omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting

2024-1

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 12
2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten 15

3. De beleidsbegroting 18

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 18

4. Financiële begroting 34

4.1 Financiële kaders 34
4.2 Toelichting op de baten en lasten 37
4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo) 45
4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer) 47
4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer) 50

5. Bijlagen 54

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 54
5.2 Staat van reserves 54
5.3 Opbouw algemene reserve 55

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz (begroting 2024-1). In voorliggende begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2024 leiden. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de begroting 2024 is de uitvoering van het leerlingenvervoer voor zes Midden-Limburgse gemeenten met ingang van 1 augustus 2024. Voor de gemeente Roermond is dit inclusief het gym- en zwemvervoer. De besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden, nadat de begroting 2024 vastgesteld is. In deze begrotingswijziging is de instroom van dit vervoer verwerkt. Aanvullend hierop zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer, overheadkosten 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 GR Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De DVO's voor het collectief vraagafhankelijk vervoer zijn met alle deelnemende gemeenten afgesloten. Met de zes gemeenten uit Midden-Limburg zijn aanvullende DVO's afgesloten voor het leerlingenvervoer en voor Roermond inclusief het gym- en zwemvervoer. Voor de leesbaarheid wordt dit vervoer in een apart hoofdstuk separaat toegelicht en richten de komende hoofdstukken zich op het CVV. 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.

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

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 ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. 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 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.

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."

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 wij alle belangen van gemeenten, klanten en vervoerders af en zorgen voor een optimale onderlinge afstemming. Dit is noodzakelijk om het vervoer voor de reizigers passend uit te blijven voeren, voor gemeenten betaalbaar te houden en voor vervoerders uitvoerbaar te houden.

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 noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

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 passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, maar dit is niet noodzakelijk.

De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn:

- Het kantelen van vervoer en het OV-gebruik stimuleren.
- Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer.
- Omnibuzz als slimme organisatie.

Na een korte omschrijving van de relevante ontwikkelingen voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

De belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor ons vervoer en/of waarop wij moeten anticiperen in deze periode, worden hieronder kort benoemd.

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

De impact van COVID-19 is provinciaal nog steeds merkbaar in de vorm van een lagere vervoersvraag, maar de verschillen tussen gemeenten nemen toe en de voorspelbaarheid neemt af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen op basis van algemene uitgangspunten. Om goed te kunnen begroten is onderzoek, analyse en meer maatwerk op gemeenteniveau nodig. Dit inzicht heeft onder andere geleid tot een aanpassing van de financiële uitgangspunten, waarbij wij 2019 als peiljaar loslaten en de begrotingen baseren op de volumes van het laatste volledige jaar (2023). De verwachting is dat daarmee de forse overschrijdingen op de begrotingen, zoals nu in een aantal gemeenten het geval is, voor de komende jaren voorkomen worden. Het leidt anderzijds wel tot een structureel hogere begroting voor deze gemeenten.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houdt aan en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt, iets wat wij in een aantal gemeenten al constateren. Dit onderwerp krijgt onze volledige aandacht en vraagt vanwege de omvang en impact ook aanpassingen aan de systeemkant, zoals de toepassing van piekspreiding.

Vervoersresultaat

In deze begrotingen vallen wij terug op het eerdere uitgangspunt en wij nemen de realisatie van het voorgaande jaar als basis. Voor deze begrotingen betekent dit het volume van 2023, verhoogd met een opslag van 5%. De ontwikkeling van het volume varieert per gemeente. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om een afwijkend percentage toe te passen en een eventuele hogere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2023, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2023 (3,4%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij

met hetzelfde indexcijfer. 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 voorcalculatorisch 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, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Dit gebeurt aan de hand van staffels die bepaald zijn als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. Concreet wordt de prijs per zone met een afgesproken bedrag verhoogd als het volume onder een bepaald percentage (ten opzichte van 2019) zakt.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente. Vanwege de uitzonderlijke situatie geven wij toch een korte toelichting op dit onderwerp.

Veel gemeenten hanteren het uitgangspunt dat de klantbijdrage de ontwikkeling in de tarieven van het (lokale) OV volgt. Landelijk worden de klanttarieven in het lokale OV in 2024 niet verhoogd, ondanks een LTI van 11,72%. Voor de klantbijdragen die doorgaans ‘gelijk aan OV’ met de LTI worden geïndexeerd, is de indexering voor 2024 daarom vooralsnog on hold gezet. De gemeenten nemen binnenkort een definitief besluit over het wel of niet toepassen van de LTI of hebben dit reeds gedaan. De verwachting is dat alle gemeenten dit uitgangspunt blijven volgen en er in 2024 geen indexering op de klantbijdrage zal plaatsvinden.

Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. Het uiteindelijke bedrag is afhankelijk van de daadwerkelijk geleverde kwaliteit op de weg in termen van punctualiteit en aantal klachten.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Aanpassingen in de lijnvoering in Limburg leiden tot steeds meer gebieden waar de afstand tussen het OV en de voordeur toeneemt. Doordat ook het OV met personeelstekort en bijbehorende kwaliteitsverlies te kampen heeft, biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op onze gezamenlijke ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren en de instroom van nieuwe klanten te beperken. Wij spannen ons daarom optimaal in de integratie met het OV te bevorderen en het OV aantrekkelijk te maken voor onze klanten. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie of verward gedrag bij de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening 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 concreet terugzien in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zetten wij nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken. Omnibuzz volgt hiermee de landelijke tendens, zoals onder andere blijkt uit de handreiking van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer. Hierin staat onder andere: ‘Om een compacte, efficiënte overheid te realiseren met hoogwaardige dienstverlening, is digitalisering een vereiste en is het digitale kanaal het voorkeurskanaal. Het uitgangspunt is: digitaal waar het kan’. Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties die zorgen voor passend vervoer voor deze klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten (indicatie extra zorg) of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen (indicatie persoonlijke overdracht). Een goede toepassing van deze indicaties gaat echter niet vanzelf. Hiervoor is afstemming nodig tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz. Vanwege de geringe omvang en beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen voorlopig niet begroot. Door de signalen die wij bij de uitvoering van ons vervoer krijgen te delen met de desbetreffende gemeente, ondersteunen wij gemeenten bovendien in de gemeentelijke taak van vroegsignalering van verward gedrag.

Compliance en toename 'kruimelfuncties'

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2025 treedt naar verwachting de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

De stapeling van 'kruimelfuncties' leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en hebben veelal betrekking op de digitale processen, waar wij juist meer op willen inzetten. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen en onderkennen het belang dit goed in te richten en te borgen in de processen als voorwaarde voor onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een externe organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht. Bovendien ondersteunen zij bij het opvolgen van de aanbevelingen van de toezichthouder met betrekking tot het digitaal archief.

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

Een belangrijke ambitie is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. In voorgaand hoofdstuk is al beschreven dat een aantal ontwikkelingen de realisatie van deze ambitie in de weg zit. Toch blijft dit een centrale pijler in de visie van Omnibuzz, omdat alternatief vervoer de enige oplossing is om de maatschappelijke participatie van de (potentiële) klanten te behouden en bevorderen, zonder dat het vervoersvolume van Omnibuzz stijgt.

Integratie OV en doelgroepenvervoer

Ondanks de tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. Wij voeren intensief overleg met de Provincie Limburg en Arriva over het toewerken naar integrale mobiliteit. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit ons gezamenlijk actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. Gedurende 2023 is daar nog een nieuw traject bijgekomen, namelijk publieke mobiliteit, waarbij wij samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk) met als doel de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren.

De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk

instrument. In de huidige samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden om dit product nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Dit doen wij door inzicht in de VEP als voorliggende voorziening te verkrijgen, beschikbare data ten aanzien van de VEP te analyseren en de voorwaarden van de VEP meer in lijn brengen met ambities van de GR Omnibuzz. In dit traject leggen wij tevens de verbinding met initiatieven zoals het project Kommee van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. In de komende jaren willen wij de opgedane ervaringen in Noord-Limburg gebruiken om deze in heel Limburg op structurele basis uit te rollen.

Toeleiding naar ander vervoer en gebruik voorliggende voorzieningen

Voor de toeleiding naar het OV zetten wij in op meer gebruik van de VEP door onze klanten, onder andere door promotieactiviteiten. Tegelijk werken wij aan een pilot, waarbij wij inzetten op een soortgelijk product met gratis OV met Arriva Limburg als voorloper op Wmo-vervoer. Dit zorgt voor een vangnet tegen mobiliteitsarmoede en maakt het OV toegankelijker voor burgers die net tussen wal en schip vallen. Deze pilot richt zich niet op onze klanten en heeft als doel de instroom te verminderen. Door het gebruik van OV te stimuleren, verwachten wij dat iedere burger langer zelfstandig kan blijven reizen en Omnibuzz minder snel nodig zal zijn. Deze pilot zal eerst uitgevoerd worden bij één landelijke en één stedelijke gemeente met als doel data op te halen en mogelijke besparingen voor alle deelnemende gemeenten inzichtelijk te krijgen.

Naast het OV optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer streven wij op verschillende manier optimale efficiëntie na. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan de nieuwe werkelijkheid. Dit is nodig om de continuïteit van het vervoer op de langere termijn te borgen. Met de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023, willen wij bevorderen dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. De verlenging zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Bovendien geeft dit meer ruimte om te onderzoeken of bij de nieuwe aanbesteding (start 1 januari 2028) Zero Emissie Doelgroepenvervoer gerealiseerd kan worden. Verder is de verwachting dat opnieuw aanbesteden leidt een kostenstijging, omdat nieuwe prijsafspraken met vervoerders gemaakt worden.

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als een ‘bijna perfect bestek’. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben twee percelen. De bedrijven die momenteel het Omnibuzz-vervoer 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.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen. Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module in de ritreserveringssoftware gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. Hiermee geven wij sturing aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering, omdat ritten worden verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten. In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is wij dit 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. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zodat vervoerspecificaties enerzijds passend zijn en anderzijds het vervoer beheersbaar blijft. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties. Wij ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Tevens intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

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 en het vertalen naar concrete acties vraagt tijd. In 2024 gaan wij hierover met de gemeenten in gesprek, bouwen wij het onderzoek verder uit en bepalen samen de richting voor een passend vervolg.

Instroom 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 invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begrotingen, maar als er een concreet verzoek vanuit een gemeente komt, bekijken wij samen de mogelijkheden. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz (op geringe schaal) sinds 2022 een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Momenteel lopen gesprekken over nieuwe verzoeken. De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk; daarvoor is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer zal in het voorjaar van 2024 zijn en de implementatie en inrichting van de organisatie voor de start in augustus 2024. Dit wordt in een apart hoofdstuk toegelicht.

Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

Voorlopig wordt voor deze instroom geen extra capaciteit ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte is dat veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer.

Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf

over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm. De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz.

De uitvoering van leerlingenvervoer kan hierin een belangrijke stap zijn, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende gemeenten op de Wmo. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer. Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hiervan hebben alle gemeenten voordelen. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het sterke 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 en/of als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

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.

Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. 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. Met betrekking tot de beperkte zelfregie implementeren wij onze kennis op het gebied van gedragsverandering binnen Omnibuzz, zodat wij via meer begrip in gedrag en persoonseigenschappen van klanten beter kunnen aansluiten op hun behoeften en het effect van interventies toeneemt.

Om de ondersteuning van de werkzaamheden en advisering voor gemeenten op niveau te houden, is Omnibuzz voortdurend bezig zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke facetten genoemd die ons faciliteren om deze werkzaamheden goed uit te kunnen voeren.

Kwaliteitsbeleid

Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Dit doen wij onder andere met een open verbetercultuur en interne audits. Zo is bijvoorbeeld de budgetbewaking geoptimaliseerd. Naast een interne focus richten wij ons ook op onze externe contacten. Zo verzorgen wij intern een training om de schrijfvaardigheid van medewerkers in het klantcontact te verhogen en voeren een tevredenheidsonderzoek uit onder alle partners van Omnibuzz om de dienstverlening optimaal op hun behoeften af te stemmen.

Interne organisatie

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestigingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderingen vanaf kantoor is gefaciliteerd. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel onderzoeken wij de mogelijkheden van verschillende huisvestigingssituaties om deze kosten structureel te beperken.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid door onder andere de introductie van de leasefiets en werken structureel aan integriteitsbeleid. Door het hybride werken verandert de aard van integriteitskwesties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap, maar ook het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren.

Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan 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.

Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is met ingang van 2023 aangepast. Nu dit is aangepast, gaan wij samen met de gemeenten aan de slag met de toekomstige afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. 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.

Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren gezamenlijk met hen zullen oppakken. De insteek hierbij is de systematiek voor klanten te wijzingen per 1 januari 2028, omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten in kilometers zullen worden uitgevraagd.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking zo goed en transparant mogelijk vorm te geven.

Wij investeren in de relatie met individuele gemeenten, door bijvoorbeeld nieuwe bestuurders en contactambtenaren uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven.

Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

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 is in een gezamenlijk traject met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg voorgelegd ter besluitvorming. Eind 2023 is de zienswijze procedure afgerond en in de eerste helft van 2024 zullen de deelnemende gemeenten naar verwachting allemaal de benodigde toestemmingsprocedure volgen, zodat de wijziging tijdig (dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2024) kan worden gepubliceerd.

De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) wordt in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Met betrekking tot het digitaal archief is in 2023 een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Dit stappenplan is direct geïmplementeerd en zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

In 2022 is tevens het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid. Het dagelijks bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) heeft Omnibuzz een aansluiting op de Woo-index gerealiseerd. Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om de documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk te maken, zijn in 2023 interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren voor publicatie via deze Woo-index. Het uitgangspunt is dat alle vergaderstukken vanaf 2024 aan deze wetgeving voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

In oktober 2023 is onderzocht of MijnOmnibuzz digitoegankelijk is voor iedereen. De inspectie leverde een aantal verbeterpunten op die wij hebben opgepakt. Bij de herinspectie in februari 2024 hebben wij voor MijnOmnibuzz het keurmerk drempelvrij ontvangen, hetgeen betekent dat MijnOmnibuzz volledig voldoen aan de eisen voor digitale toegankelijkheid. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zal in oktober 2024 een nieuwe inspectie van onze website plaatsvinden. De digitale dienstverlening wordt tevens in lijn gebracht met de eisen uit de Wmebv die per 1 januari 2025 in werking zal treden. Momenteel inventariseren wij de impact.

Omnibuzz werkt voortdurend aan al deze verplichtingen, maar voldoet nog niet op alle vlakken volledig. Dit blijft structureel inspanning vragen. Wij organiseren dit in eerste instantie zoveel mogelijk intern, maar vanwege de benodigde specifieke expertise op deze uiteenlopende dossiers, maken wij hierbij tevens gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang. Het is moeilijk om verder vooruit te kijken, omdat wetswijzigingen en de implicaties ervan nog niet op voorhand bekend zijn. Wij merken wel dat wettelijke voorschriften regelmatig wijzigen of aangescherpt worden, waardoor wij rekening houden met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het verlagen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

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) zorgt voor professionalisering en verdere borging van de informatiebeveiliging. Wij verwachten dit in 2024 af te

ronden. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Wij gaan MijnOmnibuzz de komende jaren verder doorontwikkelen met het oog op meer gebruikersgemak voor de klant en het mogelijk maken van onze digitaliseringambities. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne voor MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij druk van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

De website van Omnibuzz is technisch ook toe aan vernieuwing. Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels 7 jaar oud. Dit heeft in de nabije toekomst gevolgen voor updates en veiligheid van onze website. Halverwege 2024 verwachten wij onze nieuwe website te presenteren die volledig voldoet aan de moderne technische standaarden en ook de informatie over de uitvoering van het leerlingenvervoer bevat. Bovendien fungeert de website als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz. Uiteraard streven wij ook voor de nieuwe website naar het keurmerk drempelvrij voor digitale toegankelijkheid.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

Uitbreiding taken Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) en vanaf 1 augustus 2024 ook verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Voor de gemeente Roermond gaan wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer regelen. Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO die met deze 6 gemeenten apart voor dit vervoer wordt afgesloten. Op hoofdpunten is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. Wel zijn er specificaties die afhankelijk zijn van de vervoersvorm, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz zijn in praktijk ook nagenoeg gelijk. Omnibuzz is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het vervoer. Voor dit vervoer is de aanbesteding voorbereid en gepubliceerd eind 2023. In het voorjaar van 2024 verwachten wij de definitieve gunning bekend te maken. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen voor de ritaanname en controle op de routeplanning, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tevens organiseren en faciliteren wij het bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het leerlingenvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op voor de verantwoording per gemeente, inclusief de accountantscontrole.

Ongeveer 900 leerlingen gaan van dit vervoer gebruikmaken en ongeveer 100 leerlingen gaan gebruikmaken van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. Er zijn hiervoor investeringen nodig met betrekking tot ritbeheersoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding en MijnOmnibuzz. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz zijn niet doelgroep gebonden en gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk ‘Over Omnibuzz’.

Voor een aantal ontwikkelingen, zoals het personeelstekort en de duurzaamheidseisen zien wij mogelijkheden deze risico’s te mitigeren omdat onze expertise en ervaring beter benut kunnen worden als wij meerdere vervoersvormen gezamenlijk vanuit Omnibuzz kunnen aansturen. Bovendien vergroten wij door deze bundeling de kansen op realisatie van deze duurzaamheidsambities.

Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 starten wij met de daadwerkelijke

uitvoering van dit vervoer. Dit vraagt voor deze periode dus relatief veel van onze organisatie. Structureel vraagt leerlingenvervoer juist relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar zullen wij deze verhoudingen samen evalueren. Het is denkbaar dat tijdens de looptijd van de contracten de behoefte aan advisering of beleidsontwikkeling op het leerlingenvervoer toeneemt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

De basis voor de begrotingen van het leerlingenvervoer is 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. Zo kunnen wij alle vervoersvormen in financiële stukken over dezelfde periode verantwoorden. De kern is dat de aanbesteding leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer (voor Roermond) gezamenlijk plaatsvindt en dat dit vervoer ook gezamenlijk verantwoord wordt. Nieuwe instroom van jeugdvervoer en dagbestedingsvervoer van deelnemende gemeenten blijft tussentijds mogelijk. Dit wordt dan separaat verantwoord.

De opstartkosten worden gefinancierd door de zes gemeenten die vanaf de start deelnemen. Bij eventuele instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. De (deels variabele) structurele kosten worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing; gemeenten financieren dit vervoer volledig zelf. Voor de interne bedrijfsvoering is het uitgangspunt dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Opstartkosten, zoals investeringen in automatisering, worden direct aan de gemeenten met leerlingenvervoer doorgerekend. De overhead, die ongeveer 10% van de totale begroting bedraagt, is hierop een uitzondering. Deze kosten worden voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld.

Dat betekent dat er geen extra capaciteit wordt ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte hiervoor is dat, zoals hierboven benoemd, veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer. Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm.

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer kan hierin een belangrijke stap zijn, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende Wmo-gemeenten. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingevervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer. Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hier hebben alle gemeenten voordelen van. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Vervoerskosten

De vervoerkosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddelde tarief vervoerders oftewel één gemeentelijk tarief, afgerekend met de gemeenten. Alle perceeltarieven samen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. De gunning verwachten wij halverwege februari af te ronden. Na definitieve gunning kan dit tarief berekend worden.

3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

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) verplichtingen.

Wat gaan wij hiervoor doen in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer?

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 2024 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer.
- 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).
- (Data gedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor piekspreiding.
- Doorontwikkeling MijnOmnibuzz dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- Ontwikkeling van een nieuwe eigentijdse website.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal 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.

Wat gaan wij hiervoor doen in het leerlingenvervoer?

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 2024 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Afronding aanbesteding en gunning vervoer.
- Implementatie van het vervoer en de eigen organisatie gereed hebben om deze nieuwe taak uit te kunnen voeren.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal 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.

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in 'Tabel Begroting 2024-1'.

Tabel Begroting 2024-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 2.173.876	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.439.484	€ 24.439.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 174.799	€ 174.799
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.000	€ -57.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 2.173.876	€ -	€ -2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.432.484	€ -	€ -24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 174.799	€ -	€ -174.799
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.874.675	€ 2.874.675	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.122	€ 6.122	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 118.314	€ 118.314	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 29.855.270	€ 29.855.270	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 29.866.014	€ 29.855.270	€ -10.744

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken/activiteiten/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 het 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 -ondersteuning.
- 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 2024-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 75.000,- voor 2024. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 'Maatwerkvoorzieningen (Wmo)'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die 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. Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert.

Tevens nemen wij vanaf dit jaar voor het eerst het leerlingenvervoer (LLV) op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'. Hiermee zullen wij vanaf augustus 2024 starten voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert.

Wij maken daarom ook wederom een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-vervoer, het GGZ-vervoer en het LLV. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo', 0.4 'Overhead GGZ' en 0.4 'Overhead LLV'. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van indirecte kosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer en een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 34.

Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde ‘Besluit begroting en verantwoording’ 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	2024-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,72	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,9%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	10,0%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt de overhead 10% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar om deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

Paragrafen

In het kader van artikel 9 van het ‘Besluit begroting en verantwoording’ zijn de volgende paragrafen opgenomen:

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

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 en Koninkrijksrelaties 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 de verhouding tussen de algemene reserve (het weerstandsvermogen) en de benodigde weerstandscapaciteit gebaseerd op de totale 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	€ 760.000	1,18

De minimale omvang van de algemene reserve is op 20 december 2023 vastgesteld op € 550.000,-. Met dit minimum wordt met name het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat afgedekt, alsmede de risico's van digitale dreigingen. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

Risicomanagement

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. Medio 2023 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 20 december 2023 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur. Bij deze actualisatie is ook de inventarisatie van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd geactualiseerd.

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
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer			✔	✔			✔
Afhankelijkheid leveranciers ICT							
Digitale dreigingen					✔		
Continuiteit risico tgv serverbeheer					✔		

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 € 760.000,-.

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. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 54. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 7 juli 2021 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2020, besloten om € 368.000,- toe te voegen aan de algemene reserve. Hiermee is de algemene reserve ultimo 2021 uitgekomen op € 900.000,-. 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.

Geprognosticeerde balans 2024-1

Activa	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €	Passiva	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	340.206	283.668	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	35.244	24.500
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	2.095.839	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	-25.984	-
Totaal vaste activa	340.206	283.668	Totaal vaste passiva	3.005.099	924.500
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.948.359	5.349.686	Overige schulden	2.232.070	1.538.791
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	408.568	316.921	Te betalen verplichtingen	506.730	347.308
Liquide middelen	568.157	353.562	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	229.876	195.962	Overige Nederlandse overheidslichamen	1.751.267	3.689.198
Totaal vlottende activa	7.154.959	6.216.131	Totaal vlottende passiva	4.490.067	5.575.298
Totaal generaal	7.495.166	6.499.798	Totaal generaal	7.495.166	6.499.798

De vergelijkende cijfers per 31 december 2023 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2023. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2024 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 te maken.

Voor de gewijzigde begroting 2024-1 is het positieve resultaat 2023 € 2.069.855,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat vloeit via het resultaatvoorstel terug naar de gemeenten of wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2023 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 3 juli 2024 en zal in de gewijzigde begroting 2025 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 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 voor Omnibuzz).

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2024 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2022	2023	2024-1
Netto schuldquote	-16%	-9%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-16%	-9%	2%
Solvabiliteitsratio	69%	40%	14%
Structurele exploitatieruimte	12%	7%	-0,04%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2024 (t) is de geprognosticeerde balans 2024 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2022 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2023 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

Omdat in 2023 de resultaatbestemming nog opgenomen is, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de

solvabiliteitsratio's van 2023 en 2024-1 groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio voor 2024-1 is 14%. Dit betekent dat voor 2024 (t) 14% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2024 (t) –0,04%. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

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.

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 2024-1 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	€ 1.362.404	€ 5.824.743	€ -4.462.340
Kwartaal 2	€ 1.369.219	€ 6.033.805	€ -4.664.586
Kwartaal 3	€ 1.225.962	€ 3.395.699	€ -2.169.737
Kwartaal 4	€ 4.490.067	€ 7.154.959	€ -2.664.892
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 2.111.913	€ 5.602.302	€ -3.490.389
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 3.490.389		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2023		€ 29.855.270	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.448.132	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 5.938.521	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2024 is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2023.

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

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. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op maximaal € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 500.000,-. 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	2023 Jaarrekening x € 1.000	2024-1 Begroting x € 1.000	2025 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)	1.979	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	46	50	50
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	44	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	1.981	50	50

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 2024 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2024 een EMU-saldo ad € 50.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

De inflatie daalt van 4,1% in 2023 naar 2,9% in 2024. De economische groei is met 0,1% in 2023 laag, maar stijgt iets in 2024, naar 0,3%. Dat blijkt uit de Najaarsraming van december 2023.

Na een recordhoogte van 11,6% in 2022, is de inflatie in 2023 gedaald naar 4,1%. Wij verwachten dat deze in 2024 verder daalt naar 2,9%, en in 2025 met 2,2% dichterbij de beoogde 2% komt. De lagere energieprijzen en de renteverhogingen van de centrale banken zijn hier de belangrijkste oorzaken van.

De economie is in 2023 met 0,1% gegroeid. Dat is fors lager dan in 2022, toen er nog veel groei werd ingehaald na de COVID-19 pandemie. In de komende jaren zal de groei iets hoger zijn; 0,3% in 2024 en 1% in 2025.

De belangrijkste oorzaken van de afkoeling van de economie zijn de terugval van de wereldhandel en het monetaire beleid van de Europese Centrale Bank. Dat beleid is nodig om de hoge inflatie te bestrijden.

Het begrotingstekort van de overheid is in 2023 nog beperkt tot 0,9% van het bruto binnenlands product. Dat beeld verslechtert de komende jaren snel, mede doordat meer rente moet worden betaald over de eigen overheidsschuld. Het tekort stijgt dan richting de EU-grens van 3%.

De werkloosheid blijft laag met een 3,6% in 2023 en loopt op naar 4% in 2024. De lonen stijgen fors, met 5,9% in 2023 en 5,7% in 2024.

(Bron: DNB, De stand van onze economie - december 2023).

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 gehad dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 is teruggevallen naar de individuele gemeenten.

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 (DB) en het algemeen bestuur (AB). In de nadere uitwerking van de verordeningen van DB en AB alsmede de organisatie- en directieverordening is de relatie nader geregeld.

Structuur werkorganisatie

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 worden twee afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder 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. In het formatieplan is de benodigde bezetting per afdeling als volgt vastgelegd.

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

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 2024 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023.

Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in 2024 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 2024 16,04 fte en is hiermee ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1
HR beleidsadviseur	0,8
HR assistent	0,5
Adviseur projecten	3,5
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,1
Privacy Officer	0,2
Communicatieadviseur	0,5
Coördinator klachtenafhandeling	1
Medewerker klachtenafhandeling	0,9
Medewerker databeheer en -analyse	0,6
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2024 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	Fte
Projectleider	0,50

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2024	2025	2026	2027	2028
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 2024 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 5 juli 2023) doet zich een aantal wijzigingen voor. 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 2024.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2024-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 20 december 2023 en hieronder weergegeven.

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. Vanwege 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 nacalculatorisch 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. 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 dit bedrag wijzigen (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.

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

15 Verdeelsleutel GGZ-vervoer: de overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal; indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten; directe vervoerskosten op basis van kilometers.

16 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: de overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar; indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.

17 Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1 januari van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

18 De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

19 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.

20 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV: kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.

21 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.

Beleidsindicatoren

Indicator	2024-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,72	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,9%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	10,0%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

Tabel overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 2.173.876	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.439.484	€ 24.439.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 174.799	€ 174.799
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.000	€ -57.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 2.173.876	€ -	€ -2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.432.484	€ -	€ -24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 174.799	€ -	€ -174.799
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.874.675	€ 2.874.675	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.122	€ 6.122	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 118.314	€ 118.314	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 29.855.270	€ 29.855.270	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 29.866.014	€ 29.855.270	€ -10.744

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2024-1 is gebaseerd op de gerealiseerde kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2023, vermeerderd met een opslag van 5%.

Tabel Vervoersvolume 2024-1

Gemeente	Kilometers 2023	Opslag	Kilometers 2024-1 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend km OV-er (incl. opslag)	Ritten 2024
Beek	79.251	5%	83.214	2.498	20.563	491	10.422
Beekdaelen	237.324	5%	249.190	1.019	49.989	1.615	31.446
Beesel	57.016	5%	59.867	2.416	17.295	582	6.840
Bergen	55.012	5%	57.763	2.038	9.606	259	4.758
Brunssum	250.758	5%	263.296	3.399	75.203	1.818	37.385
Echt-Susteren	212.070	5%	222.673	7.629	56.257	1.769	26.584
Eijsden-Margraten	193.659	5%	203.341	2.711	57.769	1.214	27.021
Gennep	85.945	5%	90.242	5.760	20.558	723	13.317
Gulpen-Wittem	113.286	5%	118.950	8.296	33.038	1.021	13.841
Heerlen	645.482	5%	677.756	23.396	140.168	6.177	113.382
Horst aan de Maas	176.069	5%	184.873	3.169	42.074	698	20.190
Kerkrade	450.948	5%	473.495	20.448	114.402	5.202	80.799
Landgraaf	341.670	5%	358.753	16.175	88.780	2.461	58.593
Leudal	165.142	5%	173.399	2.229	40.941	720	17.386
Maasgouw	160.213	5%	168.224	4.097	37.296	1.114	17.823
Maastricht	855.397	5%	898.167	44.669	279.881	8.183	180.514
Meerssen	166.592	5%	174.922	10.279	38.921	1.372	23.511
Nederweert	55.495	5%	58.269	135	13.219	323	7.249
Peel en Maas	157.377	5%	165.246	5.130	43.840	1.052	16.532
Roerdalen	77.492	5%	81.367	2.553	17.930	655	9.561
Roermond	193.752	5%	203.440	687	44.504	1.672	38.815
Simpelveld	48.156	5%	50.564	904	7.137	531	6.584
Sittard-Geleen	699.304	5%	734.269	38.068	175.042	5.544	112.309
Stein	95.930	5%	100.727	3.542	25.737	791	13.503
Vaals	85.418	5%	89.689	536	24.830	505	9.537
Valkenburg aan de Geul	179.468	5%	188.441	8.244	58.976	930	23.909
Venlo	319.635	5%	335.617	17.346	75.420	3.599	65.751
Venray	149.024	5%	156.475	2.866	36.839	1.134	23.242
Voerendaal	58.925	5%	61.871	1.178	18.671	450	8.142
Weert	114.037	5%	119.739	3.476	36.065	896	24.725
Totaal	6.479.847		6.803.840	244.894	1.700.951	53.503	1.043.671

In de tabel ‘Vervoersvolume 2024-1’ 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.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vastgesteld op € 5,49 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 1,90 (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 34 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit ‘Tabel Vervoersvolume 2024-1’ op pagina 37.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2024 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- € 0,92: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- € 1,02: Gemeente Stein.
- € 0,91: Overige gemeenten.

Omnibuzz ontvangt de eigen bijdrage van de klanten 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 € 2,77/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 directe vervoerskosten 2024-1

Gemeente	Kilometerkosten 2024-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 215.352	€ 1.199	€ 3.907	€ 1.361	€ 221.820	€ 19.138	€ 240.958
Beekdaelen	€ 646.187	€ 489	€ 9.498	€ 4.473	€ 660.647	€ 56.999	€ 717.646
Beesel	€ 151.315	€ 1.160	€ 3.286	€ 1.611	€ 157.373	€ 13.578	€ 170.950
Bergen	€ 135.881	€ 978	€ 1.825	€ 718	€ 139.403	€ 12.027	€ 151.430
Brunssum	€ 705.608	€ 1.632	€ 14.289	€ 5.035	€ 726.563	€ 62.686	€ 789.249
Echt-Susteren	€ 569.097	€ 3.662	€ 10.689	€ 4.901	€ 588.348	€ 50.761	€ 639.109
Eijsden-Margraten	€ 534.765	€ 1.301	€ 10.976	€ 3.362	€ 550.405	€ 47.487	€ 597.892
Gennep	€ 244.608	€ 2.765	€ 3.906	€ 2.004	€ 253.282	€ 21.852	€ 275.135
Gulpen-Wittem	€ 302.031	€ 3.982	€ 6.277	€ 2.827	€ 315.117	€ 27.187	€ 342.304
Heerlen	€ 1.910.511	€ 11.230	€ 26.632	€ 17.111	€ 1.965.483	€ 169.576	€ 2.135.059
Horst aan de Maas	€ 462.158	€ 1.521	€ 7.994	€ 1.934	€ 473.608	€ 40.861	€ 514.469
Kerkrade	€ 1.343.443	€ 9.815	€ 21.736	€ 14.409	€ 1.389.403	€ 119.874	€ 1.509.277
Landgraaf	€ 1.003.465	€ 7.764	€ 16.868	€ 6.818	€ 1.034.915	€ 89.289	€ 1.124.204
Leudal	€ 424.953	€ 1.070	€ 7.779	€ 1.995	€ 435.797	€ 37.599	€ 473.396
Maasgouw	€ 417.520	€ 1.967	€ 7.086	€ 3.086	€ 429.659	€ 37.070	€ 466.728
Maastricht	€ 2.698.025	€ 21.441	€ 53.177	€ 22.666	€ 2.795.309	€ 241.171	€ 3.036.480
Meerssen	€ 461.487	€ 4.934	€ 7.395	€ 3.801	€ 477.618	€ 41.207	€ 518.825
Nederweert	€ 150.529	€ 65	€ 2.512	€ 896	€ 154.002	€ 13.287	€ 167.289
Peel en Maas	€ 404.774	€ 2.462	€ 8.330	€ 2.914	€ 418.480	€ 36.105	€ 454.585
Roerdalen	€ 207.115	€ 1.225	€ 3.407	€ 1.815	€ 213.562	€ 18.425	€ 231.987
Roermond	€ 599.736	€ 330	€ 8.456	€ 4.630	€ 613.152	€ 52.901	€ 666.053
Simpelveld	€ 132.233	€ 434	€ 1.356	€ 1.472	€ 135.495	€ 11.690	€ 147.185
Sittard-Geleen	€ 2.011.991	€ 18.273	€ 33.258	€ 15.357	€ 2.078.878	€ 179.359	€ 2.258.237
Stein	€ 265.549	€ 1.700	€ 4.890	€ 2.190	€ 274.329	€ 23.668	€ 297.997
Vaals	€ 222.793	€ 257	€ 4.718	€ 1.399	€ 229.167	€ 19.772	€ 248.938
Valkenburg aan de Geul	€ 489.361	€ 3.957	€ 11.205	€ 2.577	€ 507.100	€ 43.751	€ 550.851
Venlo	€ 998.823	€ 8.326	€ 14.330	€ 9.970	€ 1.031.449	€ 88.990	€ 1.120.439
Venray	€ 424.963	€ 1.376	€ 6.999	€ 3.141	€ 436.479	€ 37.658	€ 474.137
Voerendaal	€ 162.275	€ 565	€ 3.548	€ 1.248	€ 167.636	€ 14.463	€ 182.099
Weert	€ 363.314	€ 1.669	€ 6.852	€ 2.481	€ 374.316	€ 32.295	€ 406.611
Totaal	€ 18.659.861	€ 117.549	€ 323.181	€ 148.203	€ 19.248.794	€ 1.660.728	€ 20.909.522

In de tabel 'Vervoersvolume 2024-1' 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.

Indirecte vervoerskosten

Alle kosten die verband houden met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten. Deze worden berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal ritten per gemeente. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de medewerkers ritreservering en klantenservice.

Tabel indirecte vervoerskosten 2024-1

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.422	1,00%	€ 34.682
Beekdaelen	31.446	3,01%	€ 104.643
Beesel	6.840	0,66%	€ 22.760
Bergen	4.758	0,46%	€ 15.831
Brunssum	37.385	3,58%	€ 124.405
Echt-Susteren	26.584	2,55%	€ 88.462
Eijsden-Margraten	27.021	2,59%	€ 89.915
Gennep	13.317	1,28%	€ 44.315
Gulpen-Wittem	13.841	1,33%	€ 46.058
Heerlen	113.382	10,86%	€ 377.295
Horst aan de Maas	20.190	1,93%	€ 67.187
Kerkrade	80.799	7,74%	€ 268.869
Landgraaf	58.593	5,61%	€ 194.977
Leudal	17.386	1,67%	€ 57.854
Maasgouw	17.823	1,71%	€ 59.308
Maastricht	180.514	17,30%	€ 600.686
Meerssen	23.511	2,25%	€ 78.235
Nederweert	7.249	0,69%	€ 24.123
Peel en Maas	16.532	1,58%	€ 55.013
Roerdalen	9.561	0,92%	€ 31.817
Roermond	38.815	3,72%	€ 129.164
Simpelveld	6.584	0,63%	€ 21.908
Sittard-Geleen	112.309	10,76%	€ 373.724
Stein	13.503	1,29%	€ 44.933
Vaals	9.537	0,91%	€ 31.736
Valkenburg aan de Geul	23.909	2,29%	€ 79.559
Venlo	65.751	6,30%	€ 218.796
Venray	23.242	2,23%	€ 77.340
Voerendaal	8.142	0,78%	€ 27.093
Weert	24.725	2,37%	€ 82.277
Totaal	1.043.671	100,00%	€ 3.472.963

Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden gedragen door de gemeenten, naar rato van het aantal inwoners per gemeente. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS.

Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

Tabel overheadkosten 2024-1

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.215	1,44%	€ 42.150
Beekdaelen	35.896	3,19%	€ 93.311
Beesel	13.394	1,19%	€ 34.817
Bergen	13.154	1,17%	€ 34.194
Brunssum	27.770	2,47%	€ 72.187
Echt-Susteren	32.041	2,85%	€ 83.290
Eijsden-Margraten	26.034	2,31%	€ 67.675
Gennep	17.789	1,58%	€ 46.242
Gulpen-Wittem	14.054	1,25%	€ 36.533
Heerlen	87.461	7,77%	€ 227.353
Horst aan de Maas	43.917	3,90%	€ 114.161
Kerkrade	45.311	4,03%	€ 117.785
Landgraaf	37.112	3,30%	€ 96.472
Leudal	36.006	3,20%	€ 93.597
Maasgouw	24.406	2,17%	€ 63.443
Maastricht	125.285	11,14%	€ 325.675
Meerssen	18.576	1,65%	€ 48.288
Nederweert	17.492	1,55%	€ 45.470
Peel en Maas	45.534	4,05%	€ 118.365
Roerdalen	20.806	1,85%	€ 54.085
Roermond	60.743	5,40%	€ 157.900
Simpelveld	10.255	0,91%	€ 26.658
Sittard-Geleen	92.650	8,23%	€ 240.841
Stein	24.744	2,20%	€ 64.321
Vaals	10.121	0,90%	€ 26.309
Valkenburg aan de Geul	16.431	1,46%	€ 42.712
Venlo	103.789	9,22%	€ 269.797
Venray	44.662	3,97%	€ 116.098
Voerendaal	12.375	1,10%	€ 32.169
Weert	51.079	4,54%	€ 132.779
Totaal	1.125.102	100,00%	€ 2.924.675

In de begrotingswijziging 2024-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo)' op pagina 45 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2024.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2024-1
Beek	€ 317.790
Beekdaelen	€ 915.599
Beesel	€ 228.528
Bergen	€ 201.455
Brunssum	€ 985.841
Echt-Susteren	€ 810.861
Eijsden-Margraten	€ 755.482
Gennep	€ 365.692
Gulpen-Wittem	€ 424.896
Heerlen	€ 2.739.707
Horst aan de Maas	€ 695.817
Kerkrade	€ 1.895.930
Landgraaf	€ 1.415.653
Leudal	€ 624.847
Maasgouw	€ 589.479
Maastricht	€ 3.962.841
Meerssen	€ 645.347
Nederweert	€ 236.881
Peel en Maas	€ 627.963
Roerdalen	€ 317.888
Roermond	€ 953.117
Simpelveld	€ 195.750
Sittard-Geleen	€ 2.872.803
Stein	€ 407.252
Vaals	€ 306.984
Valkenburg aan de Geul	€ 673.122
Venlo	€ 1.609.032
Venray	€ 667.576
Voerendaal	€ 241.360
Weert	€ 621.666
Totaal	€ 27.307.159

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2024-1 omtrent het Wmo- gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024-1 gevraagd wordt.

Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2024-1

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2024-1
Beek	1,44%	€ 275.639	€ 42.150	€ 317.790
Beekdaelen	3,21%	€ 822.288	€ 93.311	€ 915.599
Beesel	1,20%	€ 193.710	€ 34.817	€ 228.528
Bergen	1,17%	€ 167.262	€ 34.194	€ 201.455
Brunssum	2,47%	€ 913.653	€ 72.187	€ 985.841
Echt-Susteren	2,85%	€ 727.571	€ 83.290	€ 810.861
Eijsden-Margraten	2,32%	€ 687.807	€ 67.675	€ 755.482
Gennep	1,59%	€ 319.450	€ 46.242	€ 365.692
Gulpen-Wittem	1,27%	€ 388.363	€ 36.533	€ 424.896
Heerlen	7,78%	€ 2.512.355	€ 227.353	€ 2.739.707
Horst aan de Maas	3,90%	€ 581.656	€ 114.161	€ 695.817
Kerkrade	4,07%	€ 1.778.145	€ 117.785	€ 1.895.930
Landgraaf	3,32%	€ 1.319.181	€ 96.472	€ 1.415.653
Leudal	3,23%	€ 531.250	€ 93.597	€ 624.847
Maasgouw	2,17%	€ 526.036	€ 63.443	€ 589.479
Maastricht	10,95%	€ 3.637.166	€ 325.675	€ 3.962.841
Meerssen	1,66%	€ 597.060	€ 48.288	€ 645.347
Nederweert	1,56%	€ 191.411	€ 45.470	€ 236.881
Peel en Maas	4,04%	€ 509.599	€ 118.365	€ 627.963
Roerdalen	1,85%	€ 263.804	€ 54.085	€ 317.888
Roermond	5,35%	€ 795.217	€ 157.900	€ 953.117
Simpelveld	0,93%	€ 169.093	€ 26.658	€ 195.750
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.631.962	€ 240.841	€ 2.872.803
Stein	2,21%	€ 342.930	€ 64.321	€ 407.252
Vaals	0,91%	€ 280.675	€ 26.309	€ 306.984
Valkenburg aan de Geul	1,47%	€ 630.410	€ 42.712	€ 673.122
Venlo	9,22%	€ 1.339.235	€ 269.797	€ 1.609.032
Venray	3,98%	€ 551.478	€ 116.098	€ 667.576
Voerendaal	1,11%	€ 209.192	€ 32.169	€ 241.360
Weert	4,54%	€ 488.888	€ 132.779	€ 621.666
Totaal	100,00%	€ 24.382.484	**€ 2.924.675**	**€ 27.307.159**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2024-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien) conform paragraaf ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 19.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2024-1	Eindresultaat begroting 2024	Verschil	6.6 Maatwerkvoorzie-ningen (Wmo)	Programma (Wmo) vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 317.790	€ 353.096	€ -35.306	€ -36.522	€ 1.215
Beekdaelen	€ 915.599	€ 827.643	€ 87.956	€ 85.884	€ 2.071
Beesel	€ 228.528	€ 231.522	€ -2.994	€ -3.688	€ 693
Bergen	€ 201.455	€ 212.648	€ -11.193	€ -12.099	€ 907
Brunssum	€ 985.841	€ 927.801	€ 58.040	€ 56.077	€ 1.962
Echt-Susteren	€ 810.861	€ 840.505	€ -29.644	€ -31.803	€ 2.159
Eijsden-Margraten	€ 755.482	€ 607.564	€ 147.918	€ 146.180	€ 1.738
Gennep	€ 365.692	€ 452.598	€ -86.906	€ -88.078	€ 1.172
Gulpen-Wittem	€ 424.896	€ 411.798	€ 13.098	€ 12.605	€ 493
Heerlen	€ 2.739.707	€ 2.911.073	€ -171.366	€ -177.699	€ 6.334
Horst aan de Maas	€ 695.817	€ 723.173	€ -27.356	€ -30.760	€ 3.404
Kerkrade	€ 1.895.930	€ 1.878.083	€ 17.847	€ 15.855	€ 1.992
Landgraaf	€ 1.415.653	€ 1.398.049	€ 17.604	€ 15.505	€ 2.099
Leudal	€ 624.847	€ 726.620	€ -101.773	€ -103.689	€ 1.916
Maasgouw	€ 589.479	€ 643.508	€ -54.029	€ -55.807	€ 1.778
Maastricht	€ 3.962.841	€ 4.448.544	€ -485.703	€ -500.221	€ 14.518
Meerssen	€ 645.347	€ 726.625	€ -81.278	€ -82.371	€ 1.094
Nederweert	€ 236.881	€ 282.539	€ -45.658	€ -46.722	€ 1.064
Peel en Maas	€ 627.963	€ 717.115	€ -89.152	€ -92.618	€ 3.467
Roerdalen	€ 317.888	€ 374.206	€ -56.318	€ -57.867	€ 1.550
Roermond	€ 953.117	€ 1.160.849	€ -207.732	€ -213.481	€ 5.749
Simpelveld	€ 195.750	€ 224.626	€ -28.876	€ -29.150	€ 275
Sittard-Geleen	€ 2.872.803	€ 2.821.793	€ 51.010	€ 44.191	€ 6.819
Stein	€ 407.252	€ 447.724	€ -40.472	€ -41.939	€ 1.466
Vaals	€ 306.984	€ 280.544	€ 26.440	€ 26.019	€ 421
Valkenburg aan de Geul	€ 673.122	€ 559.540	€ 113.582	€ 112.551	€ 1.031
Venlo	€ 1.609.032	€ 2.007.958	€ -398.926	€ -406.544	€ 7.618
Venray	€ 667.576	€ 642.794	€ 24.782	€ 21.932	€ 2.850
Voerendaal	€ 241.360	€ 269.567	€ -28.207	€ -28.902	€ 696
Weert	€ 621.666	€ 673.058	€ -51.392	€ -54.982	€ 3.591
Totaal	€ 27.307.159	€ 28.783.163	€ -1.476.004	€ -1.558.145	€ 82.141

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo)

Analyse directe vervoerskosten

Tabel analyse directe vervoerskosten

	2024-1	2024				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Begroting baseren op realisatie 2023	opslag 5%	Prijseffect NEA index (3,4% i.p.v. 3,5%)
Beek	€ 240.958	€ 276.772	€ -35.814	€ -47.021	€ 11.474	€ -267
Beekdaelen	€ 717.646	€ 654.132	€ 63.514	€ 29.972	€ 34.174	€ -632
Beesel	€ 170.950	€ 175.572	€ -4.622	€ -12.593	€ 8.140	€ -170
Bergen	€ 151.430	€ 164.932	€ -13.502	€ -20.553	€ 7.211	€ -159
Brunssum	€ 789.249	€ 748.154	€ 41.095	€ 4.234	€ 37.583	€ -723
Echt-Susteren	€ 639.109	€ 680.742	€ -41.633	€ -71.409	€ 30.434	€ -658
Eijsden-Margraten	€ 597.892	€ 485.425	€ 112.467	€ 84.465	€ 28.471	€ -469
Gennep	€ 275.135	€ 356.862	€ -81.727	€ -94.484	€ 13.102	€ -345
Gulpen-Wittem	€ 342.304	€ 340.795	€ 1.509	€ -14.462	€ 16.300	€ -329
Heerlen	€ 2.135.059	€ 2.336.873	€ -201.814	€ -301.225	€ 101.669	€ -2.258
Horst aan de Maas	€ 514.469	€ 553.376	€ -38.907	€ -62.871	€ 24.499	€ -535
Kerkrade	€ 1.509.277	€ 1.529.218	€ -19.941	€ -90.334	€ 71.870	€ -1.478
Landgraaf	€ 1.124.204	€ 1.137.203	€ -12.999	€ -65.433	€ 53.534	€ -1.099
Leudal	€ 473.396	€ 577.450	€ -104.054	€ -126.039	€ 22.543	€ -558
Maasgouw	€ 466.728	€ 523.195	€ -56.467	€ -78.186	€ 22.225	€ -506
Maastricht	€ 3.036.480	€ 3.552.071	€ -515.591	€ -656.753	€ 144.594	€ -3.432
Meerssen	€ 518.825	€ 605.854	€ -87.029	€ -111.150	€ 24.706	€ -585
Nederweert	€ 167.289	€ 213.202	€ -45.913	€ -53.673	€ 7.966	€ -206
Peel en Maas	€ 454.585	€ 545.033	€ -90.448	€ -111.568	€ 21.647	€ -527
Roerdalen	€ 231.987	€ 288.010	€ -56.023	€ -66.792	€ 11.047	€ -278
Roermond	€ 666.053	€ 865.692	€ -199.639	€ -230.519	€ 31.717	€ -836
Simpelveld	€ 147.185	€ 177.423	€ -30.238	€ -37.075	€ 7.009	€ -171
Sittard-Geleen	€ 2.258.237	€ 2.265.565	€ -7.328	€ -112.674	€ 107.535	€ -2.189
Stein	€ 297.997	€ 342.781	€ -44.784	€ -58.643	€ 14.190	€ -331
Vaals	€ 248.938	€ 228.622	€ 20.316	€ 8.683	€ 11.854	€ -221
Valkenburg aan de Geul	€ 550.851	€ 463.565	€ 87.286	€ 61.503	€ 26.231	€ -448
Venlo	€ 1.120.439	€ 1.502.810	€ -382.371	€ -434.273	€ 53.354	€ -1.452
Venray	€ 474.137	€ 458.928	€ 15.209	€ -6.925	€ 22.578	€ -443
Voerendaal	€ 182.099	€ 208.614	€ -26.515	€ -34.985	€ 8.671	€ -202
Weert	€ 406.611	€ 463.901	€ -57.290	€ -76.205	€ 19.362	€ -448
Totaal	€ 20.909.522	€ 22.722.773	€ -1.813.251	€ -2.786.988	€ 995.692	€ -21.954

Het totale vervoersresultaat is gedaald ten opzichte van de originele begroting 2024. Deze daling is voor een klein deel te wijten aan de lagere NEA-index (3,4%) dan gehanteerd in begroting 2024 (3,5%).

Het grootste deel van deze daling (€ -2.786.988,-) is echter het gevolg van het hanteren van het oorspronkelijke uitgangspunt. Voor de begroting 2024-1 baseren wij het vervoersvolume weer op de realisatie van het voorgaande jaar (2023). In de vorige begrotingen werd het vervoersvolume gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Door deze systematiek te hanteren, zal de begroting beter aansluiten op de actualiteit op gemeenteniveau.

Tenslotte zorgt de opslag van 5% die wij hanteren voor een stijging van € 995.692,-, met als eindresultaat een totale daling van € 1.813.251,-. Op gemeenteniveau zijn er echter grote verschillen omdat de vervoersvraag zich de afgelopen jaren zeer divers heeft ontwikkeld.

Totaalanalyse (Wmo)

Op totaalniveau dalen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2024 met € 1.476.004,- naar € 27.307.159,-.

Tegenover de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 1.813.251,- stijgen de overheadkosten met € 82.141,- en de indirecte vervoerskosten met € 255.107,-.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 82.141,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

1. De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend.
2. Wij hebben voor de begroting 2024 een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,5% voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen.
3. De noodzakelijke ontwikkeling en ondersteuning van een nieuwe website voor Omnibuzz (+ € 15.000,-).
4. De vanuit (provinciale en wettelijke) verplichtingen ontstane kosten zoals kosten verband houdend met digitaal archiveren, toegankelijkheid en informatiebeveiliging (+ € 52.000,-).
5. Een plaatsgevonden revisie waarbij kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, nu als indirecte vervoerskosten zijn verwerkt (- € 75.000,-).
6. Een forse daling van de woon-werkvergoedingen (- € 18.000,-) als gevolg van het hybride werken. Hetzelfde geldt voor de kopieer- en printkosten (- € 3.500,-).
7. Het stijgen van de overheadkosten als gevolg van de aanstaande uitvoering van het leerlingenvervoer. Deze kosten worden echter gedekt door de interne doorbelastingen van overheadkosten van Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer. Per saldo levert dit een daling op (- € 16.736,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 255.107,-.

Dit is o.a. door de volgende punten te verklaren:

1. De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend.
2. Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,5% voor onze indirecte vervoerskosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen.
3. Een plaatsgevonden revisie waarbij kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, nu als indirecte vervoerskosten zijn verwerkt, met een toename van deze kosten als gevolg (+ € 75.000,-).
4. De doorontwikkeling en het beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz (+ € 25.000,-).
5. Een noodzakelijke server upgrade van onze telefooncentrale en noodzakelijke aanpassingen aan onze systemen en rapportagemodules (+ € 36.000,-).
6. Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 70.000,-).
7. Een daling van de structurele SMS-kosten voor het gebruik van MijnOmnibuzz (- € 14.500,-).
8. De interne doorbelasting van Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten (- € 3.404,-).

4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer)

In deze begroting wordt het GGZ-vervoer wederom opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart en sinds 2023 is ook de gemeente Nederweert aangesloten. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2024-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer worden weergegeven.

Verdeling vervoerskosten

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de kilometers die in 2023 voor dit type vervoer gereden zijn, vermenigvuldigd met de NEA-index van 3,4%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Nederweert	11730	326
Roermond	42529	2575
Totaal	54258	2901

Tabel verdeling directe vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2024-1	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoerskosten
Nederweert	€ 20.559	€ 4.999	€ 7.207	€ -	€ 32.764
Roermond	€ 82.578	€ 19.618	€ 28.938	€ 856	€ 131.990
Totaal	€ 103.137	€ 24.616	€ 36.145	€ 856	€ 164.754

Boven op de intern doorbelaste kosten verwachten wij nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten verdeeld, naar rato van het aantal inwoners.

Tabel overheadkosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.130
Roermond	59.965	77%	€ 3.870
Totaal	77.466	100%	€ 5.000

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer plaats. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2024 ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten.

Tabel verdeling doorbelasting

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.129	€ 150	€ 1.278
Roermond	€ 8.917	€ 972	€ 9.889
Totaal	€ 10.046	€ 1.122	€ 11.168

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 35.172
Roermond	€ 145.749
Totaal	€ 180.921

4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. Wij starten in augustus dit jaar met de uitvoering van dit type vervoer. Dit gaan we doen voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens gaan wij voor de gemeente Roermond het gym- en zwemvervoer verzorgen. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 'Onderwijsbeleid en leerlingzaken'.

De begroting wordt gebaseerd op de bedragen conform de business case, exclusief de cijfers voor de gemeente Leudal. In de jaarrekening 2024 zal een herverdelingseffect volgen waarbij definitief afgerekend wordt.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2024-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling directe vervoerskosten

De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op de vanuit de gemeenten verstrekte informatie en een geoffreerd prijspeil.

Tabel vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Directe vervoerkosten 2024	
Echt-Susteren	€	461.280
Maasgouw	€	235.350
Nederweert	€	234.163
Roerdalen	€	265.040
Roermond	€	399.547
Weert	€	465.795
TOTAAL	€	2.061.175

Tabel vervoerskosten gym- en zwemvervoer

Gemeente	Directe vervoerkosten 2024	
Roermond	€	31.542
TOTAAL	€	31.542

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Indirecte vervoerkosten 2024	
Echt-Susteren	€	16.735
Maasgouw	€	10.607
Nederweert	€	10.017
Roerdalen	€	10.489
Roermond	€	21.761
Weert	€	11.550
TOTAAL	€	81.159

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel overheadkosten

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.087
Maasgouw	€	6.907
Nederweert	€	4.974
Roerdalen	€	5.884
Roermond	€	17.041
Weert	€	14.470
TOTAAL	€	58.362

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer

Er zijn investeringskosten gemaakt zodat het leerlingenvervoer gerealiseerd kan worden. Deze kosten worden naar rato van het aantal inwoners verdeeld tussen de gemeenten.

Tabel verdeling investeringskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Kosten
Echt-Susteren	€ 9.334
Maasgouw	€ 7.095
Nederweert	€ 5.109
Roerdalen	€ 6.044
Roermond	€ 17.506
Weert	€ 14.864
TOTAAL	€ 59.952

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Investeringskosten	Indirecte vervoer-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 461.280	€ -	€ 9.334	€ 16.735	€ 9.087	€ 496.436
Maasgouw	€ 235.350	€ -	€ 7.095	€ 10.607	€ 6.907	€ 259.958
Nederweert	€ 234.163	€ -	€ 5.109	€ 10.017	€ 4.974	€ 254.263
Roerdalen	€ 265.040	€ -	€ 6.044	€ 10.489	€ 5.884	€ 287.457
Roermond	€ 399.547	€ 31.542	€ 17.506	€ 21.761	€ 17.041	€ 487.397
Weert	€ 465.795	€ -	€ 14.864	€ 11.550	€ 14.470	€ 506.678
TOTAAL	€ 2.061.175	€ 31.542	€ 59.952	€ 81.159	€ 58.362	€ 2.292.190

5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) 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	110.861	-	-	110.861	10,00%		23.696	-	110.861	87.165
Hardware	25.727	-	-	25.727	33,33%		13.590	-	25.727	12.137
Inrichting en verbouwing	83.834	-	-	83.834	4,00%		4.398	-	83.834	79.436
Technische installaties	83.368	-	-	83.368	6,67%		7.906	-	83.368	75.462
Software	36.416	-	-	36.416	10,00%		6.949	-	36.416	29.467
Totaal Wmo-vervoer	340.206	-	-	340.206		-	56.538	-	340.206	283.668
Totaal-generaal	340.206	-	-	340.206	-	-	56.538	-	340.206	283.668

5.2 Staat van reserves

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2024	Reserves na bestemming ultimo 2024
Reserves								
Algemene reserve	900.000	-	-	-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserve personeel	-	-	-		-	-	-	-
Bestemming ICT	35.244	-	-	10.744	24.500	-	-	24.500
Totaal Reserves	935.244	-	-	10.744	924.500	-	-	924.500

5.3 Opbouw algemene reserve

Op 20 december 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement'. De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt niet meer aan de vervoersvraag kan voldoen of zelfs failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt. Dit kan ook leiden tot een inkooprisico omdat het vervoer opnieuw moet worden ingekocht.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is omtrent de nieuwe activiteiten, zoals het leerlingenvervoer en de hiermee verbonden processen en de kans dat nieuwe medewerkers onvoldoende op de hoogte zijn van reeds bestaande processen en activiteiten. Dit kan leiden tot fouten, verkeerde inschattingen en financiële schade.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

Binnen onze branche wordt er veel gebruikgemaakt van complexe, op maat gemaakte software, die niet alleen door Omnibuzz gebruikt wordt, maar ook door verscheidene vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreden. Als een van deze softwareleveranciers failliet gaat, kan dit grote gevolgen hebben, zowel voor onze vervoersbedrijven als voor Omnibuzz.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen

Omnibuzz is, net zoals vrijwel ieder ander bedrijf, in een bepaalde mate vatbaar voor digitale dreigingen van buitenaf. Dit kan in de vorm van phishingmails en virussen zijn of grootschalige hacks. Er zijn helaas talloze recente voorbeelden van bedrijven die slachtoffer zijn geworden en die zelfs losgeld hebben moeten betalen.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000

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 andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Omnibuzz.

V1.00 - 202404