Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

Uitganspuntennotitie
bij de begroting
2022-1, 2023 en meerjaren 2024-2026

1 Inleiding

1.1 Doel uitgangspuntennotitie

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2022-1, de begroting 2023 en het meerjarenperspectief 2024 tot en met 2026. Deze uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Omnibuzz hanteert een aantal vaste uitgangspunten en werkt vanuit vastgestelde kaders. De belangrijkste kaders waarbinnen Omnibuzz werkt, zijn het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, de nota reserves en voorzieningen, financiële verordening, raamovereenkomsten met vervoerders en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In 2021 is het productenboek geactualiseerd en vastgesteld als bijlage bij de DVO. Hierin zijn alle reguliere taken goed omschreven. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

Deze uitgangspuntennotitie helpt om de deelnemende gemeenten in een vroeg stadium te betrekken bij beleidsmatige ontwikkelingen en de financiële consequenties. De uitgangspunten worden gehanteerd als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

1.2 Leeswijzer

Voor bovengenoemde kaders verwijzen we naar bijbehorende documenten. In deze notitie worden deze niet verder omschreven. In de uitgangspuntennotitie staan we stil bij de actualiteit en de wijze waarop de actuele ontwikkelingen (de prioritering van) onze uitgangspunten, taken en advisering raken. Op basis hiervan formuleren we de belangrijkste speerpunten voor de komende periode. Hiervoor gebruiken we de gebruikelijke pijlers uit de visie van Omnibuzz. Het vastgestelde jaarplan 2022 en de vastgestelde financiële uitgangspunten vormen hierbij de basis.

2 Relevante ontwikkelingen

2.1 Impact van COVID-19

De impact van COVID-19 is overduidelijk en werkt in nagenoeg alle aspecten door. In de ontwikkeling in het vervoersvolume was altijd al sprake van verschillen tussen gemeenten en schommelingen in de tijd. Door de actualiteit is de bandbreedte van deze schommelingen aanzienlijk toegenomen, dus neemt de voorspelbaarheid af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen en compliceert het maken van passende (beleids-)keuzes. Door de teruggevallen volumes en de aangepaste uitvoeringsregels van het vervoer zijn de reguliere maatstaven voor efficiënt vervoer niet meer in elke situatie van toepassing. De veiligheid van het vervoer staat voorop. Doordat klanten Omnibuzz als besloten vervoer meer vertrouwen in de COVID-19 dan het openbaar vervoer is de vraag naar Omnibuzz wellicht in verhouding hoger geweest. Het is aannemelijk dat een gesloten systeem als veiliger wordt ervaren dan reizen met een open systeem. Het openbaar vervoer (OV) lijkt voor onze klanten gedurende de pandemie daarom een minder geschikt alternatief.

Het contractbeheer met vervoerders omvat naast het reguliere werk alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van COVID-19. De effecten van de overheidsmaatregelen en het voortdurend monitoren van de continuïteitafspraken vraagt veel van de vervoerders en Omnibuzz. Het controleren op naleving van de protocollen vraagt extra aandacht in de dagelijkse uitvoering van het vervoer. In het algemeen kan worden gesteld dat bestaande kwaliteitsafspraken in deze periode zijn nageleefd, mits toegestaan binnen de geldende protocollen. Omnibuzz speelt een actieve rol in de totstandkoming van de landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Zo dragen we bij aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders. De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen intensieve communicatie met klanten, gemeenten, vervoerders en cliëntenpanel. De reguliere processen met gemeenten vragen extra aandacht door de registratie van COVID-19 gerelateerde kosten, de afrekening en de uitwerking van een nieuw model voor de jaarrekening.

Tenslotte vraagt de situatie ook organisatorische uitdagingen. Alle medewerkers zijn gefaciliteerd om vanuit thuis te werken. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op niveau gebleven. Binnen het vitaliteitsbeleid is onder andere aandacht voor het welzijn van medewerkers, zodat het dienstverleningsniveau ook op lange termijn geborgd blijft.

2.2 Tekorten aan personeel in de vervoerssector

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval in het zorgvervoer, zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Zij keren niet vanzelfsprekend terug als chauffeur op het moment dat het vervoer weer aantrekt. Veel vervoerders ondervinden problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerd chauffeurs.

2.3 Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie/verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten via de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost gemiddeld meer tijd.

2.4 Toename 'kruimelfuncties'

De stapeling van 'kruimelfuncties', vooral veroorzaakt door wettelijke verplichtingen, zoals de AVG, de archiefwet, digitoegankelijkheid etc. leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie. Bovendien leidt dit tot groeiende overheadkosten. Bij de deelnemende gemeenten is geen ondersteuning beschikbaar voor deze taken. Daarom vult Omnibuzz deze taken deels intern in en huurt tevens extern in via Daadkracht.

2.5 Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Deze wijzigingen worden verwerkt in een conceptwijzigingsvoorstel dat halverwege 2022 aan het bestuur wordt voorgelegd. Het streven is om in hetzelfde wijzigingsvoorstel de uitwerking van de verdeelsystematiek en het uittredingsprotocol mee te nemen.

3 Beleidsmatige uitgangspunten

3.1 Pijler 1 - Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

3.1.1 Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen

De focus zal blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Het aanbod van het OV wordt jaarlijks aangepast. Hierin constateren we nog steeds een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod in steeds meer gebieden. Dit vraagt voor afstemming met de Provincie Limburg. Een betere afstemming tussen beide vervoerssystemen kan voordelen bieden voor alle partijen. Samen met de Provincie Limburg werken we toe naar integrale mobiliteit. Daarom hebben we in 2021 samen een onderzoek laten uitvoeren. De resultaten uit het onderzoeksrapport van Forseti gaan wij via gezamenlijke ontwikkeltafels omzetten in concrete projecten die de komende jaren worden uitgevoerd en bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. In dit traject leggen we de verbinding met andere initiatieven zoals Trendsportal en de website ikwilvervoer.nl, waarmee we actiever gaan sturen op het gebruik van alternatief vervoer in de brede zin. De terugtrekkende beweging van OV biedt ruimte voor (lokaal) aanbod van ander vervoer en biedt dus ook kansen. In lijn met de aanbevelingen uit de evaluatie van ikwilvervoer, gaan we de komende jaren actief sturen op het benutten van deze kansen.

3.1.2 Optimaliseren Voor Elkaar Pas

De afspraken over de Voor Elkaar Pas (VEP) zijn vastgelegd in 2017 en hebben een looptijd van 5 jaar. In 2022 gaan we opvolgende afspraken vastleggen, waarbij we de VEP willen optimaliseren en aansluiting zoeken bij innovaties in het OV. We zetten in op verlenging van het concept en verbetering van de productvoorwaarden op basis van onze data en ervaringen van de afgelopen 5 jaar. Aansluitend zal de VEP actief onder de aandacht worden gebracht, onder andere door deelname aan de open dagen van Arriva. Uiteraard onder voorbehoud dat het organiseren van deze dagen mogelijk is.

3.2 Pijler 2 - Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

3.2.1 Efficiënt Omnibuzz vervoer

We passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan op de nieuwe werkelijkheid om de continuïteit van het vervoer voor de lange termijn te borgen. Efficiënter plannen maakt hier onderdeel van uit. De inzet van vervoer kan daarmee immers worden beperkt. Dit helpt bij het aanpakken van het chauffeurstekort en het borgen van de afgesproken kwaliteitseisen voor klanten. Belangrijke instrumenten hierbij zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In de advisering aan gemeenten zetten we in op bewustwording en signalering, zodat vervoerspecificaties voor de klant passend zijn. Bijvoorbeeld in gevallen van beperkte zelfregie, maar tegelijk ook zo

efficiënt mogelijk voor gemeenten door kritisch te kijken naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties. Omnibuzz ondersteunt bij het nemen van beheersmaatregelen door gemeenten. Hiervoor kunnen gemeenten de richtlijn voor indicatiestelling gebruiken die door Omnibuzz is opgesteld.

De efficiëntie van het vervoer is ook verhoogd door de contante betalingen te minimaliseren. Sinds COVID-19 vinden er helemaal geen contante betalingen meer plaats in ons vervoer. De taxipoints in de ziekenhuizen worden vervangen door meer toegankelijke systemen. Het klantportaal waarmee klanten ritten kunnen boeken, wordt doorontwikkeld tot een volwaardige MijnOmnibuzz omgeving. Deze digitalisering is wettelijk verplicht, maar biedt tegelijk kansen om het telefonisch contact en bijbehorende capaciteit af te bouwen. Dit nieuwe portaal 'MijnOmnibuzz' wordt vanaf de start opgebouwd conform alle wettelijke eisen, waarbij met name de digitoegankelijkheid veel aandacht vraagt. Tenslotte is de functie van data-analyse weer ingevuld. Dit moet gaan leiden en tot meer sturing op vervoer via proactieve analyse van beschikbare data.

3.2.2 Mogelijke instroom van ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. Over de wijze waarop de instroom van ander vervoer kan plaatsvinden zijn geen eenduidige afspraken in tijd, vorm of omvang gemaakt. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begroting. Er vinden regelmatig gesprekken plaats met (individuele) gemeenten over mogelijke instroom. Dit leidt concreet tot de uitvoering van een deel van het jeugdwet-vervoer voor de gemeente Roermond in 2022.

3.2.3 Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het versterkte partnership met vervoerders kan Omnibuzz snel inspelen op urgente behoeften. De capaciteit van Omnibuzz kan flexibel worden ingezet bij nieuwe maatschappelijke behoeften aan vervoer. In eerste instantie ging het om vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken en corona-hotels, later hoofdzakelijk naar vaccinatielocaties. In de zomer van 2021 is Omnibuzz ingezet voor evacuaties gedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan de beschikbare (over-)capaciteit worden ingezet ten behoeve van maatschappelijke doelen.

3.3 Pijler 3 - Investeren in een slimme organisatie

3.3.1 Omnibuzz als kennisorganisatie

Om al het voorgaande mogelijk te maken, zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten binnen Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling. Hierdoor kan Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uitvoeren en manifesteert Omnibuzz zich als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten. Het onderhandelingsresultaat met betrekking tot de hoge indexering voor het jaar 2020 (NEA) is hiervan een concreet resultaat. Deze compenseert de kostenstijging op vervoer in 2022 nog voor een deel. In algemene zin is inhoudelijke kennis noodzakelijk om adequaat te kunnen reageren op de groeiende uitdagingen en onzekerheden in

het vervoer. Deze kennis wordt steeds meer gebruikt en heeft daardoor onder andere meer invloed op landelijk beleid. Zo draagt onze kennis bij aan een toekomstbestendig vervoerssysteem. Verder leidt dit tot goede afspraken in de contractuele sfeer met vervoerders en de uitvoeringspraktijk. In deze onzekere tijden vraagt dit de nodige expertise en innovatief vermogen. Door deze toenemende expertise is de organisatie gegroeid in flexibiliteit en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften. Dit geldt zowel voor de uitvoering van het vervoer, de contractuele inbedding met de vervoerders en in de afstemming met gemeenten. Dit zal de komende jaren zijn vruchten (blijven) afwerpen.

Specifieke kennis over gedragsverandering zetten we in om beter aan te kunnen sluiting te vinden met de doelgroep en hun keuzes. Dit draagt bij aan de optimalisatie van projecten voor integratie tussen OV en Omnibuzz en aan het versterken van het effect van communicatie en interventies richting huidige klanten.

3.3.2 Aanpassing verdeelsystematiek

Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt van verdeelsleutels voor de afrekening van verschillende kosten tussen gemeenten. Hierover vindt in 2022 besluitvorming plaats. Het voorstel gaat uit van een aanpassing in de afrekensystematiek voor zowel beheers- en vervoerskosten (omzetting zones naar kilometers), zodat de kostenverdeling tussen gemeenten sterker gerelateerd wordt aan daadwerkelijke verbruik. De omzetting naar kilometers maakt bovendien een betere afstemming van het klanttarief met het OV-tarief mogelijk De bestuurlijk gewenste doorrekeningen van deze aanpassingen en de contractuele afstemming ervan vragen de nodige expertise van Omnibuzz.

3.3.3 Digitalisering en compliance

Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen, zoals ritreservering, communicatie, facturatie en betalingen. Dit heeft gunstige effecten op kosten en duurzaamheid. De komende tijd zal de digitale toegankelijkheid extra aandacht vragen. De website voldoet sinds 2021 volledig aan de geldende normen. De komende jaren volgen MijnOmnibuzz en alle overige interne en externe informatiesystemen. Dit zal tot structurele kosten leiden. Omdat de kosten op voorhand niet duidelijk zijn, werken we met een stelpost. Deze stelpost werkt in praktijk als bovengrens. Zodra de kosten voor specifieke aanpassingen helder zijn en de stelpost overstijgen, worden deze aan het bestuur voorgelegd en in de begrotingen meegenomen. Het bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang. In 2022 werken we het toegankelijkheidsbeleid uit, met als kern de inrichting van de toegankelijkheidsbevordering van digitale informatie van Omnibuzz voor klanten, partners en medewerkers. Dit betekent een verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie voor iedereen. Hierin willen we de eisen vanuit verschillende wetten (digitoegankelijkheid, wet elektronische publicaties en wet open overheid) bundelen. Na vaststelling zal dit toegankelijkheidsbeleid stapsgewijs geïmplementeerd worden.

Momenteel lopen verder gesprekken met de provincie naar aanleiding van aanbevelingen over het digitale archief. Vanwege het basisnormenkader voor informatiebeveiliging binnen alle overheidslagen, de Baseline informatiebeveiliging Overheid (BIO), zullen we in 2022 de rol van security-officer binnen Omnibuzz invullen. Op alle voornoemde aspecten is op korte termijn actie vereist.

Tenslotte zal in 2022 de aanbesteding van de accountantsdiensten worden afgerond.

3.3.4 Het applicatielandschap als basis

De dienstverlening van Omnibuzz draait op een aantal basis-IT-systemen. Het is daarom van groot belang dit applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Vanuit deze gedachten waren er een aantal investeringen nodig, met name in het maatwerkpakket voor de klantenadministratie (OMA). Bovendien worden de diensten voor telefonie en ICT-beheer opnieuw aanbesteed. Beide projecten worden naar verwachting in 2022 afgerond en dragen bij aan de stabiliteit en toekomstbestendigheid.

4 Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2022-1

Voorgesteld wordt om de begroting 202-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. In een normale situatie (zonder COVID-19) worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2022-1 kan, vanwege de COVID-19 crisis en het hierdoor gedaalde vervoersvolume, niet met dit uitgangspunt gewerkt worden. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19virus en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Om een goede inschatting te kunnen maken van het vervoersvolume voor het jaar 2022 dient ook het vervoersvolume van Q4 2021 duidelijk te zijn. Tevens dienen de actuele afspraken voortkomend uit het addendum op de vervoerscontracten, inzake tarifering voortkomend uit het gedaalde vervoersvolume, meegenomen te worden in het berekenen van het vervoersresultaat. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goed inschatting van het vervoersvolume 2022. Uitgangspunt zal het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 zijn, hierop zal een nog nader te bepalen afslag percentage worden toegepast, afhankelijk van de meest recente inzichten en ontwikkelingen.
2. Om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen, werd in de begroting van voorgaande jaren tot kalenderjaar 2019 een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd. De individuele gemeenten hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor het jaar 2022 is dit op 0% gesteld. Op gemeenteniveau kan desgewenst hiervan worden afgeweken; een individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2022 die is vastgesteld op 3,5%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voor-calculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten, of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten.
4. Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2021 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2021, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022 (3,5%).
5. Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2021 geïndexeerd met de LTI-index die geldt voor 2022; individuele gemeenten kunnen besluiten hiervan af te wijken door een andere index toe te passen. Het eigen aandeel van de klant wordt wel geïnd door Omnibuzz maar niet verwerkt in de begrotingen van Omnibuzz.
6. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2022 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. Voor

2022 gelden de gemaakte afspraken uit het principeakkoord tussen werkgevers en vakbonden, waarbij de indexatie 3,9% bedraagt. Op het moment dat de cao-onderhandelingen in de begrotingsperiode veranderen, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden.

7. De beheerkosten 2022 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten. Deze baseren we op een schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2022 worden deze kosten verhoogd met de index zoals weergegeven onder 6.
9. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
10. De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2022) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2022).
11. In de begroting 2022 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement.
12. In de beheerkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2023

Voorgesteld wordt om de begroting 2023 en het meerjarenperspectief 2024-2026 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

14. In een normale situatie zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt genomen worden. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2023 kan dit, vanwege de COVID-19 crisis, niet als uitgangspunt genomen worden. Voor het jaar 2023 wordt de realisatie van het gerealiseerde vervoer in 2019 aangehouden. Afhankelijk van de ontwikkeling van het vervoer in het laatste kwartaal van 2021 en de nieuwe afspraken voortkomend uit het addendum op de vervoerscontracten, kan hier eventueel een nader te bepalen afslag op worden toegepast.
15. In eerdere begrotingen tot kalenderjaar 2019 werd er een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2023 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage, tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen.

16. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met dezelfde NEA-index 2022 (3,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voor-calculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022.
17. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2023 wordt gebaseerd op het voor calculatorisch tarief voor 2022. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index van waarmee het tarief voor 2023 wordt bepaald.
18. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2023 zijn de in 2022 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte LTI-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2024-2026 eveneens geïndexeerd met deze index. Besluitvorming door de raden kan eventueel leiden tot toepassing van een andere index. De klantbijdragen worden wel geïnd door Omnibuzz maar worden niet verwerkt in de begrotingen.
19. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 7 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2023 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.
20. De beheerkosten 2023 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2023 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2024-2026 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
21. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2023 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6.
22. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
23. De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2022) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2022).
24. In de begroting 2023 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement. Actualisatie van deze nota in 2022 kan dit bedrag wijzigen.
25. De beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
26. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2024-2026

1. Het vervoersvolume van de begroting 2023 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2023 worden dus niet verhoogd.
2. Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%. Voor de kosten van regie en planning wordt een inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie.