Uitganspuntennotitie Omnibuzz 2024-1, 2025 en 2026-2028



1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2024-1, de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026 tot en met 2028. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het (financieel economisch) beleid van Omnibuzz.

Omnibuzz werkt vanuit vastgestelde kaders, zoals het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, de nota reserves en voorzieningen, financiële verordening, raamovereenkomsten met vervoerders en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In 2021 is het productenboek geactualiseerd en vastgesteld als bijlage bij de DVO. Hierin zijn alle reguliere taken goed omschreven. Voor zes gemeenten uit Midden-Limburg is in 2023 aanvullend een DVO afgesloten voor het leerlingenvervoer. De uitgangspunten voor dit vervoer zullen apart benoemd worden. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

De uitgangspunten worden gehanteerd als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

In deze uitgangspuntennotitie formuleren wij de belangrijkste speerpunten voor de komende periode met inachtneming van de actuele ontwikkelingen. Het vastgestelde jaarplan 2024 vormt hierbij de basis. De financiële uitgangspunten zijn op 20 december 2023 door het algemeen bestuur vastgesteld en in het geheel in deze uitgangspuntennotitie opgenomen.

2. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

De beleidsmatige uitgangspunten en de prioriteiten die daarin worden gesteld, komen voort uit de visie en de wijze waarop wij vanuit die visie anticiperen op actuele ontwikkelingen.

2.1 Pijler 1- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

- Integratie OV en doelgroepenvervoer: blijvende focus op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Regionaal via een intensief traject met de Provincie Limburg en Arriva en bijvoorbeeld Kommee van Trendsportal, landelijk via publieke mobiliteit.
- Toeleiding naar ander vervoer en gebruik van voorliggende voorzieningen met de Voor Elkaar Pas (VEP) als belangrijk instrument. Promotieactiviteiten van de VEP en uitrol van de pilot, waarbij wordt ingezet op een soortgelijk product met gratis Arriva-OV als voorloper op Wmo-vervoer, welke als vangnet dient tegen mobiliteitsarmoede en het toegankelijker maken van OV voor burgers die tussen wal en schip vallen.

2.2 Pijler 2- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

- Efficiënt Omnibuzz vervoer: bevorderen duurzame arbeidsrelaties en investeringen in duurzame voertuigen door onder andere de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023.
- Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is dat wijdit vervolgens over alle percelen uitrollen.
- Tegelijk pakken wij nog steeds het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel.
- In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft.
- De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz gaan wij stimuleren door een uitgebreide promotiecampagne en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers.
- Tenslotte hebben wij een data gedreven onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk, deze vertalen wij in 2024 naar concrete acties.
- Instroom van ander doelgroepenvervoer: de invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte van de desbetreffende gemeente.

- Voor het leerlingenvervoer van 6 gemeenten in Midden-Limburg is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer vindt plaats in het voorjaar van 2024 en de implementatie en inrichting van de organisatie moet klaar zijn voor de start in augustus 2024.
- Invulling andere vervoersbehoeften: Omnibuzz kan, in opdracht van gemeenten, flexibel worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot.

2.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

- Omnibuzz als kennisorganisatie: ontwikkeling informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer, rapportage-instrumenten en data-analyse als basis voor advies en beleidsondersteuning gemeenten.
- Kwaliteitsbeleid: interne audits, open verbetercultuur, digitalisering en verbetering van interne rapportages, training schrijfvaardigheid en uitvoering tevredenheidsonderzoek onder medewerkers en onderaannemers.
- Interne organisatie: integraal en duidelijk personeelsbeleid, vitaliteitsbeleid en integriteitsbeleid voor borging goed werkgeverschap, maar ook voor het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Verder onderzoeken wij de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.
- De taken op digitalisering en compliance organiseren wij zoveel mogelijk intern. Sommige dossiers vragen om specifieke expertise; hiervoor maken wij gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang van:
    - De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement die in 2023 is geactualiseerd.
    - De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) diet in 2024 wordt aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr).
    - De stapsgewijze implementatie beleid digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
    - De Wet Open Overheid (Woo): realisatie van het aansluiten op de Woo-index en de implementatie conform een stappenplan op advies van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.
    - De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv): inventarisatie van de impact en digitale dienstverlening in lijn brengen met deze wetgeving.
    - Het Digitaal Archief: uitvoering van het stappenplan uit 2023; het inrichten van de processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau.
- Het applicatielandschap als basis: vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten.
- Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) voor de professionalisering en borging van de informatiebeveiliging verwachten wij in 2024 af te ronden.
- MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder doorontwikkeld met als doel meer gebruikersgemak voor de klant en digitalisering van onze dienstverlening. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne.
- Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels 7 jaar oud. Halverwege 2024 verwachten wij een nieuwe website op te leveren die voldoet aan de moderne technische standaarden, inclusief informatie over leerlingenvervoer, een pagina voor publicaties in het kader van de Woo en de toegang tot MijnOmnibuzz en het keurmerk drempelvrij.

Omnibuzz maakt als uitvoeringsorganisatie namens de gemeenten uiteraard geen winst en alle activiteiten in deze notitie worden in de begrotingen meegenomen. Tegenover deze kosten staan ook opbrengsten, die zich vooral uiten in hogere kwaliteit of dienstverlening en ook deels financieel. Zo leiden investeringen in digitale diensten tot minder telefonisch contact en postverzending en de instroom van leerlingenvervoer zorgt bijvoorbeeld voor een daling van de overhead voor het Wmo-deel. Deze effecten zijn echter niet direct aantoonbaar, omdat tal van andere ontwikkelingen hiermee parallel lopen.

3. Beleidsmatige uitgangspunten leerlingenvervoer

- Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO leerlingenvervoer die met deze zes gemeenten wordt ondertekend. Deze uitgangspunten zijn grotendeels gelijk aan de lopende DVO voor Wmo.
- Gezamenlijke aanbesteding voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert met ingangsdatum 01-08-2024.
- Aanbesteding Zwemvervoer/ gymvervoer: 01-08-2024 (alleen voor Roermond).
- LLV en zwemvervoer/ gymvervoer gezamenlijk verantwoorden.
- De basis voor de begrotingen voor het deel leerlingenvervoer zijn gebaseerd op de business case die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt. Het kalenderjaar loopt niet gelijk met schooljaar, maar wij houden het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar.
- De zes gemeenten die vanaf de start deelnemen, financieren de opstartkosten. Bij instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. Investeringen worden gedaan met betrekking tot ritbeheersoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding etc. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- De (deels variabele) structurele kosten, waaronder de aanvulling fte, worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing, dus financieren gemeenten dit vervoer volledig zelf.
- Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. Dit tarief zal pas na definitieve gunning bekend zijn.
- Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.
- Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger. Uitgangspunt is dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende gemeenten voor de Wmo. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer wordt intern doorbelast vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 gemeenten en het onderbrengen van het leerlingenvervoer leidt zo tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten.
- Relevante ontwikkelingen, advisering en beleid: de gezamenlijk aansturing van meerdere vervoersvormen biedt mogelijkheden om risico's door het personeelstekort te mitigeren en duurzaamheidseisen te realiseren.
- Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 start de daadwerkelijke uitvoering. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer. Leerlingenvervoer op zichzelf vraagt relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Dit evalueren wij binnen twee jaar.
- Bedrag opgenomen voor onvoorzien.

- Btw-kostprijs verhogend à 9% (directe en indirecte vervoerskosten) en 21% (overheadkosten).
- Omnibuzz draagt zorg voor de accountantscontrole.
- Bedragen business case zijn exclusief btw.
- De businesscase/jaarrekening wordt met alle deelnemende gemeenten opgesteld/afgerekend op gemeenteniveau.

4. Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2024-1

Voorgesteld wordt de begroting 2024-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Wij keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin 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 ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2024-1 is het uitgangspunt dus het gerealiseerde vervoersvolume in 2023 op gemeenteniveau.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Gezien de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).
5. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2024 (vastgesteld op 3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2024 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
6. Het voorcalculatorisch tarief 2024 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2023 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2023, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024 (3,4%).
7. Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2024-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de afspraken tussen werkgevers en de vakbonden, zoals deze zijn overeengekomen in het onderhandelingsresultaat cao Gemeenten en cao SGO d.d. 10 november 2023 (per 1 januari 4,75% en per 1 oktober 1,25%).
8. De overheadkosten 2024 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2024 middellange termijnplanning van het CPB zijnde 3,3%.

9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

10 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2024 als basis genomen.

11 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform Notitie overhead Commissie BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2024).

12 In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000 bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan leiden tot wijziging van dit bedrag (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.

13 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

14 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2025

Voorgesteld wordt om de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Wij keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025 vormt het begrote vervoersvolume 2024 (gebaseerd op realisatie 2023) op gemeenteniveau het uitgangspunt.

2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.

3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.

4 Gezien de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).

5 Het vervoerstarief 2025 wordt geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2024 (3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.

6 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2025 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2024. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.

7 Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2025 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2%.

8 De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning CEP van het CPB, zijnde 2,8%.

9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

10 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2025 e.v. als basis genomen.

11 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform Notitie overhead Commissie BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2024).

12 In de begroting 2025 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde ‘Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement’. Actualisatie van deze nota kan leiden tot het wijzigen van dit bedrag (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.

13 De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

14 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

1 Het vervoersvolume van de begroting 2025 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een nullijn; de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2025 worden dus niet verhoogd.

2 Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2026 bedraagt deze 2,7%, voor 2027 en 2028 is dit 2,5%.

4.4 Additionele uitgangspunten GGZ-vervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

1. Verdeelsleutel GGZ-vervoer: overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal; indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten; directe vervoerskosten op basis van kilometers.
2. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar, indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.
3. Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1-1 van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

4.5 Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

1. De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
2. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.
3. Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.
4. Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.