

***Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz***

Uitgangspuntennotitie  
bij begroting 2020-1 en 2021



## **1. Inleiding**

Bijgaand presenteren wij de uitgangspuntennotitie van Omnibuzz. Deze heeft betrekking op de begrotingswijziging 2020-1, de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022 tot en met 2024. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels volgen deze uit gemaakte contractuele afspraken en tenslotte worden deze deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz. De uitgangspunten worden na instemming door het algemeen bestuur gehanteerd als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen.

De hoofduitgangspunten en -kaders waarbinnen Omnibuzz werkt, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De vertaling hiervan naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het Besluit begroting en verantwoording (BBV). In 2019 is het bedrijfsplan geactualiseerd. Het algemeen bestuur van Omnibuzz heeft met dit geactualiseerde bedrijfsplan ingestemd op 3 juli 2019. Tevens is dit plan met de gemeenteraden gedeeld als bijlage bij de recente wijziging van de GR Omnibuzz. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

Deze uitgangspuntennotitie past in het streven om de deelnemende gemeenten in een vroeg stadium te betrekken bij beleidsmatige ontwikkelingen en de financiële consequenties voor de korte en middellange termijn die in deze begrotingsstukken aan de orde zullen komen. Dit geeft de gemeenten meer mogelijkheden invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

In hoofdstuk 2 benoemen wij kort de belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor de totstandkoming van de uitgangspunten. In hoofdstuk 3 benoemen wij kort en puntsgewijs de belangrijkste strategisch/beleidsmatige uitgangspunten voor de begroting 2021 en de hier opvolgende jaren. Hoofdstuk 4 beschrijft de financiële uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de begrotingen.

## **2. Relevante ontwikkelingen**

Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen die invloed hebben op de gemeentelijke ambities met betrekking tot het doelgroepenvervoer, worden de uitgangspunten jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld. Een aantal belangrijke ontwikkelingen worden hier kort weergegeven:

A. Toename vervoersvolume: In de 30 deelnemende gemeenten nemen we - op totaal niveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Als reactie hierop zijn o.a. een aantal beheersmaatregelen uitgewerkt en is het structureel overleg met de provincie opgestart.

Grilligheid vervoersvolume: De ontwikkeling in het vervoersvolume is grillig en dat betekent dat de ontwikkeling tussen gemeenten sterk kan verschillen, maar ook binnen gemeenten sterk kan schommelen in de tijd. Om deze ontwikkelingen beter te kunnen prognosticeren is meer onderzoek naar de oorzaken nodig.

Relatie met Openbaar Vervoer: Er zijn aanwijzingen voor een mogelijk verband tussen de stijging in het Omnibuzz vervoer en het aanbod van het Openbaar Vervoer.

B. Mogelijke instroom van ander doelgroepenvervoer: De wijze waarop de instroom van ander vervoer gaat plaatsvinden is in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk. Deze instroom is dan ook niet ingerekend in de begroting.

C. Autonome ontwikkelingen, demografie etc.: Omnibuzz heeft onderzoek laten verrichten naar (mogelijke) factoren die de vervoersvraag beïnvloeden en de (demografische) ontwikkelingen die hierbij plaatsvinden. De thema's uit dit onderzoek zullen de komende jaren met ondersteuning vanuit de data (analyse) worden uitgewerkt.

D. Groeiende zorgbehoefte bij klanten: Naar aanleiding van groeiende uitvoeringsrisico's door dementie/verward gedrag en de taak voor gemeenten om verward gedrag vroegtijdig te signaleren, heeft Omnibuzz hiervoor passend beleid ontwikkeld. Deze risico's hebben gevolgen voor het vervoer, maar ook voor de dienstverlening aan klanten via bijvoorbeeld de telefoon. Samengevat kost het uitvoeren van ritten, maar ook het verwerken van rit- en informatieaanvragen, hierdoor langer.

E. Verwerking aanbestedingsresultaat: De vervoerstarieven uit de nieuwe contracten zijn bekend. Dit leidt tot een aanzienlijke stijging van het vervoerstarief per zone.

F. Indexering vervoer en onderhandelingsresultaat: De NEA-index voor 2020 vastgesteld op 6,7%, waar eerder op basis van historische cijfers werd gerekend met 2,2%. Ook dit betekent een kostenverhoging van het vervoer. Onderhandelingen met de vervoerders hebben geleid tot handhaving van de NEA-index, maar tegelijk een korting op het vervoer. Dit onderhandelingsresultaat compenseert de kostenstijging op vervoer voor een deel in de komende 3 jaar. Onder de streep nemen de kosten per vervoerszone echter nog steeds toe.

- G. Dreiging chauffeurstekort:* De verwachting is dat de toenemende krapte op de arbeidsmarkt in de taxisector in toenemende mate de aandacht zal vragen de komende jaren. Omnibuzz heeft intussen een aantal mogelijkheden op een rij gezet, die afhankelijk van de ernst van de situatie kunnen worden ingezet om dit risico te beteugelen.
- H. Verdeelsystematiek:* Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt van de verdeelsleutels voor de afrekening van de verschillende kosten tussen gemeenten. Naar aanleiding van besluitvorming in het algemeen bestuur zullen deze in de komende 2 jaar stapsgewijs worden uitgewerkt en ter besluitvorming worden voorgelegd.
- I. Code VVR:* Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, wordt een normering ingevoerd als voorwaarde om vervoerd te mogen worden. Deze maatregel is uitgesteld naar 1 juli 2020. Omnibuzz denkt actief mee om de gevolgen van deze maatregel voor klanten en gemeenten te beperken.
- J. Interne beheersmaatregelen:* In de begroting 2019-1 zijn enkele formatieve aanpassingen doorgevoerd die ook voor de jaren na 2019 doorwerken. Onderstaand een overzicht van de ontwikkeling van de formatie zoals die nu voor de komende jaren wordt voorzien.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Uitvoering	35,25	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,17	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Directie & Staf	12,09	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
Externe expertise	0,70	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
OR activiteiten	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Totaal	63,51	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03

### **3 Beleidsmatige uitgangspunten**

Deze ontwikkelingen worden waar mogelijk ingepast in de strategische kaders en de beleidsmatige uitgangspunten. Dit leidt tot de volgende speerpunten voor de komende periode:

- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken cf. wettelijke kaders voor verantwoording en interne organisatie, zoals de BBV, AVG, Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) en Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) etc.
- Het uitvoeren van aanbestedingen cf. de aanbestedingswet, de richtlijnen van het Instituut Aanbesteding Mobiliteit en de AMvB reële prijs Wmo en rekening houdend met de duurzaamheidsagenda.
- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken cf. afgesproken kaders met vervoerders (Programma van Eisen) en gemeenten, zoals DVO's, productenboek, nota reserves en voorzieningen, financiële verordening etc.;

- In het kader van de beheersmaatregelen kunnen de geldende interne kaders aan evaluatie onderworpen en eventueel heroverwogen worden.
- Omnibuzz zal actief met de gemeenten in overleg blijven over de invulling van de beheersmaatregelen, die op gemeentenniveau kunnen afwijken. Dit betreft o.a. de budgetteringssystematiek, tariefstelling, toekenning van vervoersspecificaties, beperking maximale reisafstand en alle aanvullende maatwerkoplossingen.
- Veranderingen van buitenaf die relevant zijn voor de kerntaken worden door Omnibuzz met de beschikbare capaciteit opgepakt en vertaald naar concrete adviezen en voorstellen voor gemeenten. Denk hierbij aan de volgende onderwerpen:
  - de relatie met OV (in overleg met de provincie Limburg);
  - oneigenlijk gebruik (met name Wmo-BG vervoer via Omnibuzz);
  - externe (demografische) ontwikkelingen die vervoersvraag bepalen;
- Gelet op de genoemde onzekerheden en ontwikkelingen blijft de beleidslijn voor de kaders van 2020 en volgende jaren onverkort continuering van de belangrijkste speerpunten en voortbouwen op de bestaande pijlers. Hierin vindt wel een heroriëntatie in tijd en focus plaats, welke nader is toegelicht in de 'Actualisering bedrijfsplan' begin 2019. In het kort betekent dit:

### **1. Minder doelgroepenvervoer en Kanteling:**

- De focus verschuift naar een actieve campagne om het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen te optimaliseren.
- Verder onderzoek (met de provincie Limburg) naar relatie met OV en mogelijkheden Mobility as a Service (MaaS). Hiervoor wordt begin 2020 een notitie gepresenteerd, die als kader fungeert voor een aantal mogelijk deelonderzoeken die bijdragen aan dit doel.

### **2. Efficiënter doelgroepenvervoer:**

- In lijn met de adviezen van de werkgroepen voor andere vormen van doelgroepenvervoer vindt op dit moment geen volledige integratie van ander doelgroepenvervoer plaats. Individuele (of groepen) gemeenten kunnen een beroep doen op Omnibuzz om de mogelijkheden tot integratie van (een deel van) hun eigen vervoer in Omnibuzz te onderzoeken. De huidige contracten in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer bieden hiertoe mogelijkheden, zodat hiervoor geen aparte inkoop of aanbesteding nodig is.
- Binnen het huidige Omnibuzz vervoer Wmo CVV wordt meer efficiëntie nagestreefd door implementatie van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten etc. en bewustwording en signalering richting gemeenten op gebied van vervoerspecificaties. Zie meer informatie onder punt 3. Deze optimalisatie van efficiënt vervoer draagt uiteraard ook bij aan het inperken van de risico's van de chauffeurstekorten.

### **3. Investeren in een slimme organisatie:**

- De nieuwe agendasoftware die eind 2018 is geïmplementeerd functioneert inmiddels naar wens en optimaliseert het efficiënt inboeken van onze ritten.
- Bovendien is een start gemaakt met het klantportaal, waarmee klanten sinds december 2019 ritten kunnen boeken. Het grote voordeel is dat hier geen medewerker van Omnibuzz meer aan te pas komt. Dit portaal wordt doorontwikkeld tot een volwaardig klantportaal waarbinnen klanten uiteindelijk digitale facturen en rittenoverzichten kunnen inzien, gegevens kunnen wijzigingen, contact kunnen leggen, en betalingen kunnen verrichten. Verder behoren aspecten als het bieden van reisadvies, indienen van klachten en beoordelen van ritten tot de mogelijkheden.

- Omnibuzz ontwikkelt zich in toenemende als kennispartner voor gemeenten. Dit past in de visie van gemeenten om Omnibuzz als kenniscentrum te gebruiken en vervoersdata en –kennis in het belang van klant en gemeenten in te zetten en toekomstbestendig kwaliteitsdoelgroepenvervoer te borgen. De belangrijkste resultaten die vanuit deze kennis zijn voortgekomen zijn wellicht de borging van de continuïteit van het vervoer na een faillissement, het realiseren van de vervoerskorting uit de onderhandelingen met de vervoerders, de uitgebreidere signaleringsfuncties (besparingsmogelijkheden door passende vervoersindicaties en financiële signalering t.o.v. begroting), de ontwikkeling van een toetsingskader voor de indicatiestelling en een aanpak voor beperkte zelfregie en verward gedrag. Komende jaren zal vanuit deze functie worden gewerkt aan optimale benutting van deze kennis en dit o.a. te vertalen naar een passende afrekensystematiek voor gemeenten, een passende tariefstelling voor klanten en prognoses van de vervoersontwikkeling op (middel-) lange termijn. Bovendien is deze kennis noodzakelijk om te kunnen anticiperen op de steeds groter wordende uitdagingen door bijvoorbeeld het terugtrekkend OV, het dreigende chauffeurstekort en de groeiende zorgbehoefte bij klanten.
- Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen, zoals ritreservering, communicatie, facturatie en betaling. Het steeds verder digitaliseren heeft gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid. De doorontwikkeling van het klantportaal speelt hierin een sleutelrol
- Om bovenstaande taken te faciliteren is Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door vastleggen van kennis via een intern kennisplatform (Sharepoint) en doorontwikkeling van rapportage-instrumenten zoals de Business Intelligence Tool en Visionplanner.

#### **4. Financiële uitgangspunten**

##### *Algemeen*

- De financiering van Omnibuzz bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerskosten en de bedrijfsvoering cf. de verdeelsleutel in de GR Omnibuzz.
- Het weerstandvermogen om de gedefinieerde risico's in de toekomst af te dekken, ligt vast in de nota reserves, voorzieningen en risicomanagement. De minimum hoogte is vastgesteld op EUR 520.000 en het maximum op EUR 1.308.000.

##### *Financiële uitgangspunten begroting 2020-1*

Voorgesteld wordt om de begroting 2020-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) wordt als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2020 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2019.
2. Er wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2020 die eind 2019 bekend wordt gemaakt.
4. Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2019 (nog te bepalen) verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2020.
5. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2020 wijzigt de inschatting van het aantal Fte's op basis van de update van het formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie. Voor 2020 is bepaald dat de salarissen als volgt stijgen: per 1 januari 1%, per 1 juli 1% en per 1 oktober 1%.
6. In de begroting 2020 wordt ervan uit gegaan dat de algemene reserve € 920.783 bedraagt. Dit bedrag zal nog wijzigen, nadat het algemeen bestuur heeft ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve ultimo 2019.
7. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

##### *Financiële uitgangspunten begroting 2021*

Voorgesteld wordt om de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021 wordt het volume dus gebaseerd op de gerealiseerde cijfers per gemeente van 1 januari tot en met 31 december 2019.

2. Er wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen.
3. Conform besluit van algemeen bestuur d.d. 29 november 2017 wordt jaarlijks de NEA-index toegepast, voor het jaar 2020 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Voor de jaren 2021 tot en met 2024 wordt gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index, zijnde de index van 2020.
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2021 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2020. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index waarmee het tarief voor 2020 wordt bepaald.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2021 zijn de in 2020 gehanteerde tarieven, verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2022-2024 eveneens geïndexeerd met deze index. De klantbijdragen worden wel geïnd door Omnibuzz, maar worden niet verwerkt in de begrotingen.
6. De beheerkosten 2021 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2021 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2022-2024 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
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 zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2021 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2021 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
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 overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2020) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2020).
11. De beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
12. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.
13. Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
  - a. Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
  - b. Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)

#### Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2022-2024

14. Het vervoersvolume van de begroting 2021 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2021 worden dus niet verhoogd.



15. Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%. Voor de kosten van regie en planning wordt een inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie.

Naar aanleiding van recente ontwikkelingen worden onderstaand aanvullende financiële uitgangspunten voorgesteld:

1. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten voor 2020, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2020 (6,7%). Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten.

Daarnaast wordt er gerekend met de volgende tarieven, inclusief NEA-index, per gemeenten voor de vervoerskosten:

- € 4,47 per zone;
  - € 1,12 toeslagen hoog;
  - € 0,45 toeslagen laag;
  - € 2,26 meereizende OV'er.
2. Conform besluit van algemeen bestuur d.d. 29 november 2017 wordt jaarlijks de NEA-index toegepast, voor het jaar 2020 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Voor de jaren 2021 tot en met 2024 wordt doorgaans gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index, zijnde de index van 2020. Gezien de specifieke situatie, wordt in dit geval gerekend met het onbetwiste deel van de index van 2020 in plaats van de volledige index, namelijk  $6,7\% - 4\% = 2,7\%$ .
  3. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2021 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2020. Dit tarief wordt verhoogd met het onbetwiste deel van de NEA-index (2,7%).
  4. In de begroting 2020 wordt ervan uit gegaan dat de algemene reserve € 639.208 bedraagt. Dit bedrag zal nog wijzigen, nadat het algemeen bestuur heeft ingestemd met het resultaatvoorstel over 2019.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 3 juli 2019 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2018, besloten om geen bedrag aanvullend toe te voegen aan de algemene reserve. In het voorstel aan het algemeen bestuur d.d. 18 december 2019 is ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve van € 281.574,- waarmee deze ultimo 2019 is uitgekomen op € 639.208,-. Dit saldo ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve.