdocument vast te stellen, waarin de gezamenlijke missie en de visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten worden bevestigd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurder worden aangeboden.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
1.000.000	40%	400.000

2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling
Het risico dat er door wijzigingen die Omnibuzz zelf niet in de hand heeft onvoorziene fluctuaties ontstaan in de volumes van met name het Wmo-doelgroepenvervoer.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
500.000	80%	400.000

4 Gebrek aan kennis omtrent nieuwe activiteiten, processen en/of projecten
Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over de nieuwe activiteiten zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingenvervoer en jeugd en de hiermee verbonden processen.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
100.000	60%	60.000

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
820.000	40%	328.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	1.308.000





omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER



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

V1.00 - 202204