Uitganspuntennotitie Omnibuzz

2023-2, 2024 en 2025-2027



1 Inleiding

1.1 Doel uitgangspuntennotitie

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2023-2, de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025 tot en met 2027. 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. 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.

1.2 Leeswijzer

In deze uitgangspuntennotitie staan we stil bij de actualiteit (hoofdstuk 2). Met inachtneming van deze actuele ontwikkelingen formuleren we de belangrijkste speerpunten voor de komende periode (hoofdstuk 3). Het vastgestelde jaarplan 2023 vormt hierbij de basis. De financiële uitgangspunten zijn in december 2022 door het algemeen bestuur vastgesteld en in het geheel in hoofdstuk 4 van deze uitgangspuntennotitie opgenomen.

2 Relevante ontwikkelingen

2.1 Impact van COVID-19

De impact van COVID-19 is gedurende 2022 aanzienlijk afgenomen, maar de nasleep van de pandemie is nog duidelijk merkbaar in de dienstverlening van Omnibuzz. De verschillen in vervoersvolume per gemeente zijn toegenomen. Hierdoor neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen. In de uitvoering van het vervoer hebben we nagenoeg alle maatregelen ten gevolge van de pandemie kunnen loslaten. Dat de uitvoering van het vervoer weer als vanouds verloopt, wil echter niet zeggen dat de situatie weer gelijk is aan de periode tot aan COVID-19. Een belangrijke taak voor Omnibuzz is nu het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen.

2.2 Tekorten aan personeel in de vervoerssector

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

2.3 Ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer (OV) bleek voor onze klanten gedurende de pandemie vanwege het open karakter een minder geschikt alternatief. Bovendien leiden aanpassingen in de lijnvoering in Limburg tot minder aanbod en groeien de gebieden waar het OV op steeds grotere afstand van de voordeur komt te staan. Ook de kwaliteit van het OV in Limburg lag afgelopen jaar herhaaldelijk onder vuur. Doordat het OV ook met personeelstekorten te kampen heeft, is er sprake geweest van bovenmatige uitval van treinen en bussen. Het OV biedt hierdoor in steeds mindere mate een passend en aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op onze ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren.

2.4 Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie/verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten via de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit is een ontwikkeling die wij als organisatie in het telefonisch contact direct merken. We zien dit concreet terug in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Ondanks een daling in het aantal telefonische contacten blijft de benodigde tijd om deze aanvragen af te handelen nagenoeg gelijk.

2.5 Toename ‘kruimelfuncties’ en compliance diverse wetten

De stapeling van ‘kruimelfuncties’, vooral veroorzaakt door wettelijke verplichtingen, zoals de AVG, de archiefwet, digitoegankelijkheid etc. leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie. Recent komen daar de Wet open overheid (Woo) en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) bij, waarin aanvullende eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers. Omnibuzz zorgt ervoor tijdig aan al deze verplichtingen te voldoen. Dit heeft betrekking op lopende processen en de ontwikkeling van nieuwe diensten, zoals MijnOmnibuzz. Dit vraagt de komende jaren nog volop inspanning, waarbij we soms gebruik moeten maken van extern advies.

2.6 Wijzigingen Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (wijziging Wgr per 1 juli 2022). In deze wijziging is ook een uittredingsregeling uitgewerkt. Bijbehorend conceptwijzigingsvoorstel wordt samen met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg naar verwachting in 2023 voorgelegd ter besluitvorming.

2.7 Nieuwe afrekensystematiek

In de begrotingen voor de komende jaren hanteren we een andere afrekensystematiek met de gemeenten dan in voorgaande jaren en dus ook ten opzichte van voorgaande uitgangspuntennotitie. Deze aanpassing was al verwerkt in de begrotingswijziging 2023-1. In de financiële uitgangspunten wordt de huidige systematiek puntsgewijs toegelicht.

2.8 Indexeringen 2023

De actualiteit leidt tot forse prijsstijgingen in 2023. De NEA-index die contractueel van toepassing is op de vervoerstarieven valt voor 2023 historisch hoog uit, namelijk 13,7%. Ook bij andere bedrijfsvoeringskosten zien wij forse indexaties en ook de recente cao afspraken resulteren in forse verhogingen. Dit leidt tot structurele kostenstijgingen, zelfs als de dienstverlening en omvang van het vervoer op hetzelfde niveau blijven.

3 Beleidsmatige uitgangspunten

3.1 Pijler 1 - Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

3.1.1 Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen

In voorgaand hoofdstuk constateerden wel al dat er nog steeds sprake is van een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod. Toch zal de focus voorlopig blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. De afstemming met de Provincie Limburg om toe te werken naar integrale mobiliteit intensiveren we waar mogelijk. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit ons gezamenlijk actieplan zetten we om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. De Voor Elkaar Pas zien we daarbij als een belangrijk instrument. We overleggen intensief met de provincie en Arriva om dit instrument nog beter af te stemmen op onze doelgroep. In dit traject leggen we tevens de verbinding met andere initiatieven zoals Kommee/Trendsportal en ikwilvervoer.nl, waarmee we actiever sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin.

3.1.2 Optimaliseren Voor Elkaar Pas

We optimaliseren en zoeken continu aansluiting bij innovaties in het OV en inzetten op verbetering van de productvoorwaarden van de VEP. In 2023 nemen we deel aan de open dagen van Arriva om de VEP actief onder de aandacht te brengen.

3.2 Pijler 2 - Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

3.2.1 Efficiënt Omnibuzz vervoer

We passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan op de nieuwe werkelijkheid. Dit is nodig om de continuïteit van het vervoer op de langere termijn te borgen. De komende jaren wordt doorgewerkt aan een goede basis voor een nieuwe aanbesteding of om de huidige contracten te verlengen. Dit doen wij door het evalueren van de huidige contracten en de haalbaarheid van de kwaliteitsafspraken. De uiteindelijke keuze hangt vooral af van drie centrale factoren: duurzaamheid, personeel en vervoersvolume.

Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Tegelijk pakken we het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel. Middels data gedreven onderzoek vergroten we de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-) data, zodat we de toekomstige ontwikkeling beter kunnen inschatten.

In de advisering aan gemeenten zetten we in op bewustwording en signalering, zodat vervoerspecificaties voor de klant passend zijn. Tegelijk kijken we kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties en ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen. Tenslotte maken we de mogelijkheden tot het reserveren van ritten zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van MijnOmnibuzz. De komende jaren zal vooral ingezet worden op het stimuleren van gebruik van

digitale diensten door het promoten van MijnOmnibuzz en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers.

3.2.2 Mogelijke instroom van ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De tijd, omvang of wijze waarop de instroom van ander vervoer plaatsvindt, is flexibel en ligt in eerste instantie bij de desbetreffende gemeente. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begrotingen, maar als er een verzoek vanuit een gemeente komt, bekijken we samen de mogelijkheden. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz (op geringe schaal) een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond sinds 2022 en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert.

3.2.3 Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het versterkte partnership met vervoerders kan Omnibuzz flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar ‘besmette’ huisartsenpraktijken, corona-hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuaties gedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot.

3.3 Pijler 3 - Investeren in een slimme organisatie

3.3.1 Omnibuzz als kennisorganisatie

Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. Om al het voorgaande mogelijk te maken, zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten binnen Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling. Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits.

3.3.2 Bedrijfsvoering

De nieuwe realiteit van hybride werken vraagt aandacht van de interne organisatie, een goed en passende invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en infectiepreventie. Bovendien onderzoeken we de huisvestigingssituatie en werken we structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema’s. In 2023 gaan we een tevredenheidsonderzoek onder de partners van Omnibuzz uitvoeren. In 2023 vervangen we tevens alle bestaande Omnibuzz-passen door een nieuw exemplaar, aansluitend op de nieuwe technologieën en innovatie. Hiermee voldoen we aan de vigerende wet- en regelgeving en besparen we kosten, omdat de reguliere pasvervanging met de nieuwe methode tot een minimum kunnen beperken.

3.3.3 Het applicatielandschap als basis

Ook bij Omnibuzz is digitalisering continu in ontwikkeling. Het is daarom van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. In 2022 is fors geïnvesteerd in de stabiliteit, toekomstbestendigheid en veiligheid van dit applicatielandschap en in 2023 zal de informatiebeveiliging verder

worden uitgebouwd via de implementatie van ISMS (information securitymanagement system). Dit vormt een stevig fundament voor functionele uitbreiding van dit landschap, zoals de ontwikkeling van Mijn Omnibuzz.

3.3.4 Digitalisering en compliance

Omnibuzz werkt de komende jaren door aan verdergaande digitalisering van processen. In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarvan de implementatie stapsgewijs zal plaatsvinden in de komende jaren. Het proces van digitalisering leidt tot structurele kosten. Omdat de kosten op voorhand niet duidelijk zijn, werken we met een stelpost. Het bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. Tegelijk beogen we met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het afbouwen van de organisatiecapaciteit voor telefonisch klantcontact. Tevens bereiden we ons voor op de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) die naar verwachting per 1 januari 2024 in werking zal treden. Dat wil zeggen dat we ons gedurende 2023 voorbereiden op de bijbehorende verplichtingen en de digitale communicatie veilig en klantvriendelijk vormgeven.

Momenteel lopen bovendien gesprekken met de provincie naar aanleiding van aanbevelingen over het digitale archief. De processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau worden daarmee ingericht. Dit zal naar verwachting in 2023 gebeuren. Ook de Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement wordt in 2023 geactualiseerd in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV. Tevens zal de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) worden aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr).

3.3.5 Aanpassing afrekensystematiek voor klanten

Nu de afrekensystematiek van zones naar kilometers voor gemeenten is aangepast, gaan we samen met de gemeenten aan de slag met de afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers maakt een belangrijk uitgangspunt mogelijk, namelijk een duidelijke afstemming van het klanttarief met het OV-tarief. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden, die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten. Daarom gaan wij in dit traject intensief samenwerken met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel.

4 Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2023-2

Voorgesteld wordt om de begroting 2023-2 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 In een normale situatie (pré COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal kilometers per gemeente. Voor de begroting 2023-2 is dit uitgangspunt, vanwege de gewijzigde situatie en het hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet opportuun. Het vervoersvolume blijft afhankelijk van de ontwikkeling van het Corona-virus en de eventueel de beperkende maatregelen. Met de vervoerders zijn aanvullende afspraken gemaakt, die vastliggen in een addendum. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Uitgangspunt blijft daarom het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, waarop een afslag percentage wordt toegepast van 7,5%.

2 In de begroting van voorgaande jaren tot kalenderjaar 2019 werd een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor het jaar 2023 wordt dit op 0% gesteld. Op gemeenteniveau kan desgewenst hiervan worden afgeweken; een individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.

3 Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2023 die is vastgesteld op 13,7%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2023 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 2023.

4 Het voorcalculatorisch tarief 2023 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2022 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2022, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2023 (13,7%).

5 Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2023-2 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. Voor 2023 zal aansluiting worden gezocht bij de verhogingen zoals die overeengekomen zullen worden tussen werkgevers en de vakbonden. De overheadkosten 2023 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV middellange termijnplanning van het CPB zijnde 4,9%.

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

7 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 2019 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2023 als basis genomen.

8 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 1-1-2023).

9 In de begroting 2023 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000 bedraagt conform de vastgestelde Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement.

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

11 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2024

Voorgesteld wordt om de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 In een normale situatie (pré COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt genomen worden. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal kilometers per gemeente. Voor de begroting 2024 is dit uitgangspunt, vanwege de gewijzigde situatie en het hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet opportuun. Het vervoersvolume blijft afhankelijk van de ontwikkeling van het Corona-virus en de eventueel de beperkende maatregelen. Met de vervoerders zijn aanvullende afspraken gemaakt, die vastliggen in een addendum. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Uitgangspunt blijft daarom het gerealiseerde vervoersvolume in 2019. Hierop wordt een afslag van 5% toegepast.

2 In eerdere begrotingen tot kalenderjaar 2019 werd er 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 hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2024 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage, tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen.

3 Normaal gesproken wordt het vervoerstarief 2024 geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2023. Gezien de uitzonderlijke situatie en de hoogte van deze index wordt voorgesteld om de NEA-index 2022 te hanteren (3,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten of de tarieven uit de addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022.

4 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 2024 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2023. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.

5 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 2024 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.

6 De overheadkosten 2024 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2024 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2025-2027 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 2,5% voor 2024 en 2025, en 2,2% voor 2026 en 2027.

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

8 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 2019 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2024 e.v. als basis genomen.

9 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 1-1-2023).

10 In de begroting 2024 wordt ervan uit gegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000 bedraagt conform de vastgestelde Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement. Actualisatie van deze nota in 2023 kan dit bedrag wijzigen.

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

12 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2025-2027

1 Het vervoersvolume van 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Voor het jaar 2025 wordt een afslag van 2,5% toegepast, voor de jaren 2026 en 2027 geldt de nullijn.

2 Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2025 bedraagt deze 2,5%, voor 2026 en 2027 2,2%.

4.4 Additionele uitgangspunten GGZ vervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is: Roermond en Nederweert)

1 Verdeelsleutel GGZ vervoer: Voor de deelnemende gemeenten GGZ vervoer geldt de verdeelsleutel op basis van Inwoners/ritten en kilometers.

2 Verdeelsleutel interne doorbelasting WMO naar GGZ vervoer: overhead/indirecte vervoerkosten worden intern doorbelast aan GGZ vervoer op basis van pashouders/ritten.

3 Investeringskosten GGZ: De worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1-1-2023) doorberekend aan de betreffende gemeenten.