Aan: Gemeenteraad
T.a.v. de Griffie

Sittard, 4 april 2024

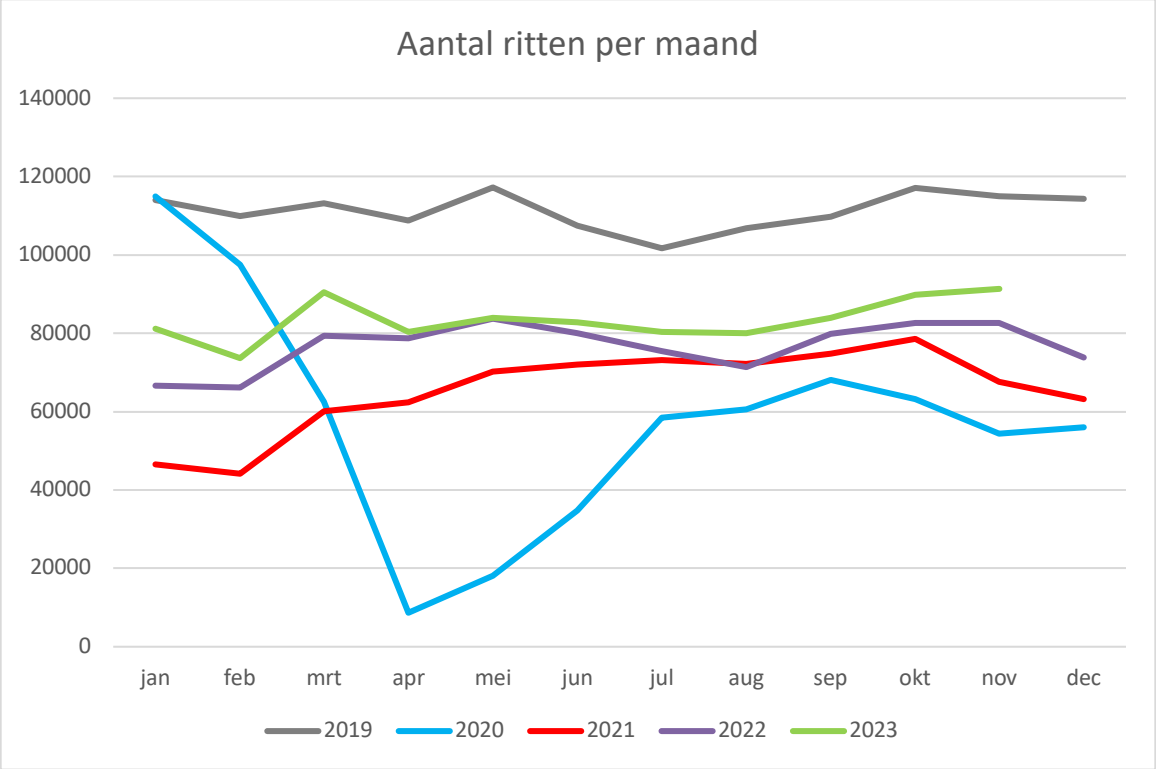
Onderwerp: Concept Jaarrekening 2023.
Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025.
Concept eerste wijziging begroting 2024-1.
Concept begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028.

Geachte dames en heren,

Met genoegen bieden wij u, namens het dagelijks bestuur, bovengenoemde financiële stukken aan met betrekking tot de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. In deze brief geven wij een korte inhoudelijke toelichting hierop.

Concept jaarrekening 2023
In de jaarrekening inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar 2023. In dit jaar hebben wij kunnen constateren dat de vervoersvraag - na de periode van COVID-19 en de nasleep hiervan – zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot circa 80% van het niveau vóór COVID-19. Op gemeenteniveau zijn de verschillen in de ontwikkeling van het vervoer echter zeer groot. Voor de meerderheid van de gemeenten geldt echter dat zij (ruim) binnen de begroting 2023-2 zijn gebleven. Voor een zestal deelnemers geldt dit niet, bij deze gemeenten is sprake van een overschrijding.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het vervoer in de afgelopen 5 jaren grafisch weergegeven. Deze grijze lijn betreft het aantal ritten in het ‘normale’ pre-COVID jaar 2019. De blauwe lijn geeft 2020 weer, waarin duidelijk de extreme terugval in vervoer naar aanleiding van de eerste golf is te zien. De rode en paarse lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2021 respectievelijk 2022 zien. De groene lijn tenslotte laat de ontwikkeling van het vervoer in 2023 zien. Het is duidelijk te zien dat deze nog onder het niveau van 2019 ligt. Ook is te zien dat de vervoersvraag is gestegen ten opzichte van 2022 en de trend zich lijkt te hebben gestabiliseerd op totaalniveau. In het laatste kwartaal is een lichte stijging waarneembaar.



Een lagere vervoersvraag betekent echter niet dat de vervoerskosten 1-op-1 lager uitvallen. De vervoerders hebben - toen ze inschreven bij de aanbesteding - hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een - op basis van historische data - verwacht vervoersvolume. Naar aanleiding van COVID-19 en de nasleep hiervan (lees: de structureel lagere vervoersvraag) hebben wij met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum. In de basis raamovereenkomst was reeds een tarief correctie tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80% van het ingeschatte vervoer. In het addendum met de vervoerders zijn deze tabellen doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dit betekent dus dat de vervoerders een compensatie krijgen in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag, het zogenaamde flexibele tarief.

Voor 2023 hadden wij in de begrotingswijziging 2023-2 het vervoersvolume vanwege de lagere vervoersvraag reeds naar beneden bijgesteld met 7,5% ten opzichte van 2019. Gecombineerd met een correctie op de historisch hoge NEA-index (13,7% in de begrotingswijziging in plaats van 3,5% in de eerste begroting 2023) was de begroting met € 0,3 mln. naar beneden bijgesteld. In de praktijk is het vervoer op totaalniveau nog lager uitgevallen, waardoor wij in de voorliggende jaarrekening over 2023 een onderschrijding (ten opzichte van de begrotingswijziging 2023-2) van het vervoer hebben gerealiseerd van € 1,5 mln. Ook op de indirecte vervoerskosten en overhead hebben wij € 0,5 mln. minder kosten gerealiseerd, waardoor de jaarrekening 2023 wordt afgesloten met een positief resultaat van ruim € 2,0 mln. Dit is inclusief het GGZ vervoer dat wij in 2023 hebben uitgevoerd voor de gemeenten Roermond en Nederweert. Voor dit GGZ vervoer wordt separate

administratie gevoerd en deze wordt ook afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2023 ad € 2.069.855 als volgt te bestemmen:

- € 1.994.855 uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd);
- € 75.000 dotatie aan de bestemmingsreserve Data-analyse.

Omnibuzz beschikt over een schat aan (reis-)data. De afgelopen periode hebben wij gemerkt dat wij in toenemende mate vragen krijgen van gemeenten waarbij data analyse onmisbaar is. We hebben hiervoor echter beperkte expertise in huis. Door hier aan de voorkant in te investeren zullen wij in staat zijn om ook ons voorspellend vermogen te vergroten en gemeenten adequater te kunnen adviseren.

Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2024-1 en 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028. De financiële uitgangspunten zijn op 20 december 2023 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik en evaluatie op en van reeds gerealiseerde zaken alsmede een omgevingsanalyse, legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2024 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

Concept begroting 2024-1 en concept begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2024-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2024 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Zo hebben wij de gewijzigde vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begrotingen. Dit betekent dat (op totaalniveau) de begrotingen aanzienlijk naar beneden zijn bijgesteld. We verwachten hiermee de begrotingen meer in lijn te hebben gebracht met de werkelijke vervoersvraag op gemeenteniveau, zodat er geen grote afrekeningen meer hoeven plaats te vinden na afsluiting van het boekjaar.
In de voorliggende begrotingen is ook het GGZ-vervoer verwerkt dat wij voor de gemeenten Roermond en Nederweert verzorgen en vanaf augustus 2024 ook het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdalen, Roermond, Weert en Nederweert.

Begroting 2024-1

Ten opzichte van de vorige begroting 2024 vallen de totale kosten voor het WMO vervoer € 1,5 mln. lager uit. Deze daling kan worden uitgesplitst naar de directe

vervoerskosten alsmede de indirecte vervoerskosten en overhead.

Directe vervoerskosten 2024-1

- Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index voor 2024 die is vastgesteld op 3,4%. In de eerste begroting 2024 was 3,5% ingerekend (NEA-index 2022). Per saldo heeft dit dus geleid tot een marginale kostendaling van 0,1%
- Gezien het grillige en onvoorspelbare karakter van de vervoersvraag in de afgelopen jaren hebben wij het vervoersvolume in de eerste begroting 2024 gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019 (pré COVID-19), en hier een afslag op toegepast van 5%. De stabilisering van het vervoer vanaf 2023 en de grote verschillen op gemeenteniveau vormen echter aanleiding om weer aansluiting te zoeken bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2024-1: namelijk het vervoer te baseren op de realisatie op gemeenteniveau in het jaar ervoor, 2023. Vanaf de begrotingswijziging 2024-1 zal de inschatting van de vervoersvraag dus beter aansluiten op de actualiteit. Voor de meeste gemeenten heeft dit geleid tot een neerwaartse aanpassing van de begroting voor de directe vervoerskosten, voor een zestal gemeenten echter tot een stijging die varieert van marginaal tot substantieel. Op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,8 mln. In het gehanteerde vervoerstarief is rekening gehouden met het flexibele tarief, zoals toegelicht op pagina 2.
- In de begroting 2024-1 is een generiek opslagpercentage van 5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar om een stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2024-1 heeft geen van de 30 gemeenten aangegeven hiervan te willen afwijken. Het effect van de opslag bedraagt op totaalniveau ca. € 1 mln.
- Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een verlaging van de begroting op totaalniveau van € 1,8 mln.

Kosten 2024-1 indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 255.000 ten opzichte van de eerste begroting 2024. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de cao verhogingen per 1 januari en 1 oktober 2024, waardoor de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en de klantenservice op jaarbasis met 5,08% stijgen, terwijl met 2% rekening was gehouden. Daarnaast zijn noodzakelijke aanpassingen in de telefooncentrale, aanpassingen in systeem- en rapportagemodules en beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz ingerekend.
Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van deze gemaakte cao-afspraken. Tevens leiden prijsstijgingen van diverse leveranciers, de noodzakelijke vernieuwing van de website en verplichtingen uit hoofde van archiefbeheer tot hogere overheadkosten. Verdere kostenstijgingen hebben wij voor een deel kunnen opvangen door bijvoorbeeld lagere reiskosten woon-werk en print en kopieerkosten. Per saldo laten de overhead kosten een stijging zien van € 82.000.

Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2024-1bedraagt, conform de

gemeentelijke IV-3 maatstaven 10,0% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen zullen wij de ontwikkeling van dit percentage nauwlettend in de gaten en stabiel houden.

Begroting 2025 e.v.

De begroting voor 2025 wordt met een bedrag van € 2,1 mln. verlaagd.
Voor de begroting 2025 geldt in zijn algemeenheid hetzelfde als voor de begrotingswijziging 2024-1: In de vorige meerjarenbegroting was voor 2025 uitgegaan van het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, verminderd met een afslag van 2,5%. Voor de jaren 2026 e.v. werd ook uitgegaan van de realisatie 2019, echter zonder afslag. De eerder in deze brief genoemde lagere vervoersvraag, stabilisering van het vervoer vanaf 2023 én de grote verschillen op gemeenteniveau hebben er toe geleid om weer aansluiting te zoeken bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoersvolume voor 2025: namelijk het vervoer te baseren op een actuele basis: het begrote vervoersvolume voor 2024, dat gebaseerd is op de realisatie 2023, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor de meeste gemeenten heeft dit geresulteerd in een verlaging van de begroting voor de directe vervoerskosten, op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,4 mln. In het gehanteerde vervoerstarief is rekening gehouden met het flexibele tarief, zoals toegelicht op pagina 2. Voor 2025 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index van 2023 ingerekend á 3,4% .
De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2025 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 216.000 en € 59.000, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2024 en indexaties van leveranciers en verplichte evaluatie van de gemeenschappelijke regeling in 2025.

Ten slotte

Wij geven u met deze documenten een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2023.
Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Deze kunt u indienen binnen een termijn van twaalf weken, de wettelijke deadline hiervoor is **27 juni 2024.** Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur staat geagendeerd voor 3 juli 2024.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 18 april aanstaande om 19.00 uur een digitale informatiebijeenkomst organiseert voor raadsleden over deze onderwerpen. De uitnodiging hiervoor is aan de griffies verstuurd.

Mr. G.M.F. Vreuls	V.G.J. Zwijnenberg
Directeur	Voorzitter