Van: Omnibuzz - Secretariaat <secretariaat@omnibuzz.nl>
Verzonden: dinsdag 6 april 2021 16:24
Onderwerp: Omnibuzz | Jaarverslag 2020, Begrotingswijziging 2021-1 en begroting 2022 & meerjarenperspectief 2023-2025
Bijlagen: Aanbiedingsbrief gemeenteraden begroting 2021-1, 2022-mjp en jaarrekening 2020 def.pdf; Uitgangspuntennotitie bij begroting 2021-1 en 2022-mjp - def.pdf

Urgentie: Hoog

Geachte griffier,

Hierbij bieden wij u de volgende documenten aan:
- Aanbiedingsbrief aan gemeenteraad (bijgevoegd als bijlage).
- Uitgangspuntennotitie begroting 2021-1 en 2022 (bijgevoegd als bijlage).
- Concept eerste wijziging begroting 2021-1 (zie onderstaande link).
- Concept begroting 2022 & meerjarenperspectief 2023-2025 (zie onderstaande link).
- Concept jaarverslag 2020 (zie onderstaande link).

Link begrotingswijziging 2021-1:
https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2020/begroting-2021-1/omnibuzz-begroting-2021-1-print-v100.pdf

Link begroting 2022 & Meerjarenperspectief 2023-2025:
https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2020/begroting-2022/omnibuzz-begroting-2022-MJP-print-v100.pdf

Link jaarverslag 2020:
https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2020/jaarverslag/omnibuzz-jaarverslag-2020-print-v100.pdf

Uw gemeente heeft formeel tot en met 1 juni 2021 de tijd om haar zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. In de aanbiedingsbrief leggen wij uit hoe wij hier in de praktijk mee om zullen gaan.

Het algemeen bestuur zal in haar vergadering van 7 juli 2021 overgaan tot besluitvorming over deze documenten.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Aan: Gemeenteraad
T.a.v. de Griffie

Sittard, 6 april 2021

Onderwerp: Concept Jaarverslag 2020.
Uitgangspuntennotitie begroting 2021-1 en 2022.
Concept eerste wijziging begroting 2021-1.
Concept begroting 2022 & meerjarenperspectief 2023-2025.

Geachte dames en heren,

Met genoegen bieden wij u bovengenoemde documenten aan met betrekking tot de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. In deze brief geven wij een korte toelichting hierop.

Concept jaarverslag 2020
In het jaarverslag 2020 wordt teruggekeken op het afgelopen jaar. Voor iedereen was dit een bewogen jaar, waarin de wereld om ons heen indringend is veranderd als gevolg van de COVID-19 pandemie. Ook bij Omnibuzz heeft dit forse gevolgen gehad voor onder andere het vervoer, dat vanaf eind maart fors is ingezakt. Gedurende het jaar zijn er diverse ups en downs geweest als gevolg van nieuwe maatregelen en versoepelingen. Met vervoerders zijn continuïteitsafspraken gemaakt, waarbij aansluiting is gezocht bij de landelijke afspraken hieromtrent. Omnibuzz is door deze ontwikkelingen ruim binnen de begroting gebleven. Tussentijds is in 2020 reeds een bedrag van € 1,6 mln. aan de gemeenten terugbetaald als gevolg van het lagere vervoersvolume het eerste halfjaar. Het tweede halfjaar en de bedrijfsvoeringskosten worden in de voorliggende jaarrekening over 2020 afgerekend met een positief resultaat van € 3,3 mln. In totaal heeft Omnibuzz over 2020 dus een positief resultaat behaald van € 4,9 mln.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld het jaarrekening resultaat 2020 van € 3.348.245 als volgt te bestemmen:
- € 2.578.009 uitbetalen aan de deelnemende gemeenten.
- € 368.000 toevoegen aan de algemene reserve. Nadat een aantal keer bedragen uit de algemene reserve zijn onttrokken, beweegt het saldo ultimo 2020 (€ 532.000) zich richting de minimumpositie van € 520.000. Met de voorgestelde toevoeging zal het saldo van de algemene reserve uitkomen op € 900.000, en komt hiermee tussen de afgesproken minimum en maximum positie (€ 1.308.000). Met het oog op de onzekerheden als gevolg van de uitgebroken COVID-19 crisis is aanvulling van de algemene reserve zeker opportuun.

- € 171.000 toevoegen aan de bestemmingsreserve ICT. Het contract met de huidige ICT-leverancier is afgelopen en reeds meerdere keren verlengd. Als overheidsorgaan dienen wij hiervoor een (Europese) aanbesteding uit te schrijven. De voorbereidingen voor deze verplichting zijn reeds eind 2020 in gang gezet.
  Daarnaast heeft Omnibuzz de noodzaak onderkend om haar bestaande klantsysteem OMA te actualiseren naar een moderne programmeertaal. Hierdoor blijven we toekomstbestendig en verkleinen we de afhankelijkheid van de leverancier.
- € 231.236 toevoegen aan de nieuwe bestemmingsreserve personeel. Dit in verband met de afvloeiingsregeling van een medewerker eind 2020, alsmede de afwikkeling van een groot aantal meeruren uit het verleden van medewerkers van de ritreservering.

Met deze voorgestelde dotaties aan de bestemmingsreserves houden we de begrotingen stabiel en voorkomen we een stijging van de gemeentelijke bijdrage.

Uitgangspuntennotitie begroting 2021-1 en 2022

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2021-1 en 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025. De notitie is gebaseerd op het Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie uit dit stuk, een terugblik en evaluatie op reeds gerealiseerde zaken en een omgevingsanalyse, legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2021 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

Concept begroting 2021-1 en concept begroting 2022 & meerjarenperspectief 2023-2025

Op basis van de vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de begrotingen opgesteld. In de eerste wijziging van de begroting 2021-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2021 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn.
Ten tijde van het opstellen van eerste begroting 2021 was er nog geen sprake van COVID-19 en een (tijdelijke) lagere vraag naar ons vervoer. De begrotingswijziging 2021-1 betekent dan ook een neerwaartse aanpassing van het kostenniveau in verband met het lagere vervoer.

Ten opzichte van de vorige begroting 2021 vallen de totale kosten € 2,9 mln. lager uit. Deze stijging is voor € 2,8 mln. toe te schrijven aan de lagere vervoerskosten.

- Normaal gesproken zou het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2021-1 gebaseerd worden op de gerealiseerde vervoerscijfers in 2020. Vanwege COVID-19 en het hierdoor ingezakte vervoer in 2020 is dit echter geen realistisch uitgangspunt. Op basis van de meest recente inzichten (gemaakte continuïteitsafspraken met vervoerders) en ontwikkelingen (bijvoorbeeld vervoer naar vaccinatielocaties) hanteren wij als uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, minus een afslag van 10%.

- In de begroting van voorgaande jaren werd een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor het jaar 2021 is – na afstemming met de gemeenten - geen opslagpercentage toegepast.
- Het vervoerstarief is geïndexeerd met de NEA-index voor 2021: 1,0%.

In de begrotingen zijn ook de eerder genomen interne beheersmaatregelen, waarmee het algemeen bestuur op 24 oktober 2018 heeft ingestemd, verwerkt.

Ten opzichte van de eerste begroting 2021 laten de regiekosten en de bedrijfsvoeringskosten een daling zien van € 14.000 respectievelijk € 48.000. Kostenstijgingen als gevolg van COVID-19 hebben wij, waar mogelijk, opgevangen door bijvoorbeeld zaken te temporiseren om de bedrijfsvoering in lijn te brengen met het vervoer. Hierdoor kunnen we per saldo een daling laten zien in de kosten van regie en bedrijfsvoering.

Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2021-1 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 10,9% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties.

Ten slotte
Wij denken u met deze documenten een goed inzicht te hebben verschaft in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2020.
Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit om uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Deze kunt u indienen binnen een termijn van acht weken, de wettelijke deadline hiervoor is **1 juni 2021**. Wij willen u er graag op wijzen dat het dagelijks bestuur coulance zal betrachten bij reacties die ontvangen worden tot 3 weken na deze datum (22 juni 2021), en deze ook zal meenemen in de beantwoording van de zienswijze ten behoeve van het algemeen bestuur.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 19 april aanstaande om 19.00 uur een digitale informatiebijeenkomst organiseert voor raadsleden over deze onderwerpen. De uitnodiging hiervoor is aan de griffies verstuurd.

Mr. G.M.F. Vreuls	M. Smitsmans-Burhenne
Directeur	Voorzitter

Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

Uitgangspuntennotitie
bij begroting 2021-1 en 2022

1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2021-1, de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023 tot en met 2025. Deze uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het financieel economisch beleid van Omnibuzz. De uitgangspunten worden gehanteerd als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen.

De hoofduitgangspunten en -kaders waarbinnen Omnibuzz werkt, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In 2019 is het bedrijfsplan geactualiseerd. Het algemeen bestuur van Omnibuzz heeft met dit geactualiseerde bedrijfsplan ingestemd op 3 juli 2019. 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. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

In volgend hoofdstuk benoemen wij kort de belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor de totstandkoming van de uitgangspunten. Gezien de impact van COVID-19 op het vervoer, de organisatie en voorliggende beleidskeuzes, is over dit aspect een apart hoofdstuk opgenomen. In hoofdstuk 4 komen puntsgewijs de belangrijkste strategisch/beleidsmatige uitgangspunten aan bod en tenslotte beschrijft hoofdstuk 5 de financiële uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de begrotingen.

2. Relevante ontwikkelingen

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

ONTWIKKELING/GRILLIGHEID VERVOERSVOLUME

In de 30 deelnemende gemeenten nemen we - op totaal niveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van de COVID-19 pandemie is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De ontwikkeling in het vervoersvolume was al grillig in die zin dat de ontwikkeling tussen gemeenten, maar ook in de tijd in dezelfde gemeente, sterk kan schommelen. De verdere ontwikkeling in het vervoer is door de actualiteit nog minder voorspelbaar. Ook keuzes die gemeenten (gaan) maken, zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in het vervoer. Hiervoor is een extra hoofdstuk toegevoegd.

RELATIE MET OPENBAAR VERVOER

Er zijn aanwijzingen voor een mogelijk verband tussen het Omnibuzz vervoer en het aanbod van het Openbaar Vervoer (OV). Hierover zijn de provincie Limburg en Omnibuzz voortdurend met elkaar in overleg.

MOGELIJKE INSTROOM VAN ANDER DOELGROEPENVERVOER

De wijze waarop de instroom van ander vervoer gaat plaatsvinden is in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk. Deze instroom is dan ook niet ingerekend in de begroting. Er vinden wel verschillende gesprekken plaats met gemeenten om te kijken of ander vervoer op een of andere manier kan worden ondergebracht bij Omnibuzz.

GROEIENDE ZORGBEHOEFTE BIJ KLANTEN

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

INDEXERING VERVOER EN ONDERHANDELINGSRESULTAAT

Het onderhandelingsresultaat met betrekking tot de hoge indexering voor het jaar 2020 (NEA) compenseert de kostenstijging op vervoer nog voor een deel in de komende 2 jaar.

VERDEELSYSTEMATIEK

Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt van verdeelsleutels voor de afrekening van verschillende kosten tussen gemeenten. In 2021 wordt hiervoor een concreet voorstel ter besluitvorming voorgelegd.

INTERNE BEHEERSMAATREGELEN

In de begroting 2019-1 zijn enkele formatieve aanpassingen doorgevoerd die structureel doorwerken.

EXTERNE BEHEERSMAATREGELEN

Alle gemeenten beschikken over een advies met betrekking tot de hoogte en de indexering van het klanttarief. Afhankelijk van de besluitvorming in de individuele gemeenten zal dit effect sorteren. Aanvullend hebben gemeenten – meestal met ondersteuning van Omnibuzz – beheersmaatregelen binnen de eigen gemeenten doorgevoerd. Gemeenten kunnen de richtlijn voor indicatiestelling gebruiken om op elk moment verdere maatregelen te nemen.

DIGITALISERING EN TOEGANKELIJKHEID

Ontwikkelingen in de wettelijke verplichting voor het aanbieden en toegankelijk maken van digitale communicatie (drempelvrij) maken investeringen noodzakelijk. Dit betreft de huidige website, interne en externe informatiesystemen en het digitale klantplatform 'Mijn Omnibuzz' dat in ontwikkeling is. De omvang van deze investeringen is niet helder, maar wel is duidelijk dat dit tot structurele kosten zal leiden. Het bestuur wordt structureel geïnformeerd over de voortgang.

EVALUATIE GR OMNIBUZZ

In 2020 heeft een extern bureau de evaluatie van de GR Omnibuzz afgerond. Het bestuur zal in de loop van 2021 de reactie van Omnibuzz op de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport bespreken. Op basis daarvan kunnen mogelijk verdere acties worden uitgezet.

WIJZIGING GR OMNIBUZZ

In 2021 wordt een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid. Deze bevat onder andere een uitwerking van het uittredingsprotocol en de verdeelsystematiek en tevens zal de regeling toekomstbestendig worden gemaakt door rekening te houden met de aanstaande wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr).

EVALUATIE DIENSTVERLENINGSOVEREENKOMSTEN (DVO)

Via een tweetal ambtelijke themasessies wordt het productenboek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de dienstverleningsovereenkomst, geëvalueerd en geactualiseerd.

TOENAME 'KRUIMELFUNCTIES'

De stapeling van 'kruimelfuncties', vooral genoodzaakt vanuit wettelijke verplichtingen, zoals de AVG, de archiefwet, digitoegankelijkheid etc. leidt tot knelpunten in een uitvoeringsorganisatie die tracht 'lean and mean' te blijven. Momenteel lopen gesprekken met Sittard-Geleen om te bekijken of Omnibuzz gebruik kan maken van de beschikbare deskundigheid van deze gemeente op een aantal van deze taken. Het is bovendien mogelijk dat door de nasleep van de pandemie vaker een beroep moeten worden gedaan op externe juridische advisering, omdat de uitzonderlijke situatie aanpassing vraagt van bestaande (contractuele) kaders en nieuwe afspraken nodig zijn.

3. Impact van COVID-19

PIJLER 1. TOELEIDING OV EN KANTELING

De gevolgen van Corona lijken de drempel voor OV-gebruik te verhogen en compliceert de toeleiding naar OV. Dit kan komen doordat een gesloten systeem zoals Omnibuzz voor kwetsbare klanten meer comfort en veiligheid biedt dan reizen met een open systeem als OV. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar het behalen van resultaat op deze ambitie lijkt een groeiende uitdaging.

PIJLER 2. EFFICIENTIE EN BUNDELING VERVOER

Het contractbeheer met vervoerders omvat het beheren van de oorspronkelijke contracten plus alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van Corona. De effecten van de overheidsmaatregelen en het voortdurend monitoren van de continuïteitafspraken vraagt veel van de vervoerders en de organisatie Omnibuzz. Het controleren op naleving van de Corona-protocollen vraagt ook extra aandacht. Zolang als de pandemie niet bedwongen is, blijven deze extra aansturing en aandacht noodzakelijk.

Door de teruggevallen volumes en de aangepaste uitvoeringsregels van het vervoer zijn de reguliere maatstaven voor efficiënt vervoer niet van toepassing. De veiligheid van het vervoer staat voorop. Overigens zijn alle kwaliteitsafspraken in deze periode – zolang toegestaan binnen de geldende protocollen - zonder uitzondering nageleefd.

De onzekerheden van de pandemie voor de toekomst van het Omnibuzz vervoer gelden ook voor ander gemeentelijk doelgroepenvervoer. Het is op dit moment niet duidelijk op welke manier COVID-19 de wens om ander vervoer bij Omnibuzz in te laten stromen zal beïnvloeden. In tijden van verandering en onzekerheid ontstaan vaak nieuwe ideeën en kansen. Hier zullen gemeenten en Omnibuzz de komende periode extra alert op moeten zijn.

PIJLER 3. SLIMME ORGANISATIE EN ONTWIKKELFUNCTIE

Omnibuzz heeft een centrale positie ingenomen in de totstandkoming van de (veelal) landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Via deze weg bijgedragen aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders.

De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen voor intensieve communicatie met klanten via extra (nieuws-)brieven, website en telefonisch contact. Bestuurders, contactambtenaren en financiële collega's van de aangesloten gemeenten zijn via informatiebrieven, rapportages en updates voortdurend op de hoogte gehouden van alle relevante ontwikkelingen. Ook de communicatie met het cliëntenpanel is in deze fase geïntensiveerd.

Omnibuzz voert onderzoek uit naar de overwegingen van onze klanten om te blijven reizen tijdens Corona of juist niet. Deze inzichten komen van pas in de communicatie, maar ook het beleidsadvies richting gemeenten. Gezien de maatschappelijke functie van het vervoer is bestuurlijk aangegeven om voor de toekomst rekening te houden met beleid dat erop gericht is om het vervoer te stimuleren in plaats van de focus op het terugdringen ervan. De impact van de pandemie zal de verdere invulling hiervan bepalen.

Vanuit het versterkte partnership met vervoerders kon Omnibuzz heel snel inspelen op de urgente behoefte aan 'Corona vervoer'. Het gaat dan vooral om vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, Corona-hotels en vaccinatielocaties. De maatschappelijke effecten hiervan reiken veel verder dan het klantenbestand van Omnibuzz.

Alle medewerkers zijn gefaciliteerd om vanuit thuis te werken. Hiervoor waren investeringen in infrastructuur en hardware noodzakelijk. Vanwege de aanwezige capaciteit en de vraag naar medewerkers bij de GGD in het kader van contactonderzoek, zijn medewerkers van Omnibuzz (ritreservering) gedetacheerd naar de GGD, waardoor loonkosten van Omnibuzz tijdelijk afnemen. De situatie vergt ook monitoring van het welzijn van de medewerkers, wat invulling krijgt in de uitvoering van medewerkers (tevredenheid-) onderzoek en de uitwerking van een breder vitaliteitsbeleid. Dit is allemaal gerealiseerd zonder noemenswaardige gevolgen in het dienstverleningsniveau voor klanten of gemeenten.

Vanwege Corona zijn contante betalingen niet meer toegestaan. De vrijgekomen capaciteit bij ritreservering, klantenservice en meldpunt klachten is aangewend om incasso machtigingen en andere klantgegevens van klanten te actualiseren. Het rekening rijden is hierdoor versneld geïmplementeerd. Hiervoor was aanpassing van het facturatieproces nodig. Ook de nieuwe afspraken met vervoerders zijn in de administratie geïmplementeerd, zoals het continueren en afbouwen van voorschotten aan vervoerders, het uitstel van de afrekening en doorvoeren van BTW-correcties. Tenslotte zijn ook de reguliere processen met gemeenten aangepast, zoals de registratie van Corona gerelateerde kosten, de afrekening en de uitwerking van een nieuw model voor de jaarrekening. De organisatie is gegroeid in flexibiliteit en kan hierdoor beter omgaan met schommelingen in het vervoersvolume. Dat komt in deze onzekere tijd van pas.

4. Beleidsmatige uitgangspunten

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

- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken conform wettelijke kaders voor verantwoording en interne organisatie, zoals de BBV, AVG, Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E), de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra), de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) etc.
- Hierbij komt de komende tijd extra aandacht bij voor de Wet digitale overheid (Wdo) en het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid.
- Het uitvoeren van aanbestedingen conform de aanbestedingswet, de richtlijnen van het Instituut Aanbesteding Mobiliteit, de AMvB reële prijs Wmo, rekening houdend met de duurzaamheidsagenda.
- Voor de tariefstelling is een gezamenlijk advies voorbereid via een juridische werkgroep. Voor de invulling van andere beheersmaatregelen op gemeenteniveau kunnen gemeenten altijd bij Omnibuzz terecht voor data, doorrekeningen, advies en ondersteuning.
- Veranderingen van buitenaf die relevant zijn voor de kerntaken worden door Omnibuzz met de beschikbare capaciteit opgepakt en vertaald naar concrete adviezen en voorstellen voor gemeenten. Denk hierbij aan de relatie met OV (in overleg met de provincie Limburg) of verzoeken tot instroom.
- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken conform afgesproken kaders met vervoerders (Programma van Eisen) en gemeenten, zoals DVO, productenboek, nota reserves en voorzieningen, financiële verordening etc. Deze kaders worden periodiek geëvalueerd en indien wenselijk geactualiseerd.
- De toekomstbestendigheid van de bestaande kaders kan naar aanleiding van de evaluatie van de GR Omnibuzz herijkt worden, tot die tijd houdt Omnibuzz voorlopig vast aan de belangrijkste speerpunten uit de bestaande visiestukken, de drie pijlers en de 'Actualisering bedrijfsplan' begin 2019. In het kort betekent dit:

1. MINDER DOELGROEPENVERVOER EN KANTELING:

- De focus zal blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen, onder andere door samen met de provincie Limburg toe te werken naar integrale mobiliteit via het Ontwikkelplan OV. Een betere afstemming tussen beide vervoerssystemen kan voordelen bieden voor alle partijen.

2. EFFICIËNTER DOELGROEPENVERVOER:

- In lijn met de adviezen van de werkgroepen voor andere vormen van doelgroepenvervoer vindt op dit moment geen volledige integratie van ander doelgroepenvervoer plaats. Wel zijn er (oriënterende) gesprekken met individuele (of groepen) gemeenten om de mogelijkheden tot integratie van (een deel van) hun eigen vervoer in Omnibuzz te onderzoeken. De huidige contracten in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer bieden hiertoe in bepaalde gevallen mogelijkheden, zonder dat een aanbesteding nodig is.
- Binnen het huidig Omnibuzz vervoer Wmo CVV wordt meer efficiëntie nagestreefd door implementatie van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten etc. en bewustwording en signalering richting gemeenten op gebied van vervoerspecificaties.

3. INVESTEREN IN EEN SLIMME ORGANISATIE:

- Omnibuzz ontwikkelt zich in toenemende mate als kennispartner voor gemeenten. Dit past in de visie van gemeenten om kennis binnen Omnibuzz in te zetten om toekomstbestendig kwaliteits-doelgroepenvervoer te borgen. De belangrijkste resultaten die hieruit zijn voortgekomen zijn de continuïteit van het vervoer tijdens de pandemie of een faillissement, de vervoerskorting op de indexering, een toetsingskader voor de indicatiestelling en maatwerk signalering die leiden tot besparingsmogelijkheden en de aanpak van beperkte zelfregie. Inhoudelijke kennis is noodzakelijk om adequaat te kunnen reageren op de groeiende uitdagingen en onzekerheden in het vervoer.
- Deze kennis wordt steeds meer gebruikt en ingezet als invloed op landelijk beleid. Zo draagt onze kennis bij aan een toekomstbestendig vervoerssysteem.
- Om het ingroeimodel op duurzaamheid te kunnen realiseren, is het contractbeheer uitgebreid met de ontwikkeling en sturing van de (landelijke) laadinfrastructuur.
- Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen, zoals ritreservering, communicatie, facturatie en betalingen. Dit heeft gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid. De doorontwikkeling van het klantportaal speelt hierin een sleutelrol.
- Omnibuzz beschikt sinds 2019 over een klantportaal, waarmee klanten ritten kunnen boeken. Het grote voordeel is dat hier geen medewerker van Omnibuzz meer aan te pas komt. Dit portaal wordt doorontwikkeld tot een volwaardig klantportaal, waarbinnen klanten op termijn digitale facturen en rittenoverzichten kunnen inzien, gegevens kunnen wijzigingen, contact kunnen leggen, en betalingen kunnen verrichten. Verder zijn er meerdere doorgroeimogelijkheden. Dit nieuwe portaal 'Mijn Omnibuzz' wordt vanaf de start opgebouwd conform de eisen voor digitoegankelijkheid.
- Bestaande processen worden – waar mogelijk - verbeterd. Momenteel is er extra aandacht voor het professionaliseren van inkoop (contracten) en aanbesteding van alle diensten en producten met derden (inkoopbeleid) en het optimaliseren van het klachtenproces.
- Om al het bovenstaande te faciliteren zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten voortdurend in ontwikkeling.

5. Financiële uitgangspunten

Algemene financiële uitgangspunten

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

Financiële uitgangspunten begroting 2021-1

Voorgesteld wordt om de begroting 2021-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. In een normale situatie (zonder Corona) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021-1 kan, vanwege de Corona-crisis en hierdoor het gedaalde vervoersvolume in 2020, niet met dit uitgangspunt gewerkt worden. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van het Corona-virus en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2021. Op basis van de meest recente inzichten en ontwikkelingen geldt als uitgangspunt: basis voor het vervoersvolume in de begroting 2021-1 is het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, waar een afslag van 10% op wordt toegepast.
2. In de begroting van voorgaande jaren werd een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor het jaar 2021 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage, tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen, dan kan dat op maat worden ingerekend.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 die eind 2020 bekend is gemaakt: 1,0%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch 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 2021. 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 2020 (nog te bepalen),voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2020, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2021 (1,0%).
5. Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2021 geïndexeerd met de NEA-index die geldt voor 2021 (1,0%). 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 2021 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie. Voor 2021 is zijn de onderhandeling nog niet gestart, voor nu zal een salarisstijging van 1% worden ingerekend. Op het moment dat de CAO onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de CAO meegenomen worden.

7. De beheerkosten 2021 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
8. In de begroting 2021 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000 bedraagt.
9. In de beheerkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
10. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

Financiële uitgangspunten begroting 2022

Voorgesteld wordt om de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. 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 2022 kan dit, vanwege de Corona crisis, niet als uitgangspunt genomen worden. Ook voor 2022 wordt dus de realisatie van het vervoer in 2019 aangehouden.
2. In eerdere begrotingen werd er een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2022 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met dezelfde NEA-index 2021 (1,0%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch 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 2021. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten.
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2022 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2021. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index van waarmee het tarief voor 2022 wordt bepaald.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2022 zijn de in 2021 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2023-2025 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.
6. De beheerkosten 2022 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2022 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2023-2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
7. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2022 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2022 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
9. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

10. De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2020) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2020).
11. De beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
12. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2023-2025

13. Het vervoersvolume van de begroting 2022 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2022 worden dus niet verhoogd.
14. 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.

Addendum/naschrift:

Tijdens het coördinatoren overleg op 26 november 2020 zijn naar aanleiding van de financiële uitgangspunten vragen gesteld. In het voorstel is aangegeven dat het vervoersvolume en de opslag vervoersvolume afwijkend zijn ten opzichte van de situatie zonder COVID-19, maar COVID-19 nauwelijks invloed heeft op de overige financiële uitgangspunten. In de vergadering is afgesproken de toelichting toe voegen aan het voorstel.

In theorie is het zo dat een deel van de beheerkosten mee zouden kunnen bewegen met het vervoersvolume. Het gaat dan vooral om de inzet van callagents (ritreservering), en als afgeleide ook de inzet van klantenservice en financiële administratie. Immers, minder vraag naar ritten leidt tot minder inkomende telefoontjes bij de ritreservering. En hierdoor ook minder vragen bij de klantenservice en minder financiële afhandeling. In de praktijk is dit echter niet het geval.

In de eerste plaats hebben alle medewerkers van Omnibuzz een vaste aanstelling. Direct afschalen is hierdoor geen optie. Wel is er beperkt sprake van een flexibele schil bij het callcenter, deze is na het inzakken van het vervoer niet of nauwelijks ingezet en hier is afscheid genomen van tijdelijke krachten indien mogelijk. Daarnaast is een aantal medewerkers van het callcenter gedetacheerd bij de GGD-ZL, ter ondersteuning van de werkzaamheden aldaar.

Een andere belangrijke parameter is de gemiddelde gesprekstijd. Als gevolg van Corona is deze aanzienlijk toegenomen. Enerzijds doordat klanten heel veel vragen bleken te hebben als gevolg van de diverse maatregelen (bijvoorbeeld gebruik mondkapjes, gebruik van hulpmiddelen zoals rollators) en de hierop volgende versoepelingen. Anderzijds zijn we verplicht om bij de ritreservering een gezondheidscheck uit te voeren. Deze zaken leiden tot een toename van de gemiddelde gesprekstijd van ca. 15%. Dit betekent dat bij de planning van de ritreservering hier rekening mee moet worden gehouden.

De klantenservice kent geen flexibele schil. Maar ook hier geldt dat er heel veel vragen en verzoeken van klanten zijn binnengekomen en afgehandeld.

In de periode dat het vervoer zeer fors was ingezakt (lockdown) zijn de medewerksters van de klantenservice ingezet voor een grootschalige belactie om emailadressen te vergaren van onze klanten in het kader van rekeningrijden.

De financiële administratie heeft als gevolg van het uitbreken van Corona veel additionele

werkzaamheden moeten verrichten. Op zeer korte termijn hebben wij het contant betaalverkeer in de voertuigen moeten afschaffen, waardoor alle klanten zijn overgegaan op rekeningrijden. Dit heeft geleid tot een forse aanpassing in de automatisering van dit proces. En met het aantrekken van het vervoer heeft dit ook geleid tot een aanzienlijke groei van het aantal facturen, en hiermee het debiteurenbeheer. Ten slotte heeft ook de afrekensystematiek als gevolg van Corona – met zowel de vervoerders als de gemeenten – veel tijd gevergd van de afdeling. Deze werkzaamheden hebben allemaal binnen de bestaande formatie plaatsgevonden.

Ook bij de staffuncties is er sprake van extra werkzaamheden en aandachtspunten als gevolg van COVID-19. Te denken valt aan de vele aanpassingen als gevolg van de landelijke maatregelen, de continuïteitsafspraken met de vervoerders en maatwerk vervoer afspraken (Corona hotels, huisartsen vervoer etc.). Ook heeft Omnibuzz zich actief bemoeid met de landelijke lobby en overleg om tot deze afspraken te komen. Medewerkers klachtenbeheer zijn ingezet bij de financiële afdeling ten behoeve van de extra werkzaamheden debiteurenbeheer.

Samenvattend kan gesteld worden dat COVID-19 niet leidt tot een directe vermindering van de beheerkosten (personele inzet) van Omnibuzz. Sterker nog, er zijn veel extra werkzaamheden op de organisatie afgekomen. Waar mogelijk zijn medewerkers flexibel ingezet.

Een aantal specifieke kosten zijn lager uitgevallen, zoals bijvoorbeeld reiskosten of opleidingskosten. Daarnaast hebben we ervoor gekozen om bepaalde activiteiten te temporiseren, bijvoorbeeld het project data-analyse en het archiveringsproject. Tevens is er minder externe inhuur ingezet en zijn enkele facilitaire uitgaven verlaagd.

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2022

Meerjarenperspectief 2023 - 2025

Inhoud

1. Inleiding 3

1.1 Belangrijke ontwikkelingen 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.1.1 Missie 6
2.1.2 Slim vervoer 6
2.1.3 Maatschappelijk verbinden 7
2.1.4 Uitwerking visie 7
2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren 7
2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP) 7
2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg 7
2.2.3 www.ikwilvervoer.nl 8
2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 8
2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) 8
2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer 8
2.4 Omnibuzz als slimme organisatie 10
2.4.1 Externe ondersteuning en 'kruimelfuncties' 10
2.4.2 Beheersmaatregelen 11
2.5 Ontwikkelingen 11
2.5.1 Vervoersresultaat 11
2.5.2 Bedrijfsvoering 12
2.5.3 Bestuurlijk 13
2.6 Impact van COVID-19 13
2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling 13
2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer 13
2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie 14

3. De beleidsbegroting 18

3.1 Programma Omnibuzz vervoer 18
3.1.1 Wat willen wij bereiken? 18
3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen? 18
3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten? 19
3.1.4 Beleidsindicatoren 20
3.2 Paragrafen 20
3.2.1 Weerstandsvermogen en risicomanagement 21
3.2.2 Financiering 25
3.2.3 Bedrijfsvoering 28

4. Financiële begroting 34

4.1 Financiële kaders 34
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld 36
4.3 Toelichting op de baten en lasten 37
4.3.1 Vervoerskosten en baten 37
4.3.2 Kosten regie en planning 41
4.3.3 Bedrijfsvoeringkosten 43
4.3.4 Eindresultaat 2022 44
4.3.5 Eindresultaat IV3 2022 45
4.3.6 Vergelijking Eindresultaat IV3 46
4.4 Analyse begroting 2022 ten opzichte van het jaar 2022 uit de meerjarenbegroting 2021 47
4.5 Meerjarenraming 2023-2025 49
4.5.1 Beleidsindicatoren 49
4.5.2 Overzicht baten en lasten per programma 50
4.5.3 Vervoerskosten en baten 54
4.5.4 Kosten regie en planning 2023-2025 58
4.5.5 Kosten bedrijfsvoering 2023-2025 59
4.5.6 Eindresultaat 2023-2025 60
4.5.7 Eindresultaat IV3 61
4.5.8 Rekening per programma 2023-2025 64

5. Bijlagen 68

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 68
5.3 Opbouw algemene reserve 70

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2022 & meerjarenperspectief 2023-2025 van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer 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 Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. 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.

1.1 Belangrijke ontwikkelingen

De belangrijkste actuele ontwikkeling is uiteraard de uitbraak van COVID-19 en alle maatregelen die daaruit voortvloei-en. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat het vervoer na een lange periode van structurele toename vanaf maart 2020 plotseling enorm in omvang is afgenomen. De uitvoeringsprotocollen die elkaar snel opvolgen vragen op allerlei gebied afstemming en communicatie met gemeenten, klanten en vervoerders. Ook de interne organisatie is als het ware opnieuw ingericht, omdat de maatregelen ook betrekking hebben op het personeel en de bedrijfsvoering van Omnibuzz. Al deze ontwikkelingen en het gebrek aan duidelijk toekomstperspectief maken het opstellen van een betrouwbare begroting een uitdaging. Met deze opmerking in het achterhoofd en op basis van onze huidige kennis en de voorlopige vooruitzichten is deze begroting opgesteld.

In deze begroting leest u meer over deze en andere wijzigingen en ontwikkelingen en de financiële vertaling hiervan voor de gemeenten. Gezien de omvang van mogelijke effecten, wordt de impact van COVID-19 in een aparte paragraaf beschreven. Op voorhand wordt opgemerkt dat een meerjarenbegroting gepaard gaat met toenemende onzekerheden. Daarom is ervoor gekozen de uitgangspunten voor 2022 leidend te maken voor de jaren die volgen. Op basis van de ontwikkelingen in 2021 is een bijstelling van dit meerjarenperspectief goed denkbaar.

.

ARRIVA
a DB company
omnibuzz
HB-050-T

2

OVER OMNIBUZZ

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling en verantwoordelijk voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De nagenoeg 40.000 klanten hebben van deze gemeenten een indicatie voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wmo gekregen.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. Omnibuzz koopt namens de aangesloten gemeenten het vraagafhankelijke vervoer in, verzorgt de bijbehorende (Europese) aanbestedingen, controleert via contractbeheer op de juiste uitvoering van de contracten, verzorgt de ritaanname en de tactische regie op vervoer. Omnibuzz verzorgt verder de klantenservice, de klachtafhandeling en de volledige financiële afhandeling met alle betrokkenen. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor reizigers en gemeenten. Het grote bereik van Omnibuzz in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk. Dankzij ons vervoer kunnen klanten deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. Hiervoor zetten wij in op efficiënt vervoer en de eigen kracht van onze klanten, zodat vervoer naar sociale activiteiten ook op lange termijn geborgd is.

Omnibuzz fungeert bovendien als expertisecentrum voor vervoer, waarbij de aangesloten gemeenten van advies worden voorzien. De gemeenten ontvangen structureel management- en voortgangsinformatie en er vindt periodiek overleg plaats. Op die wijze ondersteunt Omnibuzz de gemeenten om grip op het vervoer te houden.

Het doel van Omnibuzz is: ‘Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.’ Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Integriteit.

2.1.1 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. Omnibuzz wil voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen die het vervoer toekomstbestendig maken. Door onze inhoudelijke kennis kunnen we gemeenten adviseren en ondersteunen, ook als er onvoorziene situaties ontstaan en innovatieve oplossingen of maatwerk nodig zijn. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> “Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

2.1.2 Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk netwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit ‘slim’

te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd en blijft het tegelijk betaalbaar. Als kenniscentrum beschikken wij over gegevens van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden die ons in staat stellen alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

2.1.3 Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van ons vervoer als verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is dit binnen de financiële kaders te blijven doen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Omnibuzz spant zich in om de relatie tussen vervoer en sociale activiteiten te versterken, waardoor vervoer én activiteiten op lange termijn geborgd zijn.

2.1.4 Uitwerking visie

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners. Zij bepalen dus of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Ter ondersteuning van deze taak heeft Omnibuzz in 2020 een richtlijn voor de indicatiestelling beschikbaar gesteld.

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. Omnibuzz zal steeds meer grip krijgen op het vervoer. Hierdoor zijn wij steeds beter in staat gemeenten te adviseren bij het bepalen van beleid. Om te sturen op de best passende vervoeroplossing en efficiency, is gekozen voor het regiemodel, waarbinnen de regie (mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer gescheiden zijn. Dit model dient als instrument om de ambities van gemeenten te realiseren, zoals het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer (OV) of ander alternatief vervoer. Uitgangspunt hierbij is het optimaliseren van het gebruik van voorliggende vervoersvoorzieningen, zoals het reguliere OV.

De beleidsmatige aspecten en het operationele proces komen binnen de organisatie bij elkaar, waardoor wij dit goed op elkaar kunnen afstemmen en optimaliseren. Bovendien maakt deze flexibiliteit het mogelijk dat andere vervoersvormen, indien gewenst, kunnen instromen in dezelfde centrale. Bundeling van vervoer kan op termijn bijdragen aan kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing. De gemeenten zijn zelf aan zet om aan te geven of instroom wenselijk is. Hierin bepalen gemeenten ook zelf de vorm en de omvang van het vervoer dat instroomt en de termijn waarop dat moet gebeuren. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn. Deze drie pijlers zijn:

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

2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren

Omnibuzz hanteert twee belangrijke instrumenten om deze ambitie te realiseren:

2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP)

De VEP is een op maat gemaakt reisproduct - exclusief voor klanten van Omnibuzz - dat onze klanten de mogelijkheid biedt om laagdrempelig met het OV te reizen.

2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg

In een gezamenlijk overleg tussen DB Omnibuzz en Gedeputeerde Carla Brugman is een ‘position paper’ vastgesteld. Hierin zijn onze gezamenlijke ideeën over een integrale aanpak van doelgroepenvervoer en OV omschreven. Deze ideeën komen grotendeels terug in het concept ontwikkelplan OV dat de Provincie Limburg in 2020 heeft gepresenteerd. Volgens planning vindt in het tweede kwartaal van 2021 definitieve besluitvorming plaats bij de Provincie Limburg. De gezamenlijke inspanningen in de afgelopen jaren leiden zo tot een integraal toekomstplan. Een betere afstemming tussen beide vervoerssystemen biedt voordelen voor alle partijen. Op deze manier worden maatschappelijke budgetten zo efficiënt mogelijk en binnen de werkgebieden ingezet. De verwachting is dat we via gezamenlijke projecten binnen dit plan stappen kunnen zetten

in de toeleiding van onze klanten naar het OV en te zorgen voor een goede aansluiting tussen Omnibuzz vervoer en OV. Al lijken de gevolgen van COVID-19 de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar het behalen van resultaat op deze ambitie lijkt hierdoor een groeiende uitdaging. De ambitie van de kanteling in het vervoer is overigens breder dan OV en gaat over alle vormen van (potentieel) voorliggende voorzieningen. Op basis van de website www.ikwilvervoer.nl kunnen hier stappen gemaakt worden.

2.2.3 www.ikwilvervoer.nl

Alle deelnemende gemeenten zijn aangesloten bij www.ikwilvervoer.nl, een website die algemene reisinformatie combineert met informatie over lokale vervoersmogelijkheden per gemeente, zoals doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en andere maatwerkvarianten. In 2021 wil Omnibuzz het functioneren van deze website evalueren, de effecten ervan inzichtelijk te maken en optimaliseren, zodat deze structureel kunnen bijdragen aan de realisatie van deze ambitie.

2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Binnen het huidig Omnibuzz vervoer, het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), wordt optimale efficiëntie nagestreefd. Dit vervoer is in 2019 opnieuw aanbesteed, inclusief de planningstaak via langdurige contracten (5 jaar, met 3 jaar verlengingsoptie) zodat kwaliteit en continuïteit geborgd zijn. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen. De vervoerscontracten zijn aan zes taxibedrijven gegund. De bedrijven die het Omnibuzz vervoer vanaf 1 januari 2020 uitvoeren zijn:

- Taxi Nelissen regio Maastricht.
- Taxi Van Loo regio Heuvelland.
- Taxi Hanneman regio Parkstad en Westelijke Mijnstreek.
- Personenvervoer Midden-Limburg regio Roermond.
- Taxi Van Driel regio Weert en Venray/Noord-Limburg.
- Taxi De Leeuw regio Venlo en Peel en Maas.

In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer' (2019) hebben allerlei opdrachtgevers landelijk afgesproken dat het doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Met de ondertekening van dit akkoord geeft Omnibuzz een krachtig signaal af. In de aanbesteding heeft Omnibuzz onderbouwd dat de intentie van dit akkoord door praktische omstandigheden moeilijker haalbaar is. Omnibuzz heeft in de aanbesteding gekozen voor het meest haalbare groeimodel richting zero emissie vervoer en kiest voor de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen. Met elektrische voertuigen zorgen Omnibuzz en de vervoerders voor een beter klimaat. Dit doen wij samen met de vervoerders in een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen en wij samenwerken aan het vergroten van het aantal elektrische laadpunten.

Het bestek biedt ruimte voor instroomscenario's van andere vervoersvormen en de (door-)ontwikkeling van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten en omgaan met de piekbelasting etc. Deze concepten dragen bij aan de efficiëntie en de beheersbaarheid van vervoer voor de deelnemende gemeenten.

2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

De werkwijze met betrekking tot andere doelgroepen is vastgelegd in de actualisatie van het bedrijfsplan (2019). Deze houdt een kleinschalige, stapsgewijze aanpak van mogelijke instroom in, waarbij individuele gemeenten aan zet zijn voor de instroom. Er zijn - onder voorwaarden – mogelijkheden voor instroom binnen de lopende contracten voor Omnibuzz vervoer en andere inkoopkeuzes inzetbaar. Dat betekent flexibiliteit en mogelijkheden tot maatwerk voor deelnemende gemeenten. De onzekerheden van de pandemie gelden ook voor ander gemeentelijk doelgroepenvervoer. Het is op dit moment niet duidelijk op welke manier COVID-19 de wens tot instroom zich hierdoor gaat ontwikkelen, maar in tijden van verandering en onzekerheid ontstaan vaak nieuwe ideeën en kansen.

Wij ondersteunen en adviseren op verzoek van gemeenten, maar werken – in lijn met de adviezen van de werkgroepen

– niet actief aan scenario's voor grootschalige instroom. Dit zorgt voor duidelijkheid in onze bedrijfsvoering en versterkt de focus op het opgedragen Omnibuzz vervoer. De huidige organisatie Omnibuzz is opgezet en uitgelijnd op de uitvoering van dit vervoer. Zodra de instroom in omvang de mogelijkheden van deze constructie overstijgt, heeft dit gevolgen voor de bedrijfsvoering, werkwijzen, interne systemen, processen en capaciteit. Deze gevolgen zullen – zodra het zover is - inzichtelijk worden gemaakt als onderdeel van een business case. Uitgangspunt blijft dat dit de kwaliteit van het reguliere Omnibuzz vervoer niet raakt.

2.4 Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere (dagelijkse) werkzaamheden zoals ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe vervoersconcepten ontwikkelt en deelnemende gemeenten ondersteunt en adviseert in de beleidsontwikkeling. Omnibuzz beschikt over voldoende deskundigheid om voor de aangesloten gemeenten de gezamenlijke inkoop, aanbesteding en contractbeheer van het vervoer te organiseren en is in staat om zelfstandig een goed aanbestedingstraject af te ronden, de impact van een faillissement tot een minimum te beperken en in tijden van crisis, zoals in deze pandemie, te anticiperen op nieuwe en veranderende behoeften.

Omnibuzz functioneert als zelfstandig, objectief en deskundig kenniscentrum voor gemeenten. Om deze rol te optimaliseren willen wij de externe afhankelijkheid afbouwen van adviseurs en externe aanbieders van software, rapportagetools en systemen. Dit vraagt om een investering in de eigen organisatie. Hier tegenover staat een structurele besparing op langere termijn en tevens blijft de expertise behouden voor de organisatie, waardoor deze ten gunste van de gemeenten ingezet kan worden, zoals bijvoorbeeld het onderhandelingsresultaat van de toepassing van de NEA-index.

Voor (minstens) 2021 rekent Omnibuzz nog op veel werkzaamheden als gevolg van COVID-19, waardoor wij voorzichtig zijn met het plannen van nieuwe extra projecten. Omnibuzz zet wel de lopende projecten voort, zoals de uitvoering van het Ontwikkelplan OV, de ontwikkeling van MijnOmnibuzz, de uitwerking van de afrekensystematiek en de het traject om de digitale communicatie toegankelijk (drempelvrij) te maken.

Aan de hand van themabijeenkomsten worden ambtenaren actief betrokken bij belangrijke onderwerpen. Dit draagt bij aan onderlinge kennisoverdracht en gedragen voorstellen in het besluitvormingsproces. In 2021 gebeurt dit bijvoorbeeld op de onderwerpen Wijziging GR, evaluatie van de DVO en de jaarrekening en begrotingen. Omnibuzz wil bovendien graag de relatie met de gemeenten verder verbeteren door intensivering van het relatiebeheer.

2.4.1 Externe ondersteuning en ‘kruimelfuncties’

Omnibuzz kan zelfstandig adviseren met betrekking tot inhoudelijke vervoerskundige onderwerpen en aanbestedingen vervoer, maar beschikt over beperkte juridische en wettelijke kennis als het gaat om bijvoorbeeld aanpassingen in de Gemeenschappelijke Regeling of dienstverleningsovereenkomsten. Voor specifieke juridische advisering in de contractuele sfeer van het vervoer heeft Omnibuzz ook expertise in huis, al wordt deze, indien noodzakelijk, juridisch getoetst door een externe partij om mogelijke risico’s te minimaliseren.

Aangezien COVID-19 aanpassing vraagt van bestaande (contractuele) kaders en nieuwe afspraken nodig zijn, is het denkbaar dat door de nasleep van de pandemie vaker een beroep moeten worden gedaan op externe juridische advisering. Hierdoor is voor 2021 meer ondersteuning begroot.

De stapeling van ‘kruimelfuncties’, vooral vanuit wettelijke verplichtingen, zoals de Arbowetgeving (RI&E), de archiefwet, digitoegankelijkheid en de Algemene Verordening Gegevens-bescherming (AVG) leidt tot knelpunten in een ‘lean and mean’ uitvoeringsorganisatie.

Met betrekking tot de AVG is op hoofdlijnen interne kennis aanwezig, maar de functies van privacy officer en functionaris gegevensbescherming zijn ondergebracht bij werknemers met andere inhoudelijke expertise. De functie blijkt tot nu toe zeer moeizaam structureel in te vullen, waardoor Omnibuzz voorlopig afhankelijk blijft van extern advies.

Voor de digitale archivering kan Omnibuzz een beroep doen op de expertise van de archiefinspecteur van Sittard-Geleen. Momenteel lopen gesprekken met een deelnemende gemeente om te bekijken of Omnibuzz gebruik kan maken van de beschikbare deskundigheid van deze gemeente voor een aantal van deze kruimelfuncties.

Met betrekking tot digitoegankelijkheid wordt door de betrokken instanties geadviseerd hiervoor enige interne kennis in huis te halen. Waar eerder werd gedacht dat dit een tijdelijk project is, blijkt dit bij nader inzien eerder een structurele taak te zijn die alle digitale communicatie (met klanten, gemeenten en intern) omvat. In combinatie met de wens en de plicht om communicatie steeds meer digitaal te organiseren, zal Omnibuzz in 2021 onderzoeken welke stappen op dit terrein nodig zijn.

2.4.2 Beheersmaatregelen

In het kader van de interne maatregelen zijn in de begroting 2019-1 enkele formatieve aanpassingen doorgevoerd die structureel doorwerken op de bedrijfsvoering, zoals de aanpassing van de openingstijden van ritreservering en formatieve aanpassingen.

Sinds eind 2019 kunnen klanten gebruik maken van het klantportaal voor het boeken van de ritten, waarbij geen tussenkomst van een medewerker nodig is. De promotie van dit portaal is door COVID-19 uitgesteld en de actualiteit heeft een remmend effect op het gebruik ervan. Intussen bouwen wij dit klantportaal uit met nieuwe functionaliteiten om de digitale communicatie voor de lange termijn te optimaliseren en compliant te maken aan de eisen voor digitale toegankelijkheid.

De externe beheersmaatregelen zijn in 2020 geëvalueerd. Gemeenten beschikken over een aantal instrumenten om op elk gewenst moment verdere maatregelen te nemen. Omnibuzz heeft een richtlijn voor de indicatiestelling opgesteld en een advies met betrekking tot de hoogte en de indexering van het klanttarief. Deze documenten bieden gemeenten handvaten om tot optimale besluitvorming te komen. Aanvullend hebben gemeenten – meestal met ondersteuning van Omnibuzz – beheersmaatregelen binnen de eigen gemeenten doorgevoerd. In sommige gevallen gebeurt dit proactief vanuit Omnibuzz op basis van het signaleren van opvallende indicatoren in de indicatiestelling van individuele gemeenten in vergelijking met andere gemeenten. In overleg met die afzonderlijke gemeente bespreken wij passende maatregelen.

2.5 Ontwikkelingen

2.5.1 Vervoersresultaat

Normaal zou het aantal gerealiseerde zones in 2020 als basis dienen voor de begroting 2022, maar aangezien dit bijna 50% minder is dan in 2019, is dit geen betrouwbare basis. Het vervoersvolume is immers afhankelijk van de ontwikkeling van COVID-19 en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2022.

Op basis van de meest recente inzichten en ontwikkelingen is, in lijn met landelijke inschattingen van vergelijkbare opdrachtgevers, gekozen om 100% van het volume van 2019 als basis te nemen. Het gehanteerde percentage ten opzichte van de vraag in 2019 biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling en aanvullende continuïteitsafspraken op te kunnen vangen. In principe wordt voorgesteld geen opslagpercentage te hanteren, tenzij een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. De kosten per eenheid (zones) is in de basis voor alle gemeenten gelijk. Het vervoerstarief is geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 van 1,0%. De bedongen korting van 1% uit het onderhandelingsresultaat wordt meegenomen in de continuïteitsafspraken.

Omnibuzz heeft op basis van een bestuurlijke wens een advies bij de individuele gemeenten neergelegd om de klantbijdragen per 1-1-2022 in lijn te brengen met het tarief in het OV. De deelnemende gemeenten besluiten hier afzonderlijk over.

De uitkomst van deze besluitvorming zal gaandeweg 2021 duidelijk worden. De klantbijdrage heeft geen effect op de begroting, maar eventuele wijzigingen in de klantbijdrage hebben wel effect op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Wij zullen tijdig met de vervoerders overleggen zodat wij onze contractuele verplichtingen over het informeren van deze beleidswijzigingen na komen.

2.5.2 Bedrijfsvoering

Cao en personeel

Omdat de huidige cao een looptijd heeft tot januari 2021, zijn de cao-partijen in gesprek over een nieuwe cao voor de gemeenteambtenaren. Op het moment dat de cao-onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden. Voor de salariskosten wordt gebruik gemaakt van het meest recente formatieplan. Voor de indexatie van de salariscomponent wordt gerekend met 1%. Onze HR-afdeling werkt aan de uitwerking van het vitaliteitsbeleid en het persoonlijk ontwikkelplan voor medewerkers.

Automatisering en ICT

In het kader van compliance aan de normering voor digitale toegankelijkheid verwachten wij ook de nodige investeringen in de automatisering. De omvang hiervan is nog niet helder, omdat deze afhankelijk is van de aanbevelingen uit de verplichte inspectierapporten die in een later stadium worden opgesteld. In 2021 zal tevens het ICT-beheer van Omnibuzz worden aan- of inbesteed, conform de aanbestedingsrichtlijnen.

Voor 2022 hebben wij hetzelfde kostenniveau aangehouden van de huidige leverancier.

Vervanging taxipoints

De taxipoints die klanten gebruiken om makkelijk ritten te boeken van het ziekenhuis naar huis, werken vanuit klantperspectief prima. Door de verouderde technologie verloopt het onderhoud en de ondersteuning van de taxipoints echter moeizaam en is dit systeem relatief kostbaar. Intussen is onderzocht welke alternatieven voorhanden zijn om de taxipoints te vervangen door een toekomstbestendig alternatief dat leidt tot een structurele verlaging van de kosten voor onderhoud en behoud van de klanttevredenheid.

In 2021 zal naar verwachting worden besloten over de implementatie hiervan.

Digitalisering en toegankelijkheid

Ontwikkelingen in de wettelijke verplichting voor het aanbieden en toegankelijk maken van digitale communicatie (drempelvrij) maken investeringen noodzakelijk. Dit betreft de huidige website, in- en externe informatiesystemen en het digitale klantplatform MijnOmnibuzz dat in ontwikkeling is. De omvang van deze investeringen is niet helder. Wel is duidelijk dat dit tot structurele kosten zal leiden. Het bestuur wordt geïnformeerd over de voortgang.

Omgaan met groeiende zorgbehoefte en verward gedrag

Sinds 2019 hebben gemeenten de opgave om verward gedrag van mensen vroegtijdig te signaleren. Omnibuzz heeft daarom in overleg met gemeenten passend beleid ontwikkeld voor deze groeiende doelgroep in het vervoer. Dit betekent meer afstemming tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz met als doel deze kwetsbare klanten goed kunnen blijven vervoeren.

De toenemende problematiek van beperkte zelfregie bij klanten uit zich op de momenten dat er contact is met klanten; bij het uitvoeren van de rit (contact met de chauffeur), maar ook bij het telefonisch contact. Dit leidt tot langere beltijden en meer benodigde capaciteit bij ritreservering en klantenservice. De planning is om in 2021 een eerste evaluatie van dit beleid te presenteren.

In oktober 2020 heeft Omnibuzz het certificaat ‘Samen dementievriendelijk’ gekregen, een initiatief van Alzheimer Nederland, pensioenuitvoeringsorganisatie PGGM en het ministerie van VWS. Op deze wijze zetten wij onze intenties kracht bij dat wij graag bijdragen aan een dementievriendelijke samenleving. Dit wil onder andere zeggen dat dit onderwerp structureel aandacht krijgt binnen de dagelijkse processen en training van personeel. Wij overwegen deze evaluatie in verband met de ontwikkeling van het vervoer als gevolg van COVID-19 uit te stellen.

2.5.3 Bestuurlijk

Evaluatie GR en DVO

In 2020 heeft een extern bureau de evaluatie van de GR Omnibuzz afgerond. Het bestuur zal in de loop van 2021 de reactie van Omnibuzz op de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport bespreken. Op basis daarvan kunnen mogelijk verdere acties worden uitgezet. Bovendien wordt via een tweetal ambtelijke themasessies het productenboek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de dienstverleningsovereenkomst (DVO), geëvalueerd en geactualiseerd. Dit traject zal naar verwachting in 2021 worden afgerond.

Aanpassing afrekensystematiek en wijziging GR Omnibuzz

Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt voor de afrekening van verschillende kosten tussen gemeenten. In 2021 wordt hiervoor een concreet voorstel ter besluitvorming voorgelegd. Parallel wordt een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid, waarin de uitkomst van dit voorstel wordt verwerkt. Aanvullend wordt de uitwerking van het uittredingsprotocol aan de GR Omnibuzz toegevoegd en wordt de regeling toekomstbestendig gemaakt door rekening te houden met de aanstaande wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). De verwachting is dat de conceptwijziging van de GR Omnibuzz vanaf medio 2021 aan de gemeenteraden kan worden voorgelegd. De voorgestelde wijziging van de afrekensystematiek zal na besluitvorming ingaan per 1 januari 2022 met de bedoeling dat deze in de daaropvolgende jaren gehandhaafd blijft.

2.6 Impact van COVID-19

Gemeenten zijn gedurende 2020 uitgebreid geïnformeerd over COVID-19, de landelijke richtlijnen en de gevolgen hiervan voor ons vervoer. De impact op het vervoer is enorm en ditzelfde geldt voor de organisatie Omnibuzz, omdat alle reguliere processen, afspraken en kaders 'opnieuw uitgevonden' moesten worden. In het jaarverslag 2020 wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed. Deze impact werkt door in de begrotingen, al overheerst vooral onzekerheid over het toekomstperspectief.

2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling

De gevolgen van COVID-19 lijken de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Een gesloten systeem zou voor kwetsbare klanten meer comfort en veiligheid kunnen bieden dan reizen met OV. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar de uitdaging om resultaat te halen op deze ambitie lijkt groeiende. Het zou kunnen zijn dat ander kleinschalig alternatief vervoer juist aan aantrekkingskracht wint door deze ontwikkeling. Mede om die reden wil Omnibuzz samen met de gemeenten het gebruik van www.ikwilvervoer.nl optimaliseren.

2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer

Het contractbeheer met vervoerders omvat het beheren van de oorspronkelijke contracten plus alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van COVID-19. Het voortdurend monitoren van de effecten van de overheidsmaatregelen, de continuïteitafspraken en naleving van de COVID-19 protocollen vraagt veel van de vervoerders en van de organisatie Omnibuzz. Zolang de pandemie niet bedwongen is, blijven deze extra aansturing en aandacht noodzakelijk. De veiligheid van het vervoer staat meer dan ooit op de eerste plaats, maar desondanks zijn alle kwaliteitsafspraken in deze periode – zolang toegestaan binnen de geldende protocollen - zonder uitzondering nageleefd.

Voor meer uitleg over de continuïteitsafspraken verwijzen wij naar het jaarverslag 2020. Vanwege de complexiteit en contractuele vertrouwelijkheid wordt dit in het jaarverslag niet heel gedetailleerd toegelicht. Alle stappen in dit kader worden uiterst zorgvuldig genomen met inachtneming van de omstandigheden, mogelijk gevolgen en risico's voor alle betrokken partijen. In de eerste maanden van 2021 blijkt dat het toekomstperspectief nog steeds onzeker is. Het overleg met vervoerders blijft hierdoor op permanente basis doorgaan en de insteek hierbij is helder. De vervoerders en de gemeenten moeten samen door deze crisis geraken, zodat wij ook na de pandemie over een volwaardig vervoerssysteem kunnen beschikken. Dit is in lijn met het

bestuursbesluit om de continuïteit van onze vervoerders voor de lange termijn te borgen (na COVID-19). Het neemt niet weg dat vervoerders en Omnibuzz goed kijken naar de ontwikkelingen richting het 'nieuwe normaal' en hier de onderlinge afspraken op afstemmen. Dit gebeurt stapsgewijs en in goed overleg. In dit kader proberen wij zoveel mogelijk vervoer daadwerkelijk uit te voeren, zowel regulier vervoer als extra vervoer naar de vaccinatielocaties.

2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie

Omnibuzz heeft een centrale positie ingenomen in de totstandkoming van de (veelal) landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Zo dragen wij bij aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders.

De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen om intensieve communicatie met klanten, cliëntenpanel, bestuurders en ambtenaren van de aangesloten gemeenten. Tevens voeren wij onderzoek uit naar de overwegingen van klanten om te blijven reizen tijdens COVID-19 of juist niet. Deze inzichten komen van pas in de communicatie en het beleidsadvies, zodat de maatschappelijke functie van het vervoer geborgd wordt. Bestuurlijk is verzocht om te anticiperen op de nieuwe realiteit en te oriënteren op beleid dat erop gericht is om het vervoer laagdrempelig toegankelijk te houden. Omnibuzz zal dit voorbereiden en daarbij ook rekening houden met de wens om via beheersmaatregelen het vervoer voor gemeenten betaalbaar te houden. De impact van de pandemie zal de verdere invulling hiervan bepalen.

Samen met vervoerders kon Omnibuzz heel snel inspelen op urgente behoeften aan 'COVID-19 vervoer', zoals vervoer naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels en vaccinatielocaties. Op deze manier is de vrijgekomen capaciteit van ons vervoerssysteem maatschappelijk ingezet.

Alle medewerkers zijn intussen volledig gefaciliteerd om vanuit thuis te werken. Omdat contante betalingen niet meer zijn toegestaan, is het rekening rijden versneld geïmplementeerd. Hiervoor was een aanpassing van het facturatieproces nodig. De nieuwe afspraken met vervoerders zijn in de administratie geïmplementeerd en de reguliere processen met gemeenten zijn aangepast. De aanleiding was allerminst prettig, maar de organisatie is als gevolg van de crisis gegroeid in flexibiliteit en kan hierdoor beter omgaan met schommelingen in het vervoersvolume, ook in de contractuele sfeer met de vervoerders. Wij kunnen praktisch alle 'interne werkzaamheden' zowel vanuit kantoor als vanuit huis uitvoeren, zonder dat klanten of gemeenten gevolgen ervaren in het dienstverleningsniveau. Deze flexibele inrichting van de organisatie komt in deze onzekere tijd – die voorlopig nog blijft aanhouden - van pas.

Een aantal medewerkers van Omnibuzz (ritreservering) is gedetacheerd bij de GGD, waardoor de loonkosten van Omnibuzz tijdelijk afnemen. Omdat de meeste medewerkers een vaste aanstelling hebben, is direct afschalen op personeel geen optie. Daar komt bij dat de gemiddelde gesprekstijd bij ritreservering als gevolg van extra vragen door COVID-19 en de gezondheidscheck is toegenomen met circa 15%. Op de klantenservice is het aantal inkomende telefoongesprekken vrijwel op hetzelfde niveau en bovendien is deze afdeling ingezet voor een grootschalige belactie om e-mailadressen en incassoformulieren van klanten en/of gemachtigden te verzamelen. De incassoformulieren zijn nodig om het versneld invoeren van rekeningrijden efficiënt en snel uit te kunnen voeren. De e-mailadressen zijn wenselijk, omdat door het verplichte rekening rijden veel meer facturen worden verstuurd dan voorheen. Dit leidt tot meerkosten voor postverzending. Dankzij de opgehaalde e-mailadressen kan intussen een groot deel van de facturen digitaal worden verstrekt.

Bij de staffuncties en de afdeling uitvoering is sprake van extra werk door de vele aanpassingen als gevolg van de landelijke maatregelen, de continuïteitsafspraken met vervoerders, afspraken over maatwerkvervoer (COVID-19 hotels, vervoer van en naar huisartsen etc.) en de communicatie hierover. Omnibuzz heeft zich verder actief bemoeid met de landelijke lobby en heeft deelgenomen aan overleggen om tot deze afspraken te komen. Ook de financiële administratie heeft veel extra werk verzet om de nieuwe situatie financieel goed te kunnen managen, zoals

de groei van het aantal rekeningrijders, de aangepaste afspraken met vervoerders en het voeren van een aparte COVID-administratie.

Waar mogelijk zijn de kosten teruggedrongen, maar de daling van het vervoer leidt niet direct tot een evenredige vermindering van personele inzet of bedrijfsvoeringskosten van Omnibuzz. De beheerkosten bewegen niet rechtstreeks mee met de daling van het vervoersvolume. Waar mogelijk is de beschikbare capaciteit snel en flexibel ingezet voor nieuwe maatschappelijke behoeften. Zo zijn toch positieve resultaten behaald in deze periode en houden wij het systeem overeind voor de toekomst.

3

DE BELEIDSBEGROTING

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, het bevorderen van zelfredzaamheid bij de burger en zo veel mogelijk gebruik maken van algemeen toegankelijke voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen bieden, zodat iedereen optimaal kan deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door de beschikbare deskundigheid en de schaalomvang biedt het samenwerken binnen de GR Omnibuzz gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Zo gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Door de onzekere vooruitzichten is voorzichtigheid geboden in het ontwikkelen of uitrollen van nieuwe ideeën en projecten, maar Omnibuzz zal in 2021 zeker niet stil blijven staan. Omnibuzz gaat in 2021 – naast alle COVID-19 gerelateerde taken – verder met de volgende taken (intensiveren):

- Verbetering van het huidig vervoer met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector.
- Overleg met de Provincie Limburg over een integrale aanpak middels de uitwerking van het Ontwikkelplan OV.
- Evaluatie en optimalisatie van de website ikwilvervoer.nl.
- Doorontwikkeling van MijnOmnibuzz.
- Overleg met gemeenten over de invulling van het relatiebeheer en de overlegstructuur.
- Aanpassing van de afrekensystematiek en de wijziging van de GR Omnibuzz.
- Verdere uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, afhankelijk van besluitvorming individuele gemeenten.
- Doorontwikkeling van informatie- en kennismanagement.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, conform het goedgekeurde auditplan.
- Structurele controle en bijsturen van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor digitale toegankelijkheid, privacy, informatiebeveiliging en de archiefwet.

Bovenstaande zijn structurele taken die wij ook in 2022 en volgende jaren blijven toepassen. Een aantal projecten zal wellicht in 2021 afgerond worden, zoals bijvoorbeeld de afrekensystematiek, maar de uitwerking ervan zal doorwerken in 2022 en volgende jaren.

3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel 'begroting 2022'.

TABEL BEGROTING 2022

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 198.239	€ 22.810.641	€ 22.612.403
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.292	€ 13.292
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 22.675.695	€ -	€ -22.675.695
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.621.714	€ 2.621.714	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 25.495.647	€ 25.495.647	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 25.495.647	€ 25.495.647	€ -

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierin voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/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 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 bestuursondersteuning.
- 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 2022 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 'Maatwerkdienstverlening 18+'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering welke 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. De baten bestaan hierbij uit het onderhandelingsresultaat in verband met de NEA-index 2020 (zie verderop in deze begroting).

Hierbij dient opgemerkt te worden dat, hoewel Omnibuzz klanten heeft die jonger zijn dan 18 jaar en daarmee feitelijk in het taakveld 6.72 'Maatwerkdienstverlening 18-' thuishoren, dit aandeel dusdanig klein is (< 1%) dat ervoor gekozen is dit taakveld niet op te nemen.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34.

3.1.4 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programma-verantwoordingen vanaf 2017, 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	2022	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,24	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,8%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,3%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder overhead opgenomen lasten bedraagt de 'Overhead' 10,3% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.2 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.2.1 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 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 een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de 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
€ 532.000	€ 1.308.000	0,41

De minimale omvang van de algemene reserve is eerder vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt, alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

Risicomanagement

In het bedrijfsplan van januari 2016 is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar mee Omnibuzz kan worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

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
Bezuinigingen van de gemeentes	x						
Uittreden van gemeentes uit de GR		x					
Beheersbaarheid van het vervoer		x					
Decentralisatie van taken naar gemeenten (instroom overige vervoersstromen)		x					
Uitvoering van taken omtrent regie en planning			x				
Beperkte bezetting leidt tot kwaliteitsrisico's			x				
Kennis van het personeel				x			
Continuïteit risico tgv serverbeheer					x		
Inkoop						x	
Kwaliteit van informatie vervoerders							x

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 € 1.308.000,-. De algemene reserve is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 door de deelnemende gemeenten volgestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. In 2018 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. De minimale omvang van de algemene reserve is toen vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt, alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 68. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

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.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 1 juli 2020 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2019, besloten om € 60.792,- aanvullend toe te voegen aan de algemene reserve. In het voorstel aan het algemeen bestuur d.d. 16 december 2020 is ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve van € 168.000,- waarmee deze ultimo 2020 is uitgekomen op € 532.000,-. Dit saldo ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. De maximale omvang, toevoegingen en onttrekkingen van de algemene reserve worden bepaald door het algemeen bestuur, mede op basis van de meest actuele risico's en benodigde weerstandsvermogen.

De vaststelling is geldend tot uiterlijk 2022 als de nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’ opnieuw zal worden vastgesteld.

Voor een toelichting op de situatie en gevolgen rondom COVID-19 verwijzen wij u naar het paragraaf 2.6 ‘Impact van COVID-19’ op pagina 13.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS 2022

ACTIVA	31-dec-2021 €	31-dec-2022 €	PASSIVA	31-dec-2021 €	31-dec-2022 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiële vaste activa	332.628	284.141	Algemene reserve	532.000	532.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	56.064	49.939
			Resultaat voor bestemming	-	-
Totaal vaste activa	332.628	284.141	Totaal vaste passiva	588.064	581.939
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	310.258	269.509			
Liquide middelen	3.282.647	3.388.996	Overige schulden	1.754.152	1.608.552
Overlopende activa	305.327	254.847	Overlopende passiva	1.888.644	2.007.001
Totaal vlottende activa	3.898.232	3.913.352	Totaal vlottende passiva	3.642.796	3.615.553
Totaal generaal	4.230.860	4.197.492	Totaal generaal	4.230.860	4.197.492

De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2022 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. 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 nieuwe nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’ die in 2018 is vastgesteld door het algemeen bestuur, alsmede 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 op Omnibuzz).

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2022 (t) en meerjarenperspectief 2023-2025 weergegeven in de volgende tabellen.

TABEL BEGROTINGSJAAR 2022

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2020	2021-1	2022
Netto schuldquote	-15%	-1%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-15%	-1%	-1%
Solvabiliteitsratio	47%	14%	14%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

TABEL BEGROTINGSJAAR 2023-2025

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2023	2024	2025
Netto schuldquote	-1%	-1%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-1%	-1%	-1%
Solvabiliteitsratio	13%	13%	13%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2022 (t) en meerjarenperspectief 2023-2025 is de geprognosticeerde balans 2022 en MJ of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2020 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de concept-jaarrekening gebruikt.

Voor 2021 zijn de cijfers uit begroting 2021-1 (1e wijziging) opgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 14% en 47%. Dit betekent dat voor 2022 (t) 14% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

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

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2022 100%. Voor 2022 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.2.2 Financiering

TREASURY

De financiering van Omnibuzz bestaat uit de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omdat inkomsten en uitgaven niet altijd synchroon lopen en verplichtingen zijn aangegaan om op bepaalde tijden kosten te betalen, bestaat de mogelijkheid om geld te lenen middels de bestaande kredietfaciliteit. De hieraan verbonden kosten worden opgenomen als kapitaallasten. Voor de begroting 2022 en meerjarenperspectief 2023-2025 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

Vanaf de begroting 2019-1 is een opslagpercentage voor het vervoer per gemeente opgenomen. Dit zorgt ervoor dat Omnibuzz qua cashflow beter in staat is om de stijgende vervoersvolumes liquiditeit technisch het hoofd te bieden. Voor de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 is geen opslagpercentage toegepast in verband met de negatieve gevolgen op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve ‘ICT’ valt elk jaar het afschrijvingsdeel voor het in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de kapitaallasten. In de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.525,- per jaar.

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	€ 3.635.985	€ 3.902.012	€ -266.027
Kwartaal 2	€ 3.629.175	€ 3.905.792	€ -276.617
Kwartaal 3	€ 3.622.364	€ 3.909.572	€ -287.208
Kwartaal 4	€ 3.615.553	€ 3.913.352	€ -297.798
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.625.769	€ 3.907.682	€ -281.912
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 281.912		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2022		€ 25.495.647	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	0,082
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.090.643	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 2.372.556	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2020 als basis voor de kasgeldlimiet 2022 en verder te nemen, alsmede de geprognosticeerde balans.

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

Het wetsvoorstel 'Verplicht schatkistbankieren' is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, Provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen.

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. Het gaat om 0,75% van het begrotingstotaal. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 200.000,-. 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	2021-1 Begroting	2022 Begroting	2023 Begroting	2024 Begroting	2025 Begroting
		vorig begro-tingsjaar	huidig begro-tingsjaar	volgend begro-tingsjaar	begro-tingsjaar t+2	begro-tingsjaar t+3
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	0	0	0	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	45	42	31	31	31
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	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	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	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transac-ties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	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	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	45	42	31	31	31

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. In 2022 en de daaropvolgende jaren drukken de afschrijvingen op de exploitatie en worden er in 2022 relatief kleine investeringen gedaan. Per saldo zorgt dit voor een positief EMU-saldo voor 2022 en de daaropvolgende jaren.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De vooruitzichten voor de Nederlandse economie in de periode 2020-2022 staan, net als in de raming van een half jaar geleden, in het teken van de COVID-19 pandemie. In de eerste twee kwartalen van 2020 liep het bruto binnenlands product (bbp) flinke schade op. Het leeuwendeel hiervan werd goedgemaakt door het sterke terugveren in het derde kwartaal.

Door de tweede golf besmettingen en de daarmee gepaard gaande contactbeperkende maatregelen, alsook door de aanhoudende onzekerheid onder huishoudens en bedrijven, zal het bbp in het vierde kwartaal weer krimpen

Omdat de economische ontwikkelingen in de eerste drie kwartalen van dit jaar echter gunstiger waren dan voorzien, blijft de economische teruggang voor 2020 beperkt tot 4,3%. Deze krimp is weliswaar van historische omvang, maar minder diep dan waarvoor eerder werd gevreesd. Na 2020 treedt een gestaag herstel op; in zowel 2021 als 2022 groeit het bbp met 2,9%. Tegen het einde van de voorspelhorizon van deze raming (het derde kwartaal van 2022) ligt het reële bbp per hoofd van de bevolking weer op hetzelfde niveau als aan het einde van 2019.

De werkgelegenheid krijgt naar verwachting een stevige tik in 2020 en vooral in 2021. De werkloosheid gaat dit jaar omhoog naar 4,0% van de beroepsbevolking en piekt in 2021 op gemiddeld 6,5%. In 2022 volgt een daling naar 6,0%. De HICP-inflatie, die in Nederland al geruime tijd hoger ligt dan gemiddeld in het eurogebied, loopt iets op, van 1,2% in 2020 tot 1,5% in de twee jaar daarna. Door de economische neergang en de omvangrijke overheidssteun maken de overheidsfinanciën in 2020 een grote omslag, van een comfortabel overschot naar een tekort van 6,3% bbp. Ook in 2021 en 2022 schrijft de overheid rode cijfers. Na een scherpe stijging met 10,5 procentpunt in 2020 loopt de schuldquote daarna geleidelijk verder op tot ruim 61% ultimo 2022. De verslechtering van de overheidsfinanciën is daarmee omvangrijk, maar niet onoverkomelijk groot.

De onzekerheid rond de raming is – net als een half jaar geleden – groter dan gebruikelijk als gevolg van de onzekerheid omtrent de ontwikkeling van de pandemie. Scenario's kunnen dan behulpzaam zijn. In ECB-verband is daarom besloten om naast de raming twee alternatieve scenario's op te stellen met mogelijke effecten van de COVID-19 pandemie op de economie. De groei van het bbp in 2021 varieert van 4,9% in het milde scenario tot 0,2% in het zware scenario. Deze scenario's zijn niet bedoeld als onder- en bovengrens van mogelijke uitkomsten, maar illustreren wel dat er op dit moment rond de raming een grote mate van onzekerheid bestaat.

Vergeleken met de uitkomsten van een half jaar geleden is de bandbreedte overigens wel kleiner geworden. Tenslotte is voor het zware scenario en een aanvullend zeer zwaar scenario de impact op de bankensector doorgerekend. Hieruit volgt dat de gemiddelde kapitaalpositie van de zes grootste Nederlandse banken eind 2022 in het zware scenario met circa 2 procentpunt afneemt. In het zeer zware scenario bedraagt deze daling bijna 4 procentpunt. Dit is een forse impact, die echter voor de banken behapbaar lijkt te zijn, zonder serieuze implicaties voor de kredietverlening. (bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, december 2020).

3.2.3 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.

Omnibuzz hanteert de volgende principes bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie:

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 2018 zijn er verschillende overleggen met de Belastingdienst geweest met betrekking tot de fiscale afhandeling van de btw, waarbij de Belastingdienst uiteindelijk het standpunt heeft ingenomen dat Omnibuzz btw in rekening dient te brengen over de gemeentelijke bijdrage (vervoer 9%, overige kosten 21%). Dit heeft als gevolg 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.

Eventuele instroom van nieuwe vervoersvormen kan gevolgen hebben voor de fiscale status van Omnibuzz, met name voor wat betreft de status in het kader van de btw-plicht. Hierover zal tijdig overleg gevoerd worden met de Belastingdienst.

In 2020 zijn er geen fiscale aanpassingen vanuit de Belastingdienst opgedragen. Hier is in de gewijzigde begroting 2021-1, begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 ook geen rekening gehouden met eventuele fiscale wijzigingen.

De definitieve organisatiestructuur is vastgesteld door het dagelijks bestuur. Deze is in de volgende paragrafen weergegeven.

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

STRUCTUUR WERKORGANISATIE

De huidige inzichten in de organisatiestructuur worden navolgend nader toegelicht.

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

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder de afdeling ICT, financiële administratie, finance & control en klantenservice.

Naast deze afdelingen worden 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. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling in de eindsituatie, zijnde 2020.

AFDELING UITVOERING

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 2021 naar huidige inzichten maximaal 32,7 fte. Hierbij is rekening gehouden met de interne beheersmaatregelen: aanpassing openingstijden en het klantportaal. Daarnaast is rekening gehouden met de inzet van de nieuwe ritagenda software.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 16,04 fte. Hierbij is in 2020 de functie van huismeester 0,50 fte verplaatst naar de post externe inhuur omdat de bezetting van de huismeester door Vixia wordt verzorgd.

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

STAFFUNCTIES

Functie	FTE
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	0,80
HR assistent	0,50
Adviseur projecten	3,50
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,10
Privacy Officer	0,20
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,90
Medewerker databeheer en -analyse	0,60
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in de

eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	FTE
Projectleider	0,50

De structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Bij de omvang die Omnibuzz vanaf 1 januari 2018 heeft is de invulling van een OR verplicht. Vanaf 1 maart 2019 is de tijdelijke OR, gestart in 2018, omgezet naar een definitieve OR. Op 13 november 2019 is het herziene organisatieplan goedgekeurd in de vergadering van het dagelijks bestuur.

Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2021	2022	2023	2024	2025
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

Aan de begroting 2022 liggen een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en tenslotte worden deze deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Het algemeen bestuur heeft op 16 december 2020 ingestemd met de volgende financiële uitgangspunten voor de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025:

1. In een normale situatie wordt de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2022 kan dit, vanwege de COVID-19 crisis, niet. Voor het jaar 2022 wordt de realisatie van het vervoer in 2019 aangehouden.
2. In eerdere begrotingen is er een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2022 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met dezelfde NEA-index 2021 (1,0%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten of de tarieven uit de addenda op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2021. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten.
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, de addenda op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2022 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2021. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index waarmee het tarief voor 2022 wordt bepaald.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2022 zijn de in 2021 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2023-2025 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.
6. De beheerkosten 2022 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2022 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2023-2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
7. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2022 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2022 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.

9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
10 De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2021) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2021).
11 In de beheerkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
12 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw. Momenteel wordt een voorstel voorbereid om de afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering te wijzigen. Zodra het bestuurlijke besluitvormingsproces hierover heeft plaatsgevonden, zal dit verwerkt worden in de begrotingswijziging 2022-1. Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2023-2025:
13 Het vervoersvolume van de begroting 2022 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn. De vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2022 worden dus niet verhoogd.
14 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.

Er is in de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:

- Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint).
- Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken).

BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2022	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,24	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,8%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,3%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 198.239	€ 22.810.641	€ 22.612.403
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.292	€ 13.292
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 22.675.695	€ -	€ -22.675.695
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.621.714	€ 2.621.714	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 25.495.647	€ 25.495.647	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 25.495.647	€ 25.495.647	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.3 ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 19.

4.3 Toelichting op de baten en lasten

4.3.1 Vervoerskosten en baten

In de tabel zijn de vervoersvolumes waarmee in deze begroting wordt gerekend weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

TABEL VERVOERSVOLUME 2022

Gemeente	Zones 1 jan t/m 31 dec 2019	Zones 2022	Opslag	Totaal aantal zones 2022 (incl. opslag)	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	49.695	49.695	0%	49.695	2.920	11.447	663
Beekdaelen	118.871	118.871	0%	118.871	3.669	28.534	837
Beesel	32.816	32.816	0%	32.816	3.821	11.893	442
Bergen	26.054	26.054	0%	26.054	174	5.071	226
Brunssum	140.785	140.785	0%	140.785	7.312	38.046	1.503
Echt-Susteren	117.327	117.327	0%	117.327	3.871	23.458	1.449
Eijsden-Margraten	87.370	87.370	0%	87.370	3.516	22.886	1.121
Gennep	65.181	65.181	0%	65.181	3.245	19.228	549
Gulpen-Wittem	56.825	56.825	0%	56.825	3.495	20.299	844
Heerlen	436.406	436.406	0%	436.406	7.961	71.994	5.573
Horst aan de Maas	97.094	97.094	0%	97.094	4.742	25.180	841
Kerkrade	292.881	292.881	0%	292.881	9.890	61.489	2.357
Landgraaf	214.957	214.957	0%	214.957	7.575	46.231	2.435
Leudal	91.368	91.368	0%	91.368	833	14.751	910
Maasgouw	87.447	87.447	0%	87.447	1.623	17.626	1.132
Maastricht	701.034	701.034	0%	701.034	40.799	221.336	7.113
Meerssen	104.627	104.627	0%	104.627	5.435	30.870	1.003
Nederweert	37.151	37.151	0%	37.151	750	3.416	297
Peel en Maas	95.568	95.568	0%	95.568	6.139	31.880	861
Roerdalen	49.714	49.714	0%	49.714	1.990	14.214	285
Roermond	162.009	162.009	0%	162.009	866	28.157	1.907
Simpelveld	31.768	31.768	0%	31.768	1.433	6.679	751
Sittard-Geleen	397.219	397.219	0%	397.219	32.044	103.940	4.506
Stein	56.053	56.053	0%	56.053	2.028	19.195	781
Vaals	37.502	37.502	0%	37.502	862	8.708	668
Valkenburg aan de Geul	80.595	80.595	0%	80.595	2.803	18.360	1.074
Venlo	292.181	292.181	0%	292.181	15.147	71.636	3.460
Venray	87.616	87.616	0%	87.616	1.861	20.077	1.130
Voerendaal	39.637	39.637	0%	39.637	1.225	6.521	549
Weert	93.771	93.771	0%	93.771	1.595	18.271	1.360
TOTAAL	4.181.522	4.181.522		4.181.522	179.624	1.021.393	46.627

In de tabel zijn de vervoersvolumes waarmee in deze begroting wordt gerekend weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

TABEL VERVOERSKOSTEN 2022

Het vervoersvolume 2022 is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 zonder afslag. Hier worden aantallen van de gerealiseerde zones, toeslagen laag en hoog en de meereizende OV'er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019 als grondslag gebruikt. Er is geen opslagpercentage per gemeente opgenomen.

Gemeente	Zones 2022	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 226.366	€ 3.333	€ 5.203	€ 1.527	€ 236.428
Beekdaelen	€ 541.469	€ 4.187	€ 12.969	€ 1.927	€ 560.553
Beesel	€ 149.480	€ 4.361	€ 5.405	€ 1.018	€ 160.264
Bergen	€ 118.679	€ 199	€ 2.305	€ 520	€ 121.702
Brunssum	€ 641.290	€ 8.345	€ 17.292	€ 3.461	€ 670.388
Echt-Susteren	€ 534.436	€ 4.418	€ 10.662	€ 3.337	€ 552.853
Eijsden-Margraten	€ 397.979	€ 4.013	€ 10.402	€ 2.581	€ 414.975
Gennep	€ 296.906	€ 3.704	€ 8.739	€ 1.264	€ 310.613
Gulpen-Wittem	€ 258.844	€ 3.989	€ 9.226	€ 1.944	€ 274.002
Heerlen	€ 1.987.873	€ 9.086	€ 32.721	€ 12.834	€ 2.042.514
Horst aan de Maas	€ 442.273	€ 5.412	€ 11.444	€ 1.937	€ 461.066
Kerkrade	€ 1.334.102	€ 11.287	€ 27.947	€ 5.428	€ 1.378.764
Landgraaf	€ 979.151	€ 8.645	€ 21.012	€ 5.607	€ 1.014.415
Leudal	€ 416.190	€ 951	€ 6.704	€ 2.096	€ 425.941
Maasgouw	€ 398.330	€ 1.852	€ 8.011	€ 2.607	€ 410.800
Maastricht	€ 3.193.280	€ 46.564	€ 100.597	€ 16.380	€ 3.356.821
Meerssen	€ 476.586	€ 6.203	€ 14.030	€ 2.310	€ 499.130
Nederweert	€ 169.227	€ 856	€ 1.553	€ 684	€ 172.319
Peel en Maas	€ 435.322	€ 7.006	€ 14.489	€ 1.983	€ 458.800
Roerdalen	€ 226.452	€ 2.271	€ 6.460	€ 656	€ 235.840
Roermond	€ 737.967	€ 988	€ 12.797	€ 4.391	€ 756.144
Simpelveld	€ 144.706	€ 1.635	€ 3.036	€ 1.729	€ 151.107
Sittard-Geleen	€ 1.809.372	€ 36.572	€ 47.241	€ 10.376	€ 1.903.561
Stein	€ 255.327	€ 2.315	€ 8.724	€ 1.798	€ 268.164
Vaals	€ 170.825	€ 984	€ 3.958	€ 1.538	€ 177.305
Valkenburg aan de Geul	€ 367.118	€ 3.199	€ 8.345	€ 2.473	€ 381.135
Venlo	€ 1.330.914	€ 17.287	€ 32.559	€ 7.968	€ 1.388.727
Venray	€ 399.100	€ 2.124	€ 9.125	€ 2.602	€ 412.951
Voerendaal	€ 180.550	€ 1.398	€ 2.964	€ 1.264	€ 186.177
Weert	€ 427.136	€ 1.820	€ 8.304	€ 3.132	€ 440.393
TOTAAL	€ 19.047.251	€ 205.005	€ 464.223	€ 107.373	€ 19.823.852

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met 'Tabel Vervoersvolume 2022' op pagina 37.

TABEL VERVOERSKORTING IN VERBAND MET NEA-INDEX 2020

Gemeente	Zones 2022	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 2.264	€ 33	€ 52	€ 15	€ 2.364
Beekdaelen	€ 5.415	€ 42	€ 130	€ 19	€ 5.606
Beesel	€ 1.495	€ 44	€ 54	€ 10	€ 1.603
Bergen	€ 1.187	€ 2	€ 23	€ 5	€ 1.217
Brunssum	€ 6.413	€ 83	€ 173	€ 35	€ 6.704
Echt-Susteren	€ 5.344	€ 44	€ 107	€ 33	€ 5.529
Eijsden-Margraten	€ 3.980	€ 40	€ 104	€ 26	€ 4.150
Gennep	€ 2.969	€ 37	€ 87	€ 13	€ 3.106
Gulpen-Wittem	€ 2.588	€ 40	€ 92	€ 19	€ 2.740
Heerlen	€ 19.879	€ 91	€ 327	€ 128	€ 20.425
Horst aan de Maas	€ 4.423	€ 54	€ 114	€ 19	€ 4.611
Kerkrade	€ 13.341	€ 113	€ 279	€ 54	€ 13.788
Landgraaf	€ 9.792	€ 86	€ 210	€ 56	€ 10.144
Leudal	€ 4.162	€ 10	€ 67	€ 21	€ 4.259
Maasgouw	€ 3.983	€ 19	€ 80	€ 26	€ 4.108
Maastricht	€ 31.933	€ 466	€ 1.006	€ 164	€ 33.568
Meerssen	€ 4.766	€ 62	€ 140	€ 23	€ 4.991
Nederweert	€ 1.692	€ 9	€ 16	€ 7	€ 1.723
Peel en Maas	€ 4.353	€ 70	€ 145	€ 20	€ 4.588
Roerdalen	€ 2.265	€ 23	€ 65	€ 7	€ 2.358
Roermond	€ 7.380	€ 10	€ 128	€ 44	€ 7.561
Simpelveld	€ 1.447	€ 16	€ 30	€ 17	€ 1.511
Sittard-Geleen	€ 18.094	€ 366	€ 472	€ 104	€ 19.036
Stein	€ 2.553	€ 23	€ 87	€ 18	€ 2.682
Vaals	€ 1.708	€ 10	€ 40	€ 15	€ 1.773
Valkenburg aan de Geul	€ 3.671	€ 32	€ 83	€ 25	€ 3.811
Venlo	€ 13.309	€ 173	€ 326	€ 80	€ 13.887
Venray	€ 3.991	€ 21	€ 91	€ 26	€ 4.130
Voerendaal	€ 1.806	€ 14	€ 30	€ 13	€ 1.862
Weert	€ 4.271	€ 18	€ 83	€ 31	€ 4.404
TOTAAL	€ 190.473	€ 2.050	€ 4.642	€ 1.074	€ 198.239

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2022

Gemeente	Zones 2022	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 224.102	€ 3.299	€ 5.151	€ 1.511	€ 234.063
Beekdaelen	€ 536.055	€ 4.146	€ 12.839	€ 1.908	€ 554.947
Beesel	€ 147.985	€ 4.317	€ 5.351	€ 1.008	€ 158.662
Bergen	€ 117.492	€ 197	€ 2.282	€ 515	€ 120.485
Brunssum	€ 634.877	€ 8.262	€ 17.119	€ 3.426	€ 663.684
Echt-Susteren	€ 529.092	€ 4.374	€ 10.555	€ 3.303	€ 547.324
Eijsden-Margraten	€ 393.999	€ 3.973	€ 10.298	€ 2.556	€ 410.825
Gennep	€ 293.937	€ 3.666	€ 8.652	€ 1.252	€ 307.507
Gulpen-Wittem	€ 256.255	€ 3.949	€ 9.134	€ 1.924	€ 271.262
Heerlen	€ 1.967.994	€ 8.995	€ 32.394	€ 12.705	€ 2.022.089
Horst aan de Maas	€ 437.850	€ 5.358	€ 11.330	€ 1.917	€ 456.455
Kerkrade	€ 1.320.761	€ 11.175	€ 27.667	€ 5.373	€ 1.364.977
Landgraaf	€ 969.359	€ 8.559	€ 20.802	€ 5.551	€ 1.004.271
Leudal	€ 412.028	€ 941	€ 6.637	€ 2.075	€ 421.682
Maasgouw	€ 394.347	€ 1.834	€ 7.931	€ 2.581	€ 406.692
Maastricht	€ 3.161.347	€ 46.098	€ 99.591	€ 16.216	€ 3.323.253
Meerssen	€ 471.821	€ 6.141	€ 13.890	€ 2.287	€ 494.138
Nederweert	€ 167.534	€ 847	€ 1.537	€ 677	€ 170.596
Peel en Maas	€ 430.969	€ 6.936	€ 14.345	€ 1.963	€ 454.212
Roerdalen	€ 224.188	€ 2.248	€ 6.396	€ 650	€ 233.482
Roermond	€ 730.588	€ 978	€ 12.669	€ 4.348	€ 748.583
Simpelveld	€ 143.259	€ 1.619	€ 3.005	€ 1.712	€ 149.596
Sittard-Geleen	€ 1.791.279	€ 36.206	€ 46.768	€ 10.273	€ 1.884.526
Stein	€ 252.774	€ 2.291	€ 8.637	€ 1.781	€ 265.483
Vaals	€ 169.117	€ 974	€ 3.918	€ 1.523	€ 175.532
Valkenburg aan de Geul	€ 363.447	€ 3.167	€ 8.261	€ 2.448	€ 377.324
Venlo	€ 1.317.605	€ 17.114	€ 32.233	€ 7.888	€ 1.374.840
Venray	€ 395.109	€ 2.103	€ 9.034	€ 2.576	€ 408.821
Voerendaal	€ 178.745	€ 1.384	€ 2.934	€ 1.252	€ 184.315
Weert	€ 422.865	€ 1.802	€ 8.221	€ 3.100	€ 435.989
TOTAAL	€ 18.856.778	€ 202.955	€ 459.581	€ 106.299	€ 19.625.613

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte vervoersvolume per gemeente en betreft de vervoerkosten en het onderhandelingsresultaat. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2022 en het jaar 2022 uit de

meerjarenbegroting 2021 verwijzen wij naar paragraaf 4.4 ‘Analyse begroting 2022 ten opzichte van het jaar 2022 uit de meerjarenbegroting 2021’ op pagina 47.

4.3.2 Kosten regie en planning

De totale kosten van regie en planning worden op basis van solidariteit aan de gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS, peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz, peildatum 1 januari 2021).

In 2021 zal het algemeen bestuur een besluit nemen over het voorstel om de verdeelsleutel aan te passen.

TABEL KOSTEN REGIE EN PLANNING 2022

Gemeente	Aantal Inwoners	Aantal pas-houders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 29.482	€ -	€ 29.482
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 64.550	€ -	€ 64.550
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 23.510	€ -	€ 23.510
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 20.580	€ -	€ 20.580
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 56.000	€ -	€ 56.000
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 58.357	€ -	€ 58.357
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 49.308	€ -	€ 49.308
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 34.009	€ -	€ 34.009
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 29.635	€ -	€ 29.635
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 166.167	€ -	€ 166.167
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 62.426	€ -	€ 62.426
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 107.991	€ -	€ 107.991
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 86.560	€ -	€ 86.560
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 59.660	€ -	€ 59.660
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 44.325	€ -	€ 44.325
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 264.548	€ -	€ 264.548
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 42.460	€ -	€ 42.460
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 27.653	€ -	€ 27.653
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 63.225	€ -	€ 63.225
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 30.778	€ -	€ 30.778
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 109.187	€ -	€ 109.187
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 19.171	€ -	€ 19.171
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 181.394	€ -	€ 181.394
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 40.587	€ -	€ 40.587
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 21.622	€ -	€ 21.622
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 30.281	€ -	€ 30.281
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 197.717	€ -	€ 197.717
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 60.124	€ -	€ 60.124
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 20.984	€ -	€ 20.984
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 83.556	€ -	€ 83.556
TOTAAL	1.107.985	39.114	100,00%	100,00%	100,00%	€ 2.085.844	€ -	€ 2.085.844

De kosten voor regie bestaan volledig uit de salariskosten van de medewerkers van ritreservering. Binnen Omnibuzz is dit de afdeling uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar paragraaf ‘Afdeling uitvoering’ op pagina 30. Zoals ook toegelicht in hoofdstuk 1, wordt de planning van de ritten niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd. Deze blijft tot minimaal 1 januari 2025 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de ‘Tabel Vervoerskosten 2022’ op pagina 38.

4.3.3 Bedrijfsvoeringkosten

De totale bedrijfsvoeringkosten, bestaande uit de beheer- en loonkosten (exclusief regie), worden op basis van solidariteit aan de deelnemende gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2021).

TABEL BEDRIJFSVOERINGKOSTEN 2022

	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 19.206	€ 31.291	€ 188	€ 50.685
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 42.051	€ 68.510	€ 411	€ 110.973
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 15.316	€ 24.953	€ 150	€ 40.419
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 13.407	€ 21.843	€ 131	€ 35.381
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 36.481	€ 59.436	€ 357	€ 96.274
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 38.017	€ 61.937	€ 372	€ 100.326
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 32.122	€ 52.333	€ 314	€ 84.769
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 22.155	€ 36.096	€ 217	€ 58.467
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 19.306	€ 31.453	€ 189	€ 50.948
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 108.250	€ 176.363	€ 1.059	€ 285.672
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 40.667	€ 66.256	€ 398	€ 107.321
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 70.351	€ 114.617	€ 688	€ 185.656
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 56.390	€ 91.872	€ 552	€ 148.813
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 38.866	€ 63.320	€ 380	€ 102.566
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 28.876	€ 47.045	€ 282	€ 76.203
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 172.340	€ 280.780	€ 1.686	€ 454.806
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 27.660	€ 45.065	€ 271	€ 72.996
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 18.015	€ 29.350	€ 176	€ 47.540
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 41.188	€ 67.105	€ 403	€ 108.696
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 20.050	€ 32.666	€ 196	€ 52.912
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 71.130	€ 115.886	€ 696	€ 187.712
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 12.489	€ 20.347	€ 122	€ 32.959
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 118.170	€ 192.524	€ 1.156	€ 311.849
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 26.440	€ 43.077	€ 259	€ 69.776
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 14.086	€ 22.949	€ 138	€ 37.172
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 19.727	€ 32.139	€ 193	€ 52.059
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 128.804	€ 209.849	€ 1.260	€ 339.912
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 39.168	€ 63.813	€ 383	€ 103.364
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 13.670	€ 22.272	€ 134	€ 36.076
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 54.433	€ 88.683	€ 532	€ 143.648
TOTAAL	1.107.985	43.008	100%	100%	100%	€ 1.358.831	€ 2.213.829	€ 13.292	€ 3.585.952

In de eerste begrotingswijziging 2021 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.4 'Analyse begroting 2022 ten opzichte van het jaar 2022 uit de meerjarenbegroting 2021' op pagina 47 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2022 in het meerjarenperspectief.

4.3.4 Eindresultaat 2022

Gemeente	2022
Beek	€ 314.230
Beekdaelen	€ 730.469
Beesel	€ 222.591
Bergen	€ 176.447
Brunssum	€ 815.958
Echt-Susteren	€ 706.007
Eijsden-Margraten	€ 544.902
Gennep	€ 399.983
Gulpen-Wittem	€ 351.844
Heerlen	€ 2.473.928
Horst aan de Maas	€ 626.202
Kerkrade	€ 1.658.623
Landgraaf	€ 1.239.645
Leudal	€ 583.907
Maasgouw	€ 527.220
Maastricht	€ 4.042.606
Meerssen	€ 609.594
Nederweert	€ 245.789
Peel en Maas	€ 626.133
Roerdalen	€ 317.172
Roermond	€ 1.045.482
Simpelveld	€ 201.726
Sittard-Geleen	€ 2.377.769
Stein	€ 375.845
Vaals	€ 234.326
Valkenburg aan de Geul	€ 459.665
Venlo	€ 1.912.469
Venray	€ 572.310
Voerendaal	€ 241.375
Weert	€ 663.192
TOTAAL	€ 25.297.409

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de begroting 2022. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2022 gevraagd wordt.

4.3.5 Eindresultaat IV3 2022

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2022	Eindresultaat begroting 2022
Beek	1,41%	€ 276.280	€ 37.951	€ 314.230	€ 314.230
Beekdaelen	3,09%	€ 647.378	€ 83.091	€ 730.469	€ 730.469
Beesel	1,13%	€ 192.327	€ 30.264	€ 222.591	€ 222.591
Bergen	0,99%	€ 149.955	€ 26.492	€ 176.447	€ 176.447
Brunssum	2,68%	€ 743.872	€ 72.086	€ 815.958	€ 815.958
Echt-Susteren	2,80%	€ 630.887	€ 75.120	€ 706.007	€ 706.007
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 481.431	€ 63.471	€ 544.902	€ 544.902
Gennep	1,63%	€ 356.205	€ 43.778	€ 399.983	€ 399.983
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 313.697	€ 38.147	€ 351.844	€ 351.844
Heerlen	7,97%	€ 2.260.029	€ 213.899	€ 2.473.928	€ 2.473.928
Horst aan de Maas	2,99%	€ 545.845	€ 80.357	€ 626.202	€ 626.202
Kerkrade	5,18%	€ 1.519.612	€ 139.011	€ 1.658.623	€ 1.658.623
Landgraaf	4,15%	€ 1.128.220	€ 111.425	€ 1.239.645	€ 1.239.645
Leudal	2,86%	€ 507.110	€ 76.797	€ 583.907	€ 583.907
Maasgouw	2,13%	€ 470.162	€ 57.057	€ 527.220	€ 527.220
Maastricht	12,68%	€ 3.702.067	€ 340.539	€ 4.042.606	€ 4.042.606
Meerssen	2,04%	€ 554.938	€ 54.656	€ 609.594	€ 609.594
Nederweert	1,33%	€ 210.193	€ 35.596	€ 245.789	€ 245.789
Peel en Maas	3,03%	€ 544.747	€ 81.387	€ 626.133	€ 626.133
Roerdalen	1,48%	€ 277.553	€ 39.619	€ 317.172	€ 317.172
Roermond	5,23%	€ 904.931	€ 140.551	€ 1.045.482	€ 1.045.482
Simpelveld	0,92%	€ 177.048	€ 24.678	€ 201.726	€ 201.726
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.144.269	€ 233.499	€ 2.377.769	€ 2.377.769
Stein	1,95%	€ 323.600	€ 52.245	€ 375.845	€ 375.845
Vaals	1,04%	€ 206.493	€ 27.833	€ 234.326	€ 234.326
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 420.685	€ 38.980	€ 459.665	€ 459.665
Venlo	9,48%	€ 1.657.958	€ 254.512	€ 1.912.469	€ 1.912.469
Venray	2,88%	€ 494.915	€ 77.395	€ 572.310	€ 572.310
Voerendaal	1,01%	€ 214.363	€ 27.012	€ 241.375	€ 241.375
Weert	4,01%	€ 555.635	€ 107.557	€ 663.192	€ 663.192
TOTAAL	100%	€ 22.612.403	€ 2.685.006	**€ 25.297.409**	**€ 25.297.409**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de begroting 2022. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2022 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.3.6 Vergelijking Eindresultaat IV3

TABEL VERGELIJKING IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2022	Eindresultaat MJP 2022	Verschil	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 314.230	€ 333.376	€ -19.146	€ -17.373	€ -1.773
Beekdaelen	€ 730.469	€ 773.321	€ -42.851	€ -40.428	€ -2.423
Beesel	€ 222.591	€ 235.322	€ -12.731	€ -11.306	€ -1.425
Bergen	€ 176.447	€ 188.036	€ -11.589	€ -9.474	€ -2.115
Brunssum	€ 815.958	€ 838.910	€ -22.952	€ -19.148	€ -3.804
Echt-Susteren	€ 706.007	€ 745.281	€ -39.274	€ -38.760	€ -513
Eijsden-Margraten	€ 544.902	€ 577.301	€ -32.399	€ -30.088	€ -2.311
Gennep	€ 399.983	€ 420.255	€ -20.272	€ -20.719	€ 447
Gulpen-Wittem	€ 351.844	€ 371.408	€ -19.564	€ -19.072	€ -492
Heerlen	€ 2.473.928	€ 2.627.314	€ -153.386	€ -151.216	€ -2.170
Horst aan de Maas	€ 626.202	€ 653.002	€ -26.800	€ -22.618	€ -4.182
Kerkrade	€ 1.658.623	€ 1.687.013	€ -28.390	€ -30.452	€ 2.063
Landgraaf	€ 1.239.645	€ 1.327.156	€ -87.511	€ -80.292	€ -7.218
Leudal	€ 583.907	€ 617.846	€ -33.938	€ -30.752	€ -3.186
Maasgouw	€ 527.220	€ 551.952	€ -24.732	€ -16.336	€ -8.396
Maastricht	€ 4.042.606	€ 4.147.999	€ -105.393	€ -92.315	€ -13.077
Meerssen	€ 609.594	€ 634.100	€ -24.506	€ -22.798	€ -1.708
Nederweert	€ 245.789	€ 252.525	€ -6.736	€ -6.106	€ -630
Peel en Maas	€ 626.133	€ 667.095	€ -40.962	€ -35.103	€ -5.858
Roerdalen	€ 317.172	€ 333.343	€ -16.172	€ -9.990	€ -6.181
Roermond	€ 1.045.482	€ 1.105.812	€ -60.330	€ -54.379	€ -5.951
Simpelveld	€ 201.726	€ 217.113	€ -15.387	€ -12.655	€ -2.732
Sittard-Geleen	€ 2.377.769	€ 2.526.004	€ -148.235	€ -140.631	€ -7.604
Stein	€ 375.845	€ 396.322	€ -20.477	€ -18.547	€ -1.930
Vaals	€ 234.326	€ 239.618	€ -5.291	€ -4.182	€ -1.110
Valkenburg aan de Geul	€ 459.665	€ 500.498	€ -40.834	€ -32.409	€ -8.425
Venlo	€ 1.912.469	€ 1.966.931	€ -54.462	€ -37.228	€ -17.233
Venray	€ 572.310	€ 604.755	€ -32.445	€ -29.320	€ -3.125
Voerendaal	€ 241.375	€ 254.029	€ -12.653	€ -12.683	€ 29
Weert	€ 663.192	€ 695.884	€ -32.691	€ -28.947	€ -3.745
TOTAAL	€ 25.297.409	€ 26.489.519	€ -1.192.110	€ -1.075.331	€ -116.779

4.4 Analyse begroting 2022 ten opzichte van het jaar 2022 uit de meerjarenbegroting 2021

De gewijzigde uitgangspunten en inzichten die in deze eerste begrotingswijziging gehanteerd zijn, leiden tot een verandering in de te verwachten kosten en opbrengsten (vervoer, regie en planning en bedrijfsvoering). Onderstaand worden deze verschillen per onderdeel geanalyseerd en verklaard.

Het totale resultaat is gedaald met ruim € 1.192.110,– ten opzichte van de begroting 2021 & meerjarenperspectief. Dit totale resultaat bestaat uit een daling van het vervoersresultaat € 1.258.800,– Naast de daling van het vervoersresultaat dalen ook de kosten voor de lonen € 13.136,– en de kosten voor kapitaal € 22,-. Naast deze dalingen stijgen de kosten voor regie € 36.942,– als ook de beheerkosten met € 42.906,-.

De daling van het vervoersresultaat van € 1.258.800,– is te wijten aan de volgende belangrijke oorzaken:

De impact op het vervoersvolume door COVID-19 heeft als gevolg dat de begroting 2022 gebaseerd is op het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 zonder afslag. Normaal gesproken zou dit het gerealiseerde vervoersvolume in 2020 zijn. Het gerealiseerde vervoersvolume 2019 betreft, naast de zones, tevens de toeslagen laag en hoog en meereizende OV'er.

Als gevolg van de hoge NEA-index in 2020 van 6,7% is de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022 ingerekend met een NEA-index 2020 van 2,7% per jaar. De NEA-index van 2,7% is het verschil van de NEA-index 2020 6,7% minus het gedeelte voor de BPM 4,0%. In de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022 is het vervoersvolume 2022 berekend op het verwachte vervoersvolume van de begroting 2021 plus een NEA-index van 2,7%. Het verwachte vervoersvolume van de begroting 2021 is berekend op het verwachte vervoersvolume van de gewijzigde begroting 2020 plus 2,7% NEA-index.

De NEA-index voor 2021 is in december 2020 bekendgemaakt en bedraagt 1%. Bij het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023 is een NEA-index van 1% per jaar ingerekend. Deze verwerking resulteert ook in een daling van het vervoersresultaat. De daling van de NEA-index heeft effect op alle elementen van het vervoersresultaat.

Per saldo is in de begroting 2022 de NEA-index met 1,7% gedaald vergeleken met het MJP 2022.

De daling van de loonkosten € 13.136,– wordt gerealiseerd door het actualiseren van de premies sociale lasten, pensioenen en loonindexatie.

De daling van de kapitaalkosten € 22,– wordt veroorzaakt door de actualisatie van deze kosten.

De stijging van de regiekosten € 36.942,– wordt veroorzaakt door de inrekening en actualisering van de berekening onregelmatigheidstoeslag en derving onregelmatigheidstoeslag op de sociale lasten en pensioenpremies. Daarnaast zijn de premies voor sociale lasten, pensioenen en loonindexatie geactualiseerd.

De beheerkosten stijgen per saldo met € 42.906,-. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de volgende posten:

Eind 2020 is het project digitale toegankelijkheid (drempelvrij) gestart. Dit loopt gefaseerd door tot in het jaar 2022. Hierna wordt de evaluatie per periode vastgesteld. De gefaseerde advieskosten bedragen voor het jaar 2022 naar verwachting € 12.500,-. In de gewijzigde begroting 2021-1 is een stelpost opgenomen voor systeemtechnische aanpassingen. Op dit moment is er onvoldoende zicht op eventuele systeemtechnische aanpassingen die in de begroting 2022 verwerkt moeten worden. De kosten hiervoor zullen opnieuw bekeken worden tijdens het opstellen van de gewijzigde begroting 2022.

Vanuit de ARBO RIE inventarisatie is het advies gekomen om een auditief onderzoek voor de afdeling uitvoering uit te

voeren. De verwachte kosten hiervan bedragen € 25.000,-. Deze zijn ingerekend in de begroting 2022.

Vanwege het versneld implementeren van het rekening rijden in het boekjaar 2020 als gevolg van de maatregelen met betrekking tot COVID-19 zijn ook de portokosten herzien. Hier verwachten wij een stijging van € 13.567,-.

Sinds COVID-19 zijn tevens de maatregelen met betrekking tot het thuiswerken van kracht. Dit heeft tot gevolg dat de telecomkosten voor het personeel zijn gestegen. De verwachte stijging bedraagt € 20.908,-.

Omdat het vervoersvolume is ingezakt als gevolg van COVID-19, ontvangt Omnibuzz ook minder telefoontjes van klanten. Het ontvangen van minder telefoontjes staat in directe relatie met de opbrengsten van telefonie. Deze worden lager ingeschat en brengt een verhoging in de telefoniekosten mee € 4.972,-.

Binnen de beheerskosten zorgt ook een aantal posten voor een daling in de kosten. Het zijn voornamelijk onderstaande posten die voor deze daling zorgen:

Het project e-facturatie is reeds in 2019 conform wettelijke deadline voltooid ook mede door de systeemtechnische aanpassing van het versneld implementeren van rekening rijden. Dit brengt een daling mee van € 2.131,-.

De post kantoorartikelen is opnieuw geactualiseerd en aangepast aan de situatie van het thuiswerken. Hier wordt een verlaging in de kosten verwacht van € 4.244,-.

Het abonnement voor de aansluiting bij 'Mijn Overheid' is al eerder opgezegd vanwege de hoge bijkomende kosten per gebruiker en per inlogmoment. Dit abonnement is uit de begroting 2022 en het meerjarenperspectief gehaald en realiseert een verlaging van € 3.635,-.

Vanwege de nieuwe digitale vorm van vergaderen worden er minder kosten verwacht voor de externe representatie € 4.420,-.

Het communicatiebudget is geactualiseerd en is verlaagd met € 5.205,-. Deze verlaging in de kosten heeft met name betrekking op de klantvervoerspassen.

De kosten voor het uitvoeren van de klanttevredenheidsonderzoeken zijn opnieuw herzien en ingerekend conform offerte. Deze kosten vallen € 1.035,– lager uit.

Het aantal klachten is afgenomen omdat er ook veel minder ritten gemaakt worden. De verwachting van het aantal klachten zal, gezien de situatie omtrent de omvang van ritten, naar verwachting € 2.785,– lager uitvallen dan verwacht.

Bij juridische advieskosten heeft er een verschuiving van presentatie plaatsgevonden op de kosten van de privacy officer € 7.727,-. De privacy officer is verantwoord in het formatieplan en is overgezet naar de loonkosten. Onder de loonkosten valt deze post binnen de formatieruimte.

4.5 Meerjarenraming 2023-2025

4.5.1 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2023	2024	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	0,054	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,054	0,054	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,25	€ 3,34	€ 3,38	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,8%	1,8%	1,7%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,1%	10,3%	10,4%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2023 tot en met 2025 gemiddeld 10,3% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

4.5.2 Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2023-2025 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

TABEL BEGROTING 2023

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2023	Eindresultaat begroting 2023
Beek	1,41%	€ 282.056	€ 37.707	€ 319.763	€ 319.763
Beekdaelen	3,09%	€ 660.883	€ 82.558	€ 743.441	€ 743.441
Beesel	1,13%	€ 196.368	€ 30.070	€ 226.437	€ 226.437
Bergen	0,99%	€ 153.120	€ 26.322	€ 179.442	€ 179.442
Brunssum	2,68%	€ 759.270	€ 71.623	€ 830.893	€ 830.893
Echt-Susteren	2,80%	€ 644.018	€ 74.637	€ 718.655	€ 718.655
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 491.483	€ 63.064	€ 554.546	€ 554.546
Gennep	1,63%	€ 363.626	€ 43.497	€ 407.123	€ 407.123
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 320.230	€ 37.902	€ 358.132	€ 358.132
Heerlen	7,97%	€ 2.306.784	€ 212.526	€ 2.519.310	€ 2.519.310
Horst aan de Maas	2,99%	€ 557.284	€ 79.842	€ 637.126	€ 637.126
Kerkrade	5,18%	€ 1.551.025	€ 138.119	€ 1.689.144	€ 1.689.144
Landgraaf	4,15%	€ 1.151.585	€ 110.710	€ 1.262.294	€ 1.262.294
Leudal	2,86%	€ 517.749	€ 76.304	€ 594.053	€ 594.053
Maasgouw	2,13%	€ 479.954	€ 56.691	€ 536.645	€ 536.645
Maastricht	12,68%	€ 3.778.605	€ 338.353	€ 4.116.958	€ 4.116.958
Meerssen	2,04%	€ 566.429	€ 54.305	€ 620.734	€ 620.734
Nederweert	1,33%	€ 214.622	€ 35.368	€ 249.990	€ 249.990
Peel en Maas	3,03%	€ 556.170	€ 80.864	€ 637.034	€ 637.034
Roerdalen	1,48%	€ 283.364	€ 39.364	€ 322.728	€ 322.728
Roermond	5,23%	€ 923.934	€ 139.648	€ 1.063.583	€ 1.063.583
Simpelveld	0,92%	€ 180.751	€ 24.520	€ 205.271	€ 205.271
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.188.787	€ 232.000	€ 2.420.787	€ 2.420.787
Stein	1,95%	€ 330.406	€ 51.910	€ 382.315	€ 382.315
Vaals	1,04%	€ 210.808	€ 27.654	€ 238.462	€ 238.462
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 429.384	€ 38.729	€ 468.113	€ 468.113
Venlo	9,48%	€ 1.692.759	€ 252.878	€ 1.945.636	€ 1.945.636
Venray	2,88%	€ 505.311	€ 76.898	€ 582.208	€ 582.208
Voerendaal	1,01%	€ 218.832	€ 26.839	€ 245.671	€ 245.671
Weert	4,01%	€ 567.412	€ 106.867	€ 674.279	€ 674.279
TOTAAL	100%	€ 23.083.009	€ 2.667.767	**€ 25.750.775**	**€ 25.750.775**

TABEL BEGROTING 2024

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2024	Eindresultaat begroting 2024
Beek	1,41%	€ 285.259	€ 38.877	€ 324.136	€ 324.136
Beekdaelen	3,09%	€ 668.329	€ 85.118	€ 753.448	€ 753.448
Beesel	1,13%	€ 198.637	€ 31.002	€ 229.639	€ 229.639
Bergen	0,99%	€ 154.918	€ 27.138	€ 182.057	€ 182.057
Brunssum	2,68%	€ 767.589	€ 73.844	€ 841.433	€ 841.433
Echt-Susteren	2,80%	€ 651.215	€ 76.952	€ 728.168	€ 728.168
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 497.037	€ 65.020	€ 562.057	€ 562.057
Gennep	1,63%	€ 367.703	€ 44.846	€ 412.549	€ 412.549
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 323.817	€ 39.078	€ 362.895	€ 362.895
Heerlen	7,97%	€ 2.332.008	€ 219.117	€ 2.551.125	€ 2.551.125
Horst aan de Maas	2,99%	€ 563.667	€ 82.318	€ 645.985	€ 645.985
Kerkrade	5,18%	€ 1.567.936	€ 142.402	€ 1.710.339	€ 1.710.339
Landgraaf	4,15%	€ 1.164.223	€ 114.143	€ 1.278.367	€ 1.278.367
Leudal	2,86%	€ 523.701	€ 78.671	€ 602.371	€ 602.371
Maasgouw	2,13%	€ 485.328	€ 58.449	€ 543.778	€ 543.778
Maastricht	12,68%	€ 3.819.824	€ 348.847	€ 4.168.670	€ 4.168.670
Meerssen	2,04%	€ 572.644	€ 55.990	€ 628.634	€ 628.634
Nederweert	1,33%	€ 217.127	€ 36.465	€ 253.591	€ 253.591
Peel en Maas	3,03%	€ 562.552	€ 83.372	€ 645.924	€ 645.924
Roerdalen	1,48%	€ 286.597	€ 40.585	€ 327.182	€ 327.182
Roermond	5,23%	€ 934.590	€ 143.979	€ 1.078.570	€ 1.078.570
Simpelveld	0,92%	€ 182.807	€ 25.280	€ 208.087	€ 208.087
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.213.028	€ 239.195	€ 2.452.224	€ 2.452.224
Stein	1,95%	€ 334.236	€ 53.520	€ 387.756	€ 387.756
Vaals	1,04%	€ 213.196	€ 28.512	€ 241.708	€ 241.708
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 434.070	€ 39.931	€ 474.001	€ 474.001
Venlo	9,48%	€ 1.712.252	€ 260.720	€ 1.972.972	€ 1.972.972
Venray	2,88%	€ 511.144	€ 79.283	€ 590.427	€ 590.427
Voerendaal	1,01%	€ 221.293	€ 27.671	€ 248.964	€ 248.964
Weert	4,01%	€ 574.171	€ 110.181	€ 684.352	€ 684.352
TOTAAL	100%	€ 23.340.902	€ 2.750.506	**€ 26.091.407**	**€ 26.091.407**

TABEL BEGROTING 2025

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2025	Eindresultaat begroting 2025
Beek	1,41%	€ 288.254	€ 39.501	€ 327.755	€ 327.755
Beekdaelen	3,09%	€ 675.324	€ 86.486	€ 761.809	€ 761.809
Beesel	1,13%	€ 200.736	€ 31.500	€ 232.236	€ 232.236
Bergen	0,99%	€ 156.567	€ 27.574	€ 184.141	€ 184.141
Brunssum	2,68%	€ 775.535	€ 75.031	€ 850.565	€ 850.565
Echt-Susteren	2,80%	€ 658.008	€ 78.188	€ 736.197	€ 736.197
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 502.245	€ 66.064	€ 568.309	€ 568.309
Gennep	1,63%	€ 371.544	€ 45.566	€ 417.111	€ 417.111
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 327.198	€ 39.706	€ 366.903	€ 366.903
Heerlen	7,97%	€ 2.356.129	€ 222.637	€ 2.578.765	€ 2.578.765
Horst aan de Maas	2,99%	€ 569.604	€ 83.640	€ 653.245	€ 653.245
Kerkrade	5,18%	€ 1.584.136	€ 144.690	€ 1.728.826	€ 1.728.826
Landgraaf	4,15%	€ 1.176.283	€ 115.977	€ 1.292.259	€ 1.292.259
Leudal	2,86%	€ 529.225	€ 79.934	€ 609.160	€ 609.160
Maasgouw	2,13%	€ 490.395	€ 59.388	€ 549.783	€ 549.783
Maastricht	12,68%	€ 3.859.296	€ 354.451	€ 4.213.747	€ 4.213.747
Meerssen	2,04%	€ 578.575	€ 56.889	€ 635.464	€ 635.464
Nederweert	1,33%	€ 219.431	€ 37.050	€ 256.482	€ 256.482
Peel en Maas	3,03%	€ 568.482	€ 84.711	€ 653.193	€ 653.193
Roerdalen	1,48%	€ 289.611	€ 41.237	€ 330.848	€ 330.848
Roermond	5,23%	€ 944.462	€ 146.292	€ 1.090.754	€ 1.090.754
Simpelveld	0,92%	€ 184.728	€ 25.686	€ 210.414	€ 210.414
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.236.032	€ 243.038	€ 2.479.070	€ 2.479.070
Stein	1,95%	€ 337.774	€ 54.379	€ 392.153	€ 392.153
Vaals	1,04%	€ 215.433	€ 28.970	€ 244.402	€ 244.402
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 438.557	€ 40.572	€ 479.129	€ 479.129
Venlo	9,48%	€ 1.730.326	€ 264.909	€ 1.995.235	€ 1.995.235
Venray	2,88%	€ 516.545	€ 80.556	€ 597.101	€ 597.101
Voerendaal	1,01%	€ 223.607	€ 28.116	€ 251.723	€ 251.723
Weert	4,01%	€ 580.315	€ 111.951	€ 692.266	€ 692.266
TOTAAL	100%	€ 23.584.355	€ 2.794.691	**€ 26.379.046**	**€ 26.379.046**

MEERJARENBALANS

Hieronder is de voor Omnibuzz van toepassing zijnde meerjarenbalans 2023-2025 opgenomen.

ACTIVA	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €	PASSIVA	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €
VASTE ACTIVA				VASTE PASSIVA			
Materiële vaste activa	247.041	209.942	172.842	Algemene reserve	532.000	532.000	532.000
				Egalisatiereserve	-	-	-
Financiële vaste activa	-	-	-	Bestemmingsreserve	43.814	37.689	31.564
				Resultaat voor bestemming	-	-	-
Totaal vaste activa	247.041	209.942	172.842	Totaal vaste passiva	575.814	569.689	563.564
VLOTTENDE ACTIVA				VLOTTENDE PASSIVA			
Uitzettingen < 1 jaar							
Overige vorderingen	256.499	278.755	268.254				
Liquide middelen	3.635.405	3.435.682	3.486.694	Overige schulden	1.477.571	1.613.425	1.566.516
Overlopende activa	329.355	296.510	293.570	Overlopende passiva	2.414.915	2.037.775	2.091.281
Totaal vlottende activa	4.221.259	4.010.947	4.048.519	Totaal vlottende passiva	3.892.486	3.651.200	3.657.797
Totaal generaal	4.468.300	4.220.889	4.221.361	Totaal generaal	4.468.300	4.220.889	4.221.361

4.5.3 Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume is gebaseerd op de gerealiseerde zones in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV'er. Er is geen opslagpercentage op het vervoersvolume per gemeente toegepast.

TABEL VERVOERSVOLUME 2023-2025

	2023				2024				2025			
	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er
Beek	49.695	2.920	11.447	663	49.695	2.920	11.447	663	49.695	2.920	11.447	663
Beekdaelen	118.871	3.669	28.534	837	118.871	3.669	28.534	837	118.871	3.669	28.534	837
Beesel	32.816	3.821	11.893	442	32.816	3.821	11.893	442	32.816	3.821	11.893	442
Bergen	26.054	174	5.071	226	26.054	174	5.071	226	26.054	174	5.071	226
Brunssum	140.785	7.312	38.046	1.503	140.785	7.312	38.046	1.503	140.785	7.312	38.046	1.503
Echt-Susteren	117.327	3.871	23.458	1.449	117.327	3.871	23.458	1.449	117.327	3.871	23.458	1.449
Eijsden-Margraten	87.370	3.516	22.886	1.121	87.370	3.516	22.886	1.121	87.370	3.516	22.886	1.121
Gennep	65.181	3.245	19.228	549	65.181	3.245	19.228	549	65.181	3.245	19.228	549
Gulpen-Wittem	56.825	3.495	20.299	844	56.825	3.495	20.299	844	56.825	3.495	20.299	844
Heerlen	436.406	7.961	71.994	5.573	436.406	7.961	71.994	5.573	436.406	7.961	71.994	5.573
Horst aan de Maas	97.094	4.742	25.180	841	97.094	4.742	25.180	841	97.094	4.742	25.180	841
Kerkrade	292.881	9.890	61.489	2.357	292.881	9.890	61.489	2.357	292.881	9.890	61.489	2.357
Landgraaf	214.957	7.575	46.231	2.435	214.957	7.575	46.231	2.435	214.957	7.575	46.231	2.435
Leudal	91.368	833	14.751	910	91.368	833	14.751	910	91.368	833	14.751	910
Maasgouw	87.447	1.623	17.626	1.132	87.447	1.623	17.626	1.132	87.447	1.623	17.626	1.132
Maastricht	701.034	40.799	221.336	7.113	701.034	40.799	221.336	7.113	701.034	40.799	221.336	7.113
Meerssen	104.627	5.435	30.870	1.003	104.627	5.435	30.870	1.003	104.627	5.435	30.870	1.003
Nederweert	37.151	750	3.416	297	37.151	750	3.416	297	37.151	750	3.416	297
Peel en Maas	95.568	6.139	31.880	861	95.568	6.139	31.880	861	95.568	6.139	31.880	861
Roerdalen	49.714	1.990	14.214	285	49.714	1.990	14.214	285	49.714	1.990	14.214	285
Roermond	162.009	866	28.157	1.907	162.009	866	28.157	1.907	162.009	866	28.157	1.907
Simpelveld	31.768	1.433	6.679	751	31.768	1.433	6.679	751	31.768	1.433	6.679	751
Sittard-Geleen	397.219	32.044	103.940	4.506	397.219	32.044	103.940	4.506	397.219	32.044	103.940	4.506
Stein	56.053	2.028	19.195	781	56.053	2.028	19.195	781	56.053	2.028	19.195	781
Vaals	37.502	862	8.708	668	37.502	862	8.708	668	37.502	862	8.708	668
Valkenburg aan de Geul	80.595	2.803	18.360	1.074	80.595	2.803	18.360	1.074	80.595	2.803	18.360	1.074
Venlo	292.181	15.147	71.636	3.460	292.181	15.147	71.636	3.460	292.181	15.147	71.636	3.460
Venray	87.616	1.861	20.077	1.130	87.616	1.861	20.077	1.130	87.616	1.861	20.077	1.130
Voerendaal	39.637	1.225	6.521	549	39.637	1.225	6.521	549	39.637	1.225	6.521	549
Weert	93.771	1.595	18.271	1.360	93.771	1.595	18.271	1.360	93.771	1.595	18.271	1.360
TOTAAL	4.181.522	179.624	1.021.393	46.627	4.181.522	179.624	1.021.393	46.627	4.181.522	179.624	1.021.393	46.627

In bovenstaande tabel worden de reisvolumes, waarmee gerekend is in deze begroting, gepresenteerd. Deze tabel vormt tevens de basis voor de volgende tabellen.

TABEL VERVOERSKOSTEN 2023-2025

	2023				2024				2025			
	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er
Beek	€ 228.629	€ 3.366	€ 5.255	€ 1.542	€ 230.916	€ 3.400	€ 5.307	€ 1.557	€ 233.225	€ 3.434	€ 5.360	€ 1.573
Beekdaelen	€ 546.884	€ 4.229	€ 13.098	€ 1.947	€ 552.353	€ 4.272	€ 13.229	€ 1.966	€ 557.876	€ 4.314	€ 13.362	€ 1.986
Beesel	€ 150.975	€ 4.405	€ 5.459	€ 1.028	€ 152.485	€ 4.449	€ 5.514	€ 1.038	€ 154.010	€ 4.493	€ 5.569	€ 1.049
Bergen	€ 119.865	€ 201	€ 2.328	€ 526	€ 121.064	€ 203	€ 2.351	€ 531	€ 122.275	€ 205	€ 2.375	€ 536
Brunssum	€ 647.703	€ 8.429	€ 17.465	€ 3.496	€ 654.180	€ 8.513	€ 17.639	€ 3.531	€ 660.721	€ 8.598	€ 17.816	€ 3.566
Echt-Susteren	€ 539.781	€ 4.462	€ 10.768	€ 3.370	€ 545.178	€ 4.507	€ 10.876	€ 3.404	€ 550.630	€ 4.552	€ 10.985	€ 3.438
Eijsden-Margraten	€ 401.959	€ 4.053	€ 10.506	€ 2.607	€ 405.978	€ 4.093	€ 10.611	€ 2.633	€ 410.038	€ 4.134	€ 10.717	€ 2.660
Gennep	€ 299.875	€ 3.741	€ 8.827	€ 1.277	€ 302.874	€ 3.778	€ 8.915	€ 1.290	€ 305.903	€ 3.816	€ 9.004	€ 1.303
Gulpen-Wittem	€ 261.432	€ 4.029	€ 9.318	€ 1.963	€ 264.046	€ 4.069	€ 9.411	€ 1.983	€ 266.687	€ 4.110	€ 9.505	€ 2.002
Heerlen	€ 2.007.752	€ 9.177	€ 33.048	€ 12.962	€ 2.027.829	€ 9.269	€ 33.379	€ 13.091	€ 2.048.108	€ 9.361	€ 33.713	€ 13.222
Horst aan de Maas	€ 446.696	€ 5.466	€ 11.559	€ 1.956	€ 451.163	€ 5.521	€ 11.674	€ 1.976	€ 455.674	€ 5.576	€ 11.791	€ 1.995
Kerkrade	€ 1.347.443	€ 11.400	€ 28.226	€ 5.482	€ 1.360.918	€ 11.514	€ 28.508	€ 5.537	€ 1.374.527	€ 11.629	€ 28.794	€ 5.592
Landgraaf	€ 988.942	€ 8.732	€ 21.222	€ 5.663	€ 998.832	€ 8.819	€ 21.434	€ 5.720	€ 1.008.820	€ 8.907	€ 21.649	€ 5.777
Leudal	€ 420.352	€ 960	€ 6.771	€ 2.117	€ 424.556	€ 970	€ 6.839	€ 2.138	€ 428.801	€ 980	€ 6.907	€ 2.159
Maasgouw	€ 402.313	€ 1.871	€ 8.091	€ 2.633	€ 406.336	€ 1.890	€ 8.172	€ 2.659	€ 410.400	€ 1.908	€ 8.254	€ 2.686
Maastricht	€ 3.225.213	€ 47.030	€ 101.603	€ 16.544	€ 3.257.465	€ 47.500	€ 102.619	€ 16.709	€ 3.290.040	€ 47.975	€ 103.645	€ 16.876
Meerssen	€ 481.352	€ 6.265	€ 14.171	€ 2.333	€ 486.166	€ 6.328	€ 14.312	€ 2.356	€ 491.027	€ 6.391	€ 14.456	€ 2.380
Nederweert	€ 170.919	€ 865	€ 1.568	€ 691	€ 172.628	€ 873	€ 1.584	€ 698	€ 174.354	€ 882	€ 1.600	€ 705
Peel en Maas	€ 439.675	€ 7.077	€ 14.634	€ 2.003	€ 444.072	€ 7.147	€ 14.781	€ 2.023	€ 448.512	€ 7.219	€ 14.929	€ 2.043
Roerdalen	€ 228.717	€ 2.294	€ 6.525	€ 663	€ 231.004	€ 2.317	€ 6.590	€ 669	€ 233.314	€ 2.340	€ 6.656	€ 676
Roermond	€ 745.347	€ 998	€ 12.925	€ 4.435	€ 752.800	€ 1.008	€ 13.055	€ 4.480	€ 760.328	€ 1.018	€ 13.185	€ 4.525
Simpelveld	€ 146.153	€ 1.652	€ 3.066	€ 1.747	€ 147.615	€ 1.668	€ 3.097	€ 1.764	€ 149.091	€ 1.685	€ 3.128	€ 1.782
Sittard-Geleen	€ 1.827.466	€ 36.938	€ 47.713	€ 10.480	€ 1.845.741	€ 37.307	€ 48.190	€ 10.585	€ 1.864.198	€ 37.680	€ 48.672	€ 10.691
Stein	€ 257.880	€ 2.338	€ 8.811	€ 1.816	€ 260.459	€ 2.361	€ 8.899	€ 1.835	€ 263.064	€ 2.385	€ 8.988	€ 1.853
Vaals	€ 172.534	€ 994	€ 3.997	€ 1.554	€ 174.259	€ 1.004	€ 4.037	€ 1.569	€ 176.002	€ 1.014	€ 4.078	€ 1.585
Valkenburg aan de Geul	€ 370.789	€ 3.231	€ 8.428	€ 2.498	€ 374.497	€ 3.263	€ 8.512	€ 2.523	€ 378.242	€ 3.296	€ 8.597	€ 2.548
Venlo	€ 1.344.223	€ 17.460	€ 32.884	€ 8.047	€ 1.357.665	€ 17.635	€ 33.213	€ 8.128	€ 1.371.242	€ 17.811	€ 33.545	€ 8.209
Venray	€ 403.091	€ 2.145	€ 9.216	€ 2.628	€ 407.122	€ 2.167	€ 9.308	€ 2.654	€ 411.193	€ 2.188	€ 9.401	€ 2.681
Voerendaal	€ 182.356	€ 1.412	€ 2.993	€ 1.277	€ 184.180	€ 1.426	€ 3.023	€ 1.290	€ 186.021	€ 1.440	€ 3.054	€ 1.303
Weert	€ 431.408	€ 1.839	€ 8.387	€ 3.163	€ 435.722	€ 1.857	€ 8.471	€ 3.195	€ 440.079	€ 1.876	€ 8.556	€ 3.227
TOTAAL	€ 19.237.723	€ 207.055	€ 468.865	€ 108.446	€ 19.430.101	€ 209.125	€ 473.554	€ 109.531	€ 19.624.402	€ 211.217	€ 478.290	€ 110.626

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2022 in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel vervoersvolume 2023-2025' op pagina 54.

TABEL VERVOERSKORTING 2023-2025

De vervoerskorting in verband met de NEA-index 2020 is in het jaar 2022 volledig verrekend en hiermee is de afspraak ten einde gekomen.

	2023				2024				2025			
	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er
Beek	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Beekdaelen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Beesel	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bergen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Brunssum	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Echt-Susteren	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Eijsden-Margraten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Gennep	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Gulpen-Wittem	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Heerlen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Horst aan de Maas	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Kerkrade	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Landgraaf	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Leudal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Maasgouw	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Maastricht	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Meerssen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Nederweert	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Peel en Maas	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Roerdalen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Roermond	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Simpelveld	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Sittard-Geleen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Stein	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Vaals	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Valkenburg aan de Geul	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Venlo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Venray	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Voerendaal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Weert	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
TOTAAL	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2023-2025

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte vervoersvolume per gemeente.

	2023				2024				2025			
	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er	Zones	Toe-slagen hoog	Toesla-gen laag	Mee-reizend OV'er
Beek	€ 228.629	€ 3.366	€ 5.255	€ 1.542	€ 230.916	€ 3.400	€ 5.307	€ 1.557	€ 233.225	€ 3.434	€ 5.360	€ 1.573
Beekdaelen	€ 546.884	€ 4.229	€ 13.098	€ 1.947	€ 552.353	€ 4.272	€ 13.229	€ 1.966	€ 557.876	€ 4.314	€ 13.362	€ 1.986
Beesel	€ 150.975	€ 4.405	€ 5.459	€ 1.028	€ 152.485	€ 4.449	€ 5.514	€ 1.038	€ 154.010	€ 4.493	€ 5.569	€ 1.049
Bergen	€ 119.865	€ 201	€ 2.328	€ 526	€ 121.064	€ 203	€ 2.351	€ 531	€ 122.275	€ 205	€ 2.375	€ 536
Brunssum	€ 647.703	€ 8.429	€ 17.465	€ 3.496	€ 654.180	€ 8.513	€ 17.639	€ 3.531	€ 660.721	€ 8.598	€ 17.816	€ 3.566
Echt-Susteren	€ 539.781	€ 4.462	€ 10.768	€ 3.370	€ 545.178	€ 4.507	€ 10.876	€ 3.404	€ 550.630	€ 4.552	€ 10.985	€ 3.438
Eijsden-Margraten	€ 401.959	€ 4.053	€ 10.506	€ 2.607	€ 405.978	€ 4.093	€ 10.611	€ 2.633	€ 410.038	€ 4.134	€ 10.717	€ 2.660
Gennep	€ 299.875	€ 3.741	€ 8.827	€ 1.277	€ 302.874	€ 3.778	€ 8.915	€ 1.290	€ 305.903	€ 3.816	€ 9.004	€ 1.303
Gulpen-Wittem	€ 261.432	€ 4.029	€ 9.318	€ 1.963	€ 264.046	€ 4.069	€ 9.411	€ 1.983	€ 266.687	€ 4.110	€ 9.505	€ 2.002
Heerlen	€ 2.007.752	€ 9.177	€ 33.048	€ 12.962	€ 2.027.829	€ 9.269	€ 33.379	€ 13.091	€ 2.048.108	€ 9.361	€ 33.713	€ 13.222
Horst aan de Maas	€ 446.696	€ 5.466	€ 11.559	€ 1.956	€ 451.163	€ 5.521	€ 11.674	€ 1.976	€ 455.674	€ 5.576	€ 11.791	€ 1.995
Kerkrade	€ 1.347.443	€ 11.400	€ 28.226	€ 5.482	€ 1.360.918	€ 11.514	€ 28.508	€ 5.537	€ 1.374.527	€ 11.629	€ 28.794	€ 5.592
Landgraaf	€ 988.942	€ 8.732	€ 21.222	€ 5.663	€ 998.832	€ 8.819	€ 21.434	€ 5.720	€ 1.008.820	€ 8.907	€ 21.649	€ 5.777
Leudal	€ 420.352	€ 960	€ 6.771	€ 2.117	€ 424.556	€ 970	€ 6.839	€ 2.138	€ 428.801	€ 980	€ 6.907	€ 2.159
Maasgouw	€ 402.313	€ 1.871	€ 8.091	€ 2.633	€ 406.336	€ 1.890	€ 8.172	€ 2.659	€ 410.400	€ 1.908	€ 8.254	€ 2.686
Maastricht	€ 3.225.213	€ 47.030	€ 101.603	€ 16.544	€ 3.257.465	€ 47.500	€ 102.619	€ 16.709	€ 3.290.040	€ 47.975	€ 103.645	€ 16.876
Meerssen	€ 481.352	€ 6.265	€ 14.171	€ 2.333	€ 486.166	€ 6.328	€ 14.312	€ 2.356	€ 491.027	€ 6.391	€ 14.456	€ 2.380
Nederweert	€ 170.919	€ 865	€ 1.568	€ 691	€ 172.628	€ 873	€ 1.584	€ 698	€ 174.354	€ 882	€ 1.600	€ 705
Peel en Maas	€ 439.675	€ 7.077	€ 14.634	€ 2.003	€ 444.072	€ 7.147	€ 14.781	€ 2.023	€ 448.512	€ 7.219	€ 14.929	€ 2.043
Roerdalen	€ 228.717	€ 2.294	€ 6.525	€ 663	€ 231.004	€ 2.317	€ 6.590	€ 669	€ 233.314	€ 2.340	€ 6.656	€ 676
Roermond	€ 745.347	€ 998	€ 12.925	€ 4.435	€ 752.800	€ 1.008	€ 13.055	€ 4.480	€ 760.328	€ 1.018	€ 13.185	€ 4.525
Simpelveld	€ 146.153	€ 1.652	€ 3.066	€ 1.747	€ 147.615	€ 1.668	€ 3.097	€ 1.764	€ 149.091	€ 1.685	€ 3.128	€ 1.782
Sittard-Geleen	€ 1.827.466	€ 36.938	€ 47.713	€ 10.480	€ 1.845.741	€ 37.307	€ 48.190	€ 10.585	€ 1.864.198	€ 37.680	€ 48.672	€ 10.691
Stein	€ 257.880	€ 2.338	€ 8.811	€ 1.816	€ 260.459	€ 2.361	€ 8.899	€ 1.835	€ 263.064	€ 2.385	€ 8.988	€ 1.853
Vaals	€ 172.534	€ 994	€ 3.997	€ 1.554	€ 174.259	€ 1.004	€ 4.037	€ 1.569	€ 176.002	€ 1.014	€ 4.078	€ 1.585
Valkenburg aan de Geul	€ 370.789	€ 3.231	€ 8.428	€ 2.498	€ 374.497	€ 3.263	€ 8.512	€ 2.523	€ 378.242	€ 3.296	€ 8.597	€ 2.548
Venlo	€ 1.344.223	€ 17.460	€ 32.884	€ 8.047	€ 1.357.665	€ 17.635	€ 33.213	€ 8.128	€ 1.371.242	€ 17.811	€ 33.545	€ 8.209
Venray	€ 403.091	€ 2.145	€ 9.216	€ 2.628	€ 407.122	€ 2.167	€ 9.308	€ 2.654	€ 411.193	€ 2.188	€ 9.401	€ 2.681
Voerendaal	€ 182.356	€ 1.412	€ 2.993	€ 1.277	€ 184.180	€ 1.426	€ 3.023	€ 1.290	€ 186.021	€ 1.440	€ 3.054	€ 1.303
Weert	€ 431.408	€ 1.839	€ 8.387	€ 3.163	€ 435.722	€ 1.857	€ 8.471	€ 3.195	€ 440.079	€ 1.876	€ 8.556	€ 3.227
TOTAAL	€ 19.237.723	€ 207.055	€ 468.865	€ 108.446	€ 19.430.101	€ 209.125	€ 473.554	€ 109.531	€ 19.624.402	€ 211.217	€ 478.290	€ 110.626

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte volume per gemeente en betreft enkel de vervoerskosten.

4.5.4 Kosten regie en planning 2023-2025

de totale kosten van regie en planning worden op basis van solidariteit aan de gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% Op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2021).
- 50% Op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2021).

		2023		2024		2025	
		Regie	Planning	Regie	Planning	Regie	Planning
Beek	1,41%	€ 30.035	€ -	€ 30.600	€ -	€ 31.175	€ -
Beekdaelen	3,09%	€ 65.761	€ -	€ 66.997	€ -	€ 68.257	€ -
Beesel	1,13%	€ 23.952	€ -	€ 24.402	€ -	€ 24.861	€ -
Bergen	0,99%	€ 20.966	€ -	€ 21.360	€ -	€ 21.762	€ -
Brunssum	2,68%	€ 57.051	€ -	€ 58.123	€ -	€ 59.216	€ -
Echt-Susteren	2,80%	€ 59.452	€ -	€ 60.569	€ -	€ 61.708	€ -
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 50.233	€ -	€ 51.177	€ -	€ 52.140	€ -
Gennep	1,63%	€ 34.647	€ -	€ 35.298	€ -	€ 35.962	€ -
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 30.191	€ -	€ 30.758	€ -	€ 31.337	€ -
Heerlen	7,97%	€ 169.286	€ -	€ 172.466	€ -	€ 175.711	€ -
Horst aan de Maas	2,99%	€ 63.597	€ -	€ 64.792	€ -	€ 66.011	€ -
Kerkrade	5,18%	€ 110.017	€ -	€ 112.085	€ -	€ 114.193	€ -
Landgraaf	4,15%	€ 88.185	€ -	€ 89.842	€ -	€ 91.532	€ -
Leudal	2,86%	€ 60.779	€ -	€ 61.921	€ -	€ 63.086	€ -
Maasgouw	2,13%	€ 45.157	€ -	€ 46.005	€ -	€ 46.871	€ -
Maastricht	12,68%	€ 269.512	€ -	€ 274.576	€ -	€ 279.742	€ -
Meerssen	2,04%	€ 43.256	€ -	€ 44.069	€ -	€ 44.898	€ -
Nederweert	1,33%	€ 28.172	€ -	€ 28.701	€ -	€ 29.241	€ -
Peel en Maas	3,03%	€ 64.412	€ -	€ 65.622	€ -	€ 66.856	€ -
Roerdalen	1,48%	€ 31.355	€ -	€ 31.944	€ -	€ 32.545	€ -
Roermond	5,23%	€ 111.236	€ -	€ 113.326	€ -	€ 115.458	€ -
Simpelveld	0,92%	€ 19.531	€ -	€ 19.898	€ -	€ 20.272	€ -
Sittard-Geleen	8,70%	€ 184.798	€ -	€ 188.270	€ -	€ 191.812	€ -
Stein	1,95%	€ 41.348	€ -	€ 42.125	€ -	€ 42.918	€ -
Vaals	1,04%	€ 22.028	€ -	€ 22.442	€ -	€ 22.864	€ -
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 30.850	€ -	€ 31.429	€ -	€ 32.021	€ -
Venlo	9,48%	€ 201.428	€ -	€ 205.212	€ -	€ 209.073	€ -
Venray	2,88%	€ 61.252	€ -	€ 62.403	€ -	€ 63.577	€ -
Voerendaal	1,01%	€ 21.378	€ -	€ 21.780	€ -	€ 22.190	€ -
Weert	4,01%	€ 85.124	€ -	€ 86.723	€ -	€ 88.355	€ -
TOTAAL	100,00%	€ 2.124.989	€ -	€ 2.164.917	€ -	€ 2.205.644	€ -

Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar de paragraaf ‘Structuur werkorganisatie’ op pagina 29.

Zoals toegelicht in hoofdstuk 2, wordt de planning niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd. De planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2025 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de 'Tabel vervoerskosten 2023-2025' op pagina 55.

4.5.5 Kosten bedrijfsvoering 2023-2025

De totale bedrijfsvoeringkosten, bestaande uit de beheer- en loonkosten (exclusief regie), worden op basis van solidariteit aan de deelnemende gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% Op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2021).
- 50% Op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2021).

		2023			2024			2025		
	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Beheer	Lonen	Kapitaal	Beheer	Lonen	Kapitaal
Beek	1,41%	€ 18.804	€ 31.941	€ 191	€ 19.559	€ 32.603	€ 194	€ 19.516	€ 33.276	€ 196
Beekdaelen	3,09%	€ 41.170	€ 69.934	€ 418	€ 42.824	€ 71.383	€ 424	€ 42.729	€ 72.855	€ 430
Beesel	1,13%	€ 14.995	€ 25.472	€ 152	€ 15.597	€ 25.999	€ 154	€ 15.563	€ 26.536	€ 157
Bergen	0,99%	€ 13.126	€ 22.297	€ 133	€ 13.653	€ 22.759	€ 135	€ 13.623	€ 23.228	€ 137
Brunssum	2,68%	€ 35.717	€ 60.671	€ 362	€ 37.152	€ 61.928	€ 368	€ 37.069	€ 63.205	€ 373
Echt-Susteren	2,80%	€ 37.220	€ 63.225	€ 377	€ 38.716	€ 64.535	€ 383	€ 38.629	€ 65.866	€ 389
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 31.449	€ 53.421	€ 319	€ 32.712	€ 54.528	€ 324	€ 32.639	€ 55.652	€ 329
Gennep	1,63%	€ 21.691	€ 36.846	€ 220	€ 22.562	€ 37.609	€ 223	€ 22.512	€ 38.385	€ 227
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 18.901	€ 32.107	€ 192	€ 19.661	€ 32.772	€ 195	€ 19.617	€ 33.448	€ 197
Heerlen	7,97%	€ 105.982	€ 180.029	€ 1.075	€ 110.240	€ 183.759	€ 1.091	€ 109.995	€ 187.548	€ 1.107
Horst aan de Maas	2,99%	€ 39.815	€ 67.633	€ 404	€ 41.415	€ 69.035	€ 410	€ 41.323	€ 70.458	€ 416
Kerkrade	5,18%	€ 68.877	€ 116.999	€ 698	€ 71.644	€ 119.424	€ 709	€ 71.485	€ 121.886	€ 720
Landgraaf	4,15%	€ 55.208	€ 93.782	€ 560	€ 57.427	€ 95.725	€ 568	€ 57.299	€ 97.699	€ 577
Leudal	2,86%	€ 38.051	€ 64.637	€ 386	€ 39.580	€ 65.976	€ 392	€ 39.492	€ 67.336	€ 398
Maasgouw	2,13%	€ 28.271	€ 48.023	€ 287	€ 29.407	€ 49.018	€ 291	€ 29.341	€ 50.028	€ 295
Maastricht	12,68%	€ 168.729	€ 286.617	€ 1.711	€ 175.509	€ 292.556	€ 1.737	€ 175.118	€ 298.588	€ 1.763
Meerssen	2,04%	€ 27.081	€ 46.002	€ 275	€ 28.169	€ 46.955	€ 279	€ 28.106	€ 47.923	€ 283
Nederweert	1,33%	€ 17.637	€ 29.960	€ 179	€ 18.346	€ 30.580	€ 182	€ 18.305	€ 31.211	€ 184
Peel en Maas	3,03%	€ 40.325	€ 68.500	€ 409	€ 41.945	€ 69.919	€ 415	€ 41.852	€ 71.361	€ 421
Roerdalen	1,48%	€ 19.630	€ 33.345	€ 199	€ 20.419	€ 34.036	€ 202	€ 20.373	€ 34.738	€ 205
Roermond	5,23%	€ 69.639	€ 118.295	€ 706	€ 72.438	€ 120.746	€ 717	€ 72.277	€ 123.236	€ 728
Simpelveld	0,92%	€ 12.227	€ 20.770	€ 124	€ 12.719	€ 21.201	€ 126	€ 12.690	€ 21.638	€ 128
Sittard-Geleen	8,70%	€ 115.693	€ 196.526	€ 1.173	€ 120.342	€ 200.598	€ 1.191	€ 120.074	€ 204.734	€ 1.209
Stein	1,95%	€ 25.886	€ 43.972	€ 263	€ 26.926	€ 44.884	€ 266	€ 26.866	€ 45.809	€ 270
Vaals	1,04%	€ 13.791	€ 23.426	€ 140	€ 14.345	€ 23.911	€ 142	€ 14.313	€ 24.404	€ 144
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 19.314	€ 32.808	€ 196	€ 20.090	€ 33.487	€ 199	€ 20.045	€ 34.178	€ 202
Venlo	9,48%	€ 126.104	€ 214.211	€ 1.279	€ 131.171	€ 218.650	€ 1.298	€ 130.880	€ 223.158	€ 1.318
Venray	2,88%	€ 38.347	€ 65.140	€ 389	€ 39.888	€ 66.489	€ 395	€ 39.799	€ 67.860	€ 401
Voerendaal	1,01%	€ 13.384	€ 22.735	€ 136	€ 13.922	€ 23.206	€ 138	€ 13.891	€ 23.685	€ 140
Weert	4,01%	€ 53.292	€ 90.526	€ 540	€ 55.433	€ 92.402	€ 549	€ 55.310	€ 94.307	€ 557
TOTAAL	100%	€ 1.330.355	€ 2.259.849	€ 13.491	€ 1.383.810	€ 2.306.675	€ 13.694	€ 1.380.731	€ 2.354.237	€ 13.899

4.5.6 Eindresultaat 2023-2025

	2023	2024	2025	Totaal
Beek	€ 319.763	€ 324.136	€ 327.755	€ 971.654
Beekdaelen	€ 743.441	€ 753.448	€ 761.809	€ 2.258.698
Beesel	€ 226.437	€ 229.639	€ 232.236	€ 688.312
Bergen	€ 179.442	€ 182.057	€ 184.141	€ 545.639
Brunssum	€ 830.893	€ 841.433	€ 850.565	€ 2.522.892
Echt-Susteren	€ 718.655	€ 728.168	€ 736.197	€ 2.183.020
Eijsden-Margraten	€ 554.546	€ 562.057	€ 568.309	€ 1.684.913
Gennep	€ 407.123	€ 412.549	€ 417.111	€ 1.236.783
Gulpen-Wittem	€ 358.132	€ 362.895	€ 366.903	€ 1.087.931
Heerlen	€ 2.519.310	€ 2.551.125	€ 2.578.765	€ 7.649.201
Horst aan de Maas	€ 637.126	€ 645.985	€ 653.245	€ 1.936.356
Kerkrade	€ 1.689.144	€ 1.710.339	€ 1.728.826	€ 5.128.308
Landgraaf	€ 1.262.294	€ 1.278.367	€ 1.292.259	€ 3.832.920
Leudal	€ 594.053	€ 602.371	€ 609.160	€ 1.805.584
Maasgouw	€ 536.645	€ 543.778	€ 549.783	€ 1.630.206
Maastricht	€ 4.116.958	€ 4.168.670	€ 4.213.747	€ 12.499.375
Meerssen	€ 620.734	€ 628.634	€ 635.464	€ 1.884.833
Nederweert	€ 249.990	€ 253.591	€ 256.482	€ 760.063
Peel en Maas	€ 637.034	€ 645.924	€ 653.193	€ 1.936.150
Roerdalen	€ 322.728	€ 327.182	€ 330.848	€ 980.757
Roermond	€ 1.063.583	€ 1.078.570	€ 1.090.754	€ 3.232.907
Simpelveld	€ 205.271	€ 208.087	€ 210.414	€ 623.772
Sittard-Geleen	€ 2.420.787	€ 2.452.224	€ 2.479.070	€ 7.352.081
Stein	€ 382.315	€ 387.756	€ 392.153	€ 1.162.225
Vaals	€ 238.462	€ 241.708	€ 244.402	€ 724.573
Valkenburg aan de Geul	€ 468.113	€ 474.001	€ 479.129	€ 1.421.243
Venlo	€ 1.945.636	€ 1.972.972	€ 1.995.235	€ 5.913.844
Venray	€ 582.208	€ 590.427	€ 597.101	€ 1.769.736
Voerendaal	€ 245.671	€ 248.964	€ 251.723	€ 746.358
Weert	€ 674.279	€ 684.352	€ 692.266	€ 2.050.897
TOTAAL	€ 25.750.775	€ 26.091.407	€ 26.379.046	€ 78.221.228

4.5.7 Eindresultaat IV3

TABEL BEGROTING 2023

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2023	Eindresultaat begroting 2023
Beek	1,41%	€ 282.056	€ 37.707	€ 319.763	€ 319.763
Beekdaelen	3,09%	€ 660.883	€ 82.558	€ 743.441	€ 743.441
Beesel	1,13%	€ 196.368	€ 30.070	€ 226.437	€ 226.437
Bergen	0,99%	€ 153.120	€ 26.322	€ 179.442	€ 179.442
Brunssum	2,68%	€ 759.270	€ 71.623	€ 830.893	€ 830.893
Echt-Susteren	2,80%	€ 644.018	€ 74.637	€ 718.655	€ 718.655
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 491.483	€ 63.064	€ 554.546	€ 554.546
Gennep	1,63%	€ 363.626	€ 43.497	€ 407.123	€ 407.123
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 320.230	€ 37.902	€ 358.132	€ 358.132
Heerlen	7,97%	€ 2.306.784	€ 212.526	€ 2.519.310	€ 2.519.310
Horst aan de Maas	2,99%	€ 557.284	€ 79.842	€ 637.126	€ 637.126
Kerkrade	5,18%	€ 1.551.025	€ 138.119	€ 1.689.144	€ 1.689.144
Landgraaf	4,15%	€ 1.151.585	€ 110.710	€ 1.262.294	€ 1.262.294
Leudal	2,86%	€ 517.749	€ 76.304	€ 594.053	€ 594.053
Maasgouw	2,13%	€ 479.954	€ 56.691	€ 536.645	€ 536.645
Maastricht	12,68%	€ 3.778.605	€ 338.353	€ 4.116.958	€ 4.116.958
Meerssen	2,04%	€ 566.429	€ 54.305	€ 620.734	€ 620.734
Nederweert	1,33%	€ 214.622	€ 35.368	€ 249.990	€ 249.990
Peel en Maas	3,03%	€ 556.170	€ 80.864	€ 637.034	€ 637.034
Roerdalen	1,48%	€ 283.364	€ 39.364	€ 322.728	€ 322.728
Roermond	5,23%	€ 923.934	€ 139.648	€ 1.063.583	€ 1.063.583
Simpelveld	0,92%	€ 180.751	€ 24.520	€ 205.271	€ 205.271
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.188.787	€ 232.000	€ 2.420.787	€ 2.420.787
Stein	1,95%	€ 330.406	€ 51.910	€ 382.315	€ 382.315
Vaals	1,04%	€ 210.808	€ 27.654	€ 238.462	€ 238.462
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 429.384	€ 38.729	€ 468.113	€ 468.113
Venlo	9,48%	€ 1.692.759	€ 252.878	€ 1.945.636	€ 1.945.636
Venray	2,88%	€ 505.311	€ 76.898	€ 582.208	€ 582.208
Voerendaal	1,01%	€ 218.832	€ 26.839	€ 245.671	€ 245.671
Weert	4,01%	€ 567.412	€ 106.867	€ 674.279	€ 674.279
TOTAAL	100%	€ 23.083.009	€ 2.667.767	**€ 25.750.775**	**€ 25.750.775**

TABEL BEGROTING 2024

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2024	Eindresultaat begroting 2024
Beek	1,41%	€ 285.259	€ 38.877	€ 324.136	€ 324.136
Beekdaelen	3,09%	€ 668.329	€ 85.118	€ 753.448	€ 753.448
Beesel	1,13%	€ 198.637	€ 31.002	€ 229.639	€ 229.639
Bergen	0,99%	€ 154.918	€ 27.138	€ 182.057	€ 182.057
Brunssum	2,68%	€ 767.589	€ 73.844	€ 841.433	€ 841.433
Echt-Susteren	2,80%	€ 651.215	€ 76.952	€ 728.168	€ 728.168
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 497.037	€ 65.020	€ 562.057	€ 562.057
Gennep	1,63%	€ 367.703	€ 44.846	€ 412.549	€ 412.549
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 323.817	€ 39.078	€ 362.895	€ 362.895
Heerlen	7,97%	€ 2.332.008	€ 219.117	€ 2.551.125	€ 2.551.125
Horst aan de Maas	2,99%	€ 563.667	€ 82.318	€ 645.985	€ 645.985
Kerkrade	5,18%	€ 1.567.936	€ 142.402	€ 1.710.339	€ 1.710.339
Landgraaf	4,15%	€ 1.164.223	€ 114.143	€ 1.278.367	€ 1.278.367
Leudal	2,86%	€ 523.701	€ 78.671	€ 602.371	€ 602.371
Maasgouw	2,13%	€ 485.328	€ 58.449	€ 543.778	€ 543.778
Maastricht	12,68%	€ 3.819.824	€ 348.847	€ 4.168.670	€ 4.168.670
Meerssen	2,04%	€ 572.644	€ 55.990	€ 628.634	€ 628.634
Nederweert	1,33%	€ 217.127	€ 36.465	€ 253.591	€ 253.591
Peel en Maas	3,03%	€ 562.552	€ 83.372	€ 645.924	€ 645.924
Roerdalen	1,48%	€ 286.597	€ 40.585	€ 327.182	€ 327.182
Roermond	5,23%	€ 934.590	€ 143.979	€ 1.078.570	€ 1.078.570
Simpelveld	0,92%	€ 182.807	€ 25.280	€ 208.087	€ 208.087
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.213.028	€ 239.195	€ 2.452.224	€ 2.452.224
Stein	1,95%	€ 334.236	€ 53.520	€ 387.756	€ 387.756
Vaals	1,04%	€ 213.196	€ 28.512	€ 241.708	€ 241.708
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 434.070	€ 39.931	€ 474.001	€ 474.001
Venlo	9,48%	€ 1.712.252	€ 260.720	€ 1.972.972	€ 1.972.972
Venray	2,88%	€ 511.144	€ 79.283	€ 590.427	€ 590.427
Voerendaal	1,01%	€ 221.293	€ 27.671	€ 248.964	€ 248.964
Weert	4,01%	€ 574.171	€ 110.181	€ 684.352	€ 684.352
TOTAAL	100%	€ 23.340.902	€ 2.750.506	**€ 26.091.407**	**€ 26.091.407**

TABEL BEGROTING 2025

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2025	Eindresultaat begroting 2025
Beek	1,41%	€ 288.254	€ 39.501	€ 327.755	€ 327.755
Beekdaelen	3,09%	€ 675.324	€ 86.486	€ 761.809	€ 761.809
Beesel	1,13%	€ 200.736	€ 31.500	€ 232.236	€ 232.236
Bergen	0,99%	€ 156.567	€ 27.574	€ 184.141	€ 184.141
Brunssum	2,68%	€ 775.535	€ 75.031	€ 850.565	€ 850.565
Echt-Susteren	2,80%	€ 658.008	€ 78.188	€ 736.197	€ 736.197
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 502.245	€ 66.064	€ 568.309	€ 568.309
Gennep	1,63%	€ 371.544	€ 45.566	€ 417.111	€ 417.111
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 327.198	€ 39.706	€ 366.903	€ 366.903
Heerlen	7,97%	€ 2.356.129	€ 222.637	€ 2.578.765	€ 2.578.765
Horst aan de Maas	2,99%	€ 569.604	€ 83.640	€ 653.245	€ 653.245
Kerkrade	5,18%	€ 1.584.136	€ 144.690	€ 1.728.826	€ 1.728.826
Landgraaf	4,15%	€ 1.176.283	€ 115.977	€ 1.292.259	€ 1.292.259
Leudal	2,86%	€ 529.225	€ 79.934	€ 609.160	€ 609.160
Maasgouw	2,13%	€ 490.395	€ 59.388	€ 549.783	€ 549.783
Maastricht	12,68%	€ 3.859.296	€ 354.451	€ 4.213.747	€ 4.213.747
Meerssen	2,04%	€ 578.575	€ 56.889	€ 635.464	€ 635.464
Nederweert	1,33%	€ 219.431	€ 37.050	€ 256.482	€ 256.482
Peel en Maas	3,03%	€ 568.482	€ 84.711	€ 653.193	€ 653.193
Roerdalen	1,48%	€ 289.611	€ 41.237	€ 330.848	€ 330.848
Roermond	5,23%	€ 944.462	€ 146.292	€ 1.090.754	€ 1.090.754
Simpelveld	0,92%	€ 184.728	€ 25.686	€ 210.414	€ 210.414
Sittard-Geleen	8,70%	€ 2.236.032	€ 243.038	€ 2.479.070	€ 2.479.070
Stein	1,95%	€ 337.774	€ 54.379	€ 392.153	€ 392.153
Vaals	1,04%	€ 215.433	€ 28.970	€ 244.402	€ 244.402
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 438.557	€ 40.572	€ 479.129	€ 479.129
Venlo	9,48%	€ 1.730.326	€ 264.909	€ 1.995.235	€ 1.995.235
Venray	2,88%	€ 516.545	€ 80.556	€ 597.101	€ 597.101
Voerendaal	1,01%	€ 223.607	€ 28.116	€ 251.723	€ 251.723
Weert	4,01%	€ 580.315	€ 111.951	€ 692.266	€ 692.266
TOTAAL	100%	€ 23.584.355	€ 2.794.691	**€ 26.379.046**	**€ 26.379.046**

4.5.8 Rekening per programma 2023-2025

TABEL PROGRAMMA IV3 2023

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ -	€ 23.083.009	€ 23.083.009
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.491	€ 13.491
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 23.146.500	€ -	€ -23.146.500
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.604.275	€ 2.604.275	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 25.750.775	€ 25.750.775	€ -0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 25.750.775	€ 25.750.775	€ -0

TABEL PROGRAMMA IV3 2024

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ -	€ 23.340.902	€ 23.340.902
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.694	€ 13.694
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 23.404.595	€ -	€ -23.404.595
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.686.812	€ 2.686.812	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 26.091.407	€ 26.091.407	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 26.091.407	€ 26.091.407	€ -

TABEL PROGRAMMA IV3 2025

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ -	€ 23.584.355	€ 23.584.355
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.899	€ 13.899
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 23.648.254	€ -	€ -23.648.254
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.730.792	€ 2.730.792	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 26.379.046	€ 26.379.046	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 26.379.046	€ 26.379.046	€ -

5

BIJLAGEN

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

TABEL STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN 2022

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) 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	207.245	-	-	207.245	10,00%	84.644	20.725	-	122.601	101.876
Hardware	109.758	-	-	109.758	33,33%	98.370	11.388	-	11.388	0
Inrichting en verbouwing	109.946	-	-	109.946	4,00%	17.316	4.398	-	92.630	88.232
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	21.810	5.452	-	59.936	54.483
Software	65.248	-	-	65.248	10,00%	19.174	6.525	-	46.074	39.549
Totaal Wmo-vervoer	573.942	-	-	573.942		241.314	48.487	-	332.628	284.141
Totaal-generaal	573.942	-	-	573.942		241.314	48.487	-	332.628	284.141

TABEL STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN 2023-2025

Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde v h dienstjr.	Boekwaarde aan het einde v h dienstjr.	Boekwaarde aan het einde v h dienstjr.
Programma Wmo-vervoer	2023	2024	2025
Inventaris	81.152	60.427	39.703
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	83.834	79.437	75.039
Technische installaties	49.031	43.578	38.126
Software	33.024	26.499	19.975
Totaal Wmo-vervoer	247.041	209.942	172.842
Totaal-generaal	247.041	209.942	172.842

5.2 Staat van reserves

TABEL STAAT VAN RESERVES 2022

Naam Reserve Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerde-ringen wegens bijboeking vd rente	Overige ver-meerderingen	Verminderin-gen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resul-taat 2022	Reserves na bestemming ultimo 2022
Reserves								
Algemene reserve	532.000	-	-	-	532.000	-	-	532.000
Bestemmingsreserve personeel	14.076	-	-	-	14.076	-	-	14.076
Bestemming ICT	41.988	-	-	6.125	35.863	-	-	35.863
Totaal Reserves	588.064	-	-	6.125	581.939	-	-	581.939

TABEL STAAT VAN RESERVES 2023-2025

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2023	Reserves na bestemming ultimo 2024	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves			
Algemene reserve	532.000	532.000	532.000
Bestemmingsreserve personeel	14.076	14.076	14.076
Bestemming ICT	29.738	23.613	17.488
Totaal algemene reserves	575.814	569.689	563.564

5.3 Opbouw algemene reserve

Op 24 oktober 2018 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de herziene nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement'.

De nieuw ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz

Het risico dat door politieke verschuiving (verkiezingen) of een algemene verandering in het politieke klimaat gemeenten niet meer achter de missie en visie van Omnibuzz staan of over onvoldoende middelen beschikken om deze te realiseren. Dit kan met name invloed hebben op de eventuele instroom van additionele vormen van doelgroepenvervoer.

Met de reactie van Omnibuzz op de evaluatie van de GR Omnibuzz wordt getracht om een kaderdocument vast te stellen, waarin de gezamenlijke missie en de visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten worden bevestigd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurder worden aangeboden.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
1.000.000	40%	400.000

2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling

Het risico dat door wijzigingen die Omnibuzz zelf niet in de hand heeft er onvoorziene fluctuaties ontstaan in de volumes van met name het Wmo-doelgroepenvervoer.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
500.000	80%	400.000

4 Gebrek aan kennis omtrent nieuwe activiteiten, processen en/of projecten

Het risico dat er bij Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over de nieuwe activiteiten zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingenvervoer en jeugd en de hiermee verbonden processen.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
100.000	60%	60.000

5 Regie en planning

Het risico dat door onvoldoende kennis of door externe invloeden systemen niet of onvoldoende functioneren waardoor processen stagneren.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
820.000	40%	328.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	1.308.000

omnibuzz
omnibuzz
120
KS-780-V

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 - 202104

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2021-1

Inhoud

1. Inleiding 3

1.1 Belangrijke ontwikkelingen 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.1.1 Missie 6
2.1.2 Slim vervoer 6
2.1.3 Maatschappelijk verbinden 7
2.1.4 Uitwerking visie 7
2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren 7
2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP) 7
2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg 7
2.2.3 www.ikwilvervoer.nl 8
2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 8
2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) 8
2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer 8
2.4 Omnibuzz als slimme organisatie 10
2.4.1 Externe ondersteuning en 'kruimelfuncties' 10
2.4.2 Beheersmaatregelen 11
2.5 Ontwikkelingen 11
2.5.1 Vervoersresultaat 11
2.5.2 Bedrijfsvoering 12
2.5.3 Bestuurlijk 13
2.6 Impact van COVID-19 13
2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling 13
2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer 13
2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie 14

3. De beleidsbegroting 18

3.1 Programma Omnibuzz vervoer 18
3.1.1 Wat willen wij bereiken? 18
3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen? 18
3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten? 19
3.1.4 Beleidsindicatoren 20
3.1.5 Weerstandsvermogen en risicomanagement 21
3.1.6 Financiering 25
3.1.7 Bedrijfsvoering 28

4. Financiële begroting 34

4.1 Financiële kaders 34
4.2 Toelichting op de baten en lasten 36
4.2.1 Vervoerskosten en baten 36
4.2.2 Kosten regie en planning 40
4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten 42
4.2.4 Eindresultaat 43
4.2.5 Eindresultaat IV3 44
4.2.6 Vergelijking Eindresultaat IV3 45
4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021 46
4.3.1 Analyse vervoersresultaat 46
4.3.2 Totaalanalyse 47

5. Bijlagen 52

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2021 van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (begroting 2021-1). Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer 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 Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. 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. In deze begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2021 leiden.

1.1 Belangrijke ontwikkelingen

De belangrijkste actuele ontwikkeling is uiteraard de uitbraak van COVID-19 en alle maatregelen die daaruit voortvloeien. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat het vervoer na een lange periode van structurele toename vanaf maart 2020 plotseling enorm in omvang is afgenomen. De uitvoeringsprotocollen die elkaar snel opvolgen vragen op allerlei gebied afstemming en communicatie met gemeenten, klanten en vervoerders. Ook de interne organisatie is als het ware opnieuw ingericht, omdat de maatregelen ook betrekking hebben op het personeel en de bedrijfsvoering van Omnibuzz. Al deze ontwikkelingen en het gebrek aan duidelijk toekomstperspectief maken het opstellen van een betrouwbare begroting een uitdaging. Met deze opmerking in het achterhoofd en op basis van onze huidige kennis en de voorlopige vooruitzichten is deze begrotingswijziging opgesteld.

In deze begrotingswijziging leest u meer over deze en andere wijzigingen en ontwikkelingen, en de financiële vertaling hiervan voor de gemeenten. Gezien de omvang van mogelijke effecten wordt de impact van COVID-19 in een aparte paragraaf beschreven.

omnibuzz
KS-780-V

2

OVER OMNIBUZZ

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling en verantwoordelijk voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De nagenoeg 40.000 klanten hebben van deze gemeenten een indicatie voor het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo gekregen.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. Omnibuzz koopt namens de aangesloten gemeenten het vraagafhankelijke vervoer in, verzorgt de bijbehorende (Europese) aanbestedingen, controleert via contractbeheer op de juiste uitvoering van de contracten, verzorgt de ritaanname en de tactische regie op vervoer. Omnibuzz verzorgt verder de klantenservice, de klachtafhandeling en de volledige financiële afhandeling met alle betrokkenen. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor reizigers en gemeenten. Het grote bereik van Omnibuzz in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk. Dankzij ons vervoer kunnen klanten deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. Hiervoor zetten wij in op efficiënt vervoer en de eigen kracht van onze klanten, zodat vervoer naar sociale activiteiten ook op lange termijn geborgd is.

Omnibuzz fungeert bovendien als expertisecentrum voor vervoer, waarbij de aangesloten gemeenten van advies worden voorzien. De gemeenten ontvangen structureel management- en voortgangsinformatie en er vindt periodiek overleg plaats. Op die wijze ondersteunt Omnibuzz de gemeenten om grip op het vervoer te houden.

Het doel van Omnibuzz is: ‘Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.’ Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Integriteit.

2.1.1 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. Omnibuzz wil voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen die het vervoer toekomstbestendig maken. Door onze inhoudelijke kennis kunnen we gemeenten adviseren en ondersteunen, ook als er onvoorziene situaties ontstaan en innovatieve oplossingen of maatwerk nodig zijn. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> “Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

2.1.2 Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk netwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit ‘slim’

te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd en blijft het tegelijk betaalbaar. Als kenniscentrum beschikken wij over gegevens van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden die ons in staat stellen alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

2.1.3 Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van ons vervoer als verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is dit binnen de financiële kaders te blijven doen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Omnibuzz spant zich in om de relatie tussen vervoer en sociale activiteiten te versterken, waardoor vervoer én activiteiten op lange termijn geborgd zijn.

2.1.4 Uitwerking visie

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners. Zij bepalen dus of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Ter ondersteuning van deze taak heeft Omnibuzz in 2020 een richtlijn voor de indicatiestelling beschikbaar gesteld.

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. Omnibuzz zal steeds meer grip krijgen op het vervoer. Hierdoor zijn wij steeds beter in staat gemeenten te adviseren bij het bepalen van beleid. Om te sturen op de best passende vervoeroplossing en efficiency, is gekozen voor het regiemodel, waarbinnen de regie (mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer gescheiden zijn. Dit model dient als instrument om de ambities van gemeenten te realiseren, zoals het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer (OV) of ander alternatief vervoer. Uitgangspunt hierbij is het optimaliseren van het gebruik van voorliggende vervoersvoorzieningen, zoals het reguliere OV.

De beleidsmatige aspecten en het operationele proces komen binnen de organisatie bij elkaar, waardoor wij dit goed op elkaar kunnen afstemmen en optimaliseren. Bovendien maakt deze flexibiliteit het mogelijk dat andere vervoersvormen, indien gewenst, kunnen instromen in dezelfde centrale. Bundeling van vervoer kan op termijn bijdragen aan kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing. De gemeenten zijn zelf aan zet om aan te geven of instroom wenselijk is. Hierin bepalen gemeenten ook zelf de vorm en de omvang van het vervoer dat instroomt en de termijn waarop dat moet gebeuren. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn. Deze drie pijlers zijn:

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

2.2 Kantelen van vervoer en gebruik van OV stimuleren

Omnibuzz hanteert twee belangrijke instrumenten om deze ambitie te realiseren:

2.2.1 De Voor Elkaar Pas (VEP)

De VEP is een op maat gemaakt reisproduct - exclusief voor klanten van Omnibuzz - dat onze klanten de mogelijkheid biedt om laagdrempelig met het OV te reizen.

2.2.2 Samenwerking met Provincie Limburg

In een gezamenlijk overleg tussen DB Omnibuzz en Gedeputeerde Carla Brugman is een ‘position paper’ vastgesteld. Hierin zijn onze gezamenlijke ideeën over een integrale aanpak van doelgroepenvervoer en OV omschreven. Deze ideeën komen grotendeels terug in het concept ontwikkelplan OV dat de Provincie Limburg in 2020 heeft gepresenteerd. Volgens planning vindt in het tweede kwartaal van 2021 definitieve besluitvorming plaats bij de Provincie Limburg. De gezamenlijke inspanningen in de afgelopen jaren leiden zo tot een integraal toekomstplan. Een betere afstemming tussen beide vervoerssystemen biedt voordelen voor alle partijen. Op deze manier worden maatschappelijke budgetten zo efficiënt mogelijk en binnen de werkgebieden ingezet. De verwachting is dat we via gezamenlijke projecten binnen dit plan stappen kunnen zetten

in de toeleiding van onze klanten naar het OV en te zorgen voor een goede aansluiting tussen Omnibuzz vervoer en OV. Al lijken de gevolgen van COVID-19 de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar het behalen van resultaat op deze ambitie lijkt hierdoor een groeiende uitdaging. De ambitie van de kanteling in het vervoer is overigens breder dan OV en gaat over alle vormen van (potentieel) voorliggende voorzieningen. Op basis van de website www.ikwilvervoer.nl kunnen hier stappen gemaakt worden.

2.2.3 www.ikwilvervoer.nl

Alle deelnemende gemeenten zijn aangesloten bij www.ikwilvervoer.nl, een website die algemene reisinformatie combineert met informatie over lokale vervoersmogelijkheden per gemeente, zoals doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en andere maatwerkvarianten. In 2021 wil Omnibuzz het functioneren van deze website evalueren, de effecten ervan inzichtelijk maken en optimaliseren, zodat deze structureel kunnen bijdragen aan de realisatie van deze ambitie.

2.3 Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

2.3.1 Uitvoering Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Binnen het huidig Omnibuzz vervoer, het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), wordt optimale efficiëntie nagestreefd. Dit vervoer is in 2019 opnieuw aanbesteed, inclusief de planningstaak via langdurige contracten (5 jaar, met 3 jaar verlengingsoptie) zodat kwaliteit en continuïteit geborgd zijn. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen. De vervoerscontracten zijn aan zes taxibedrijven gegund. De bedrijven die het Omnibuzz vervoer vanaf 1 januari 2020 uitvoeren zijn:

- Taxi Nelissen regio Maastricht.
- Taxi Van Loo regio Heuvelland.
- Taxi Hanneman regio Parkstad en Westelijke Mijnstreek.
- Personenvervoer Midden-Limburg regio Roermond.
- Taxi Van Driel regio Weert en Venray/Noord Limburg.
- Taxi De Leeuw regio Venlo en Peel en Maas.

In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer' (2019) hebben allerlei opdrachtgevers landelijk afgesproken dat het doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Met de ondertekening van dit akkoord geeft Omnibuzz een krachtig signaal af. In de aanbesteding heeft Omnibuzz onderbouwd dat de intentie van dit akkoord door praktische omstandigheden moeilijker haalbaar is. Omnibuzz heeft in de aanbesteding gekozen voor het meest haalbare groeimodel richting zero emissie vervoer en kiest voor de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen. Met elektrische voertuigen zorgen Omnibuzz en de vervoerders voor een beter klimaat. Dit doen wij samen met de vervoerders in een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen en wij samenwerken aan het vergroten van het aantal elektrische laadpunten.

Het bestek biedt ruimte voor instroomscenario's van andere vervoersvormen en de (door-)ontwikkeling van vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten en omgaan met de piekbelasting etc. Deze concepten dragen bij aan de efficiëntie en de beheersbaarheid van vervoer voor de deelnemende gemeenten.

2.3.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

De werkwijze met betrekking tot andere doelgroepen is vastgelegd in de actualisatie van het bedrijfsplan (2019). Deze houdt een kleinschalige, stapsgewijze aanpak van mogelijke instroom in, waarbij individuele gemeenten aan zet zijn voor de instroom. Er zijn - onder voorwaarden – mogelijkheden voor instroom binnen de lopende contracten voor Omnibuzz vervoer en andere inkoopkeuzes inzetbaar. Dat betekent flexibiliteit en mogelijkheden tot maatwerk voor deelnemende gemeenten. De onzekerheden van de pandemie gelden ook voor ander gemeentelijk doelgroepenvervoer. Het is op dit moment niet duidelijk op welke manier COVID-19 de wens tot instroom zich hierdoor gaat ontwikkelen, maar in tijden van verandering en onzekerheid ontstaan vaak nieuwe ideeën en kansen.

Wij ondersteunen en adviseren op verzoek van gemeenten, maar werken – in lijn met de adviezen van de werkgroepen

– niet actief aan scenario's voor grootschalige instroom. Dit zorgt voor duidelijkheid in onze bedrijfsvoering en versterkt de focus op het opgedragen Omnibuzz vervoer. De huidige organisatie Omnibuzz is opgezet en uitgelijnd op de uitvoering van dit vervoer. Zodra de instroom in omvang de mogelijkheden van deze constructie overstijgt, heeft dit gevolgen voor de bedrijfsvoering, werkwijzen, interne systemen, processen en capaciteit. Deze gevolgen zullen – zodra het zover is - inzichtelijk worden gemaakt als onderdeel van een business case. Uitgangspunt blijft dat dit de kwaliteit van het reguliere Omnibuzz vervoer niet raakt.

2.4 Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere (dagelijkse) werkzaamheden zoals ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe vervoersconcepten ontwikkelt en deelnemende gemeenten ondersteunt en adviseert in de beleidsontwikkeling. Omnibuzz beschikt over voldoende deskundigheid om voor de aangesloten gemeenten de gezamenlijke inkoop, aanbesteding en contractbeheer van het vervoer te organiseren en is in staat om zelfstandig een goed aanbestedingstraject af te ronden, de impact van een faillissement tot een minimum te beperken en in tijden van crisis, zoals in deze pandemie, te anticiperen op nieuwe en veranderende behoeften.

Omnibuzz functioneert als zelfstandig, objectief en deskundig kenniscentrum voor gemeenten. Om deze rol te optimaliseren willen wij de externe afhankelijkheid afbouwen van adviseurs en externe aanbieders van software, rapportagetools en systemen. Dit vraagt om een investering in de eigen organisatie. Hier tegenover staat een structurele besparing op langere termijn en tevens blijft de expertise behouden voor de organisatie, waardoor deze ten gunste van de gemeenten ingezet kan worden, zoals bijvoorbeeld het onderhandelingsresultaat van de toepassing van de NEA-index.

Voor (minstens) 2021 rekent Omnibuzz nog op veel werkzaamheden als gevolg van COVID-19, waardoor wij voorzichtig zijn met het plannen van nieuwe extra projecten. Omnibuzz zet wel de lopende projecten voort, zoals de uitvoering van het Ontwikkelplan OV, de ontwikkeling van MijnOmnibuzz, de uitwerking van de afrekensystematiek en het traject om de digitale communicatie toegankelijk (drempelvrij) te maken.

Aan de hand van themabijeenkomsten worden ambtenaren actief betrokken bij belangrijke onderwerpen. Dit draagt bij aan onderlinge kennisoverdracht en gedragen voorstellen in het besluitvormingsproces. In 2021 gebeurt dit bijvoorbeeld op de onderwerpen Wijziging GR, evaluatie van de DVO en de jaarrekening en begrotingen. Omnibuzz wil bovendien graag de relatie met de gemeenten verder verbeteren door intensivering van het relatiebeheer.

2.4.1 Externe ondersteuning en ‘kruimelfuncties’

Omnibuzz kan zelfstandig adviseren met betrekking tot inhoudelijke vervoerskundige onderwerpen en aanbestedingen vervoer, maar beschikt over beperkte juridische en wettelijke kennis als het gaat om bijvoorbeeld aanpassingen in de Gemeenschappelijke Regeling of dienstverleningsovereenkomsten. Voor specifieke juridische advisering in de contractuele sfeer van het vervoer heeft Omnibuzz ook expertise in huis, al wordt deze, indien noodzakelijk, juridisch getoetst door een externe partij om mogelijke risico’s te minimaliseren. Aangezien COVID-19 aanpassing vraagt van bestaande (contractuele) kaders en nieuwe afspraken nodig zijn, is het denkbaar dat door de nasleep van de pandemie vaker een beroep moeten worden gedaan op externe juridische advisering. Hierdoor is voor 2021 meer ondersteuning begroot.

De stapeling van ‘kruimelfuncties’, vooral vanuit wettelijke verplichtingen, zoals de Arbowetgeving (RI&E), de archiefwet, digitoegankelijkheid en de Algemene Verordening Gegevens-bescherming (AVG) leidt tot knelpunten in een ‘lean and mean’ uitvoeringsorganisatie. Met betrekking tot de AVG is op hoofdlijnen interne kennis aanwezig, maar de functies van privacy officer en functionaris gegevensbescherming zijn ondergebracht bij werknemers met andere inhoudelijke expertise. De functie blijkt tot nu toe zeer moeizaam structureel in te vullen, waardoor Omnibuzz voorlopig afhankelijk blijft van extern advies. Voor de digitale archivering kan Omnibuzz een beroep doen op de expertise van de archiefinspecteur van Sittard-Geleen. Momenteel lopen gesprekken met een deelnemende gemeente om te bekijken of Omnibuzz gebruik kan maken van de beschikbare deskundigheid van deze gemeente voor een aantal van deze kruimelfuncties. Met betrekking tot digitoegankelijkheid wordt door de betrokken instanties geadviseerd hiervoor enige interne kennis in huis te halen. Waar eerder werd gedacht dat dit een tijdelijk project is,

blijkt dit bij nader inzien eerder een structurele taak te zijn die alle digitale communicatie (met klanten, gemeenten en intern) omvat. In combinatie met de wens en de plicht om communicatie steeds meer digitaal te organiseren, zal Omnibuzz in 2021 onderzoeken welke stappen op dit terrein nodig zijn.

2.4.2 Beheersmaatregelen

In het kader van de interne maatregelen zijn in de begroting 2019-1 enkele formatieve aanpassingen doorgevoerd die structureel doorwerken op de bedrijfsvoering, zoals de aanpassing van de openingstijden van ritreservering en formatieve aanpassingen. Sinds eind 2019 kunnen klanten gebruik maken van het klantportaal voor het boeken van de ritten, waarbij geen tussenkomst van een medewerker nodig is. De promotie van dit portaal is door COVID-19 uitgesteld en de actualiteit heeft een remmend effect op het gebruik ervan. Intussen bouwen wij dit klantportaal uit met nieuwe functionaliteiten om de digitale communicatie voor de lange termijn te optimaliseren en compliant te maken aan de eisen voor digitale toegankelijkheid.

De externe beheersmaatregelen zijn in 2020 geëvalueerd. Gemeenten beschikken over een aantal instrumenten om op elk gewenst moment verdere maatregelen te nemen. Omnibuzz heeft een richtlijn voor de indicatiestelling opgesteld en een advies met betrekking tot de hoogte en de indexering van het klanttarief. Deze documenten bieden gemeenten handvaten om tot optimale besluitvorming te komen. Aanvullend hebben gemeenten – meestal met ondersteuning van Omnibuzz – beheersmaatregelen binnen de eigen gemeenten doorgevoerd. In sommige gevallen gebeurt dit proactief vanuit Omnibuzz op basis van het signaleren van opvallende indicatoren in de indicatiestelling van individuele gemeenten in vergelijking met andere gemeenten. In overleg met die afzonderlijke gemeente bespreken wij passende maatregelen.

2.5 Ontwikkelingen

2.5.1 Vervoersresultaat

De oorspronkelijke begroting 2021 is gebaseerd op de realisatie van het aantal zones in 2019 met een eventuele opslag. In de 30 deelnemende gemeenten nemen wij - op totaal niveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van COVID-19 is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De ontwikkeling van het vervoersvolume was al grillig en wordt hierdoor nog minder voorspelbaar. Normaal zou het aantal gerealiseerde zones in 2020 als basis dienen voor deze begrotingswijziging, maar aangezien dit bijna 50% minder is dan in 2019, is dit geen betrouwbare basis. Het vervoersvolume is immers afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2021. Op basis van de meest recente inzichten en ontwikkelingen is, in lijn met landelijke inschattingen van vergelijkbare opdrachtgevers, gekozen om 90% van het volume van 2019 als basis te nemen. Gedurende 2021 zullen nog een lange tijd maatregelen gelden die leiden tot een lagere vervoersvraag. Het gehanteerde percentage ten opzichte van de vraag in 2019 biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling en aanvullende continuïteitsafspraken op te kunnen vangen. Ook de ingeschatte extra vraag door vaccinatievervoer kan hiermee naar verwachting worden opgevangen. Deze inschatting is gebaseerd op de eerste ervaringscijfers en de extrapolatie daarvan. Gemeentelijke verschillen als gevolg van reisgedrag van klanten naar vaccinatielocaties kunnen deze extrapolatie beïnvloeden. In principe wordt voorgesteld geen opslagpercentage te hanteren, tenzij een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. De kosten per eenheid (zones) is in de basis voor alle gemeenten gelijk. Het vervoerstarief is geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 van 1,0%. De bedongen korting van 2% uit het onderhandelingsresultaat wordt meegenomen in de continuïteitsafspraken alsmede in de begroting 2021-1.

Omnibuzz heeft op basis van een bestuurlijke wens een advies bij de individuele gemeenten neergelegd om de klantbijdragen per 1-1-2022 in lijn te brengen met het tarief

in het OV. De deelnemende gemeenten besluiten hier afzonderlijk over. De uitkomst van deze besluitvorming zal gaandeweg 2021 duidelijk worden. De klantbijdrage heeft geen effect op de begroting, maar eventuele wijzigingen in de klantbijdrage hebben wel effect op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Wij zullen tijdig met de vervoerders overleggen zodat wij onze contractuele verplichtingen over het informeren van deze beleidswijzigingen na komen.

2.5.2 Bedrijfsvoering

Cao en personeel

Omdat de huidige cao een looptijd heeft tot januari 2021, zijn de cao-partijen in gesprek over een nieuwe cao voor de gemeenteambtenaren. Op het moment dat de cao-onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden. Voor de salariskosten wordt gebruik gemaakt van het meest recente formatieplan. Voor de indexatie van de salariscomponent wordt gerekend met 1%. Onze HR-afdeling werkt aan de uitwerking van het vitaliteitsbeleid en het persoonlijk ontwikkelplan voor medewerkers.

Automatisering en ICT

In 2021 gaan wij door met de ontwikkeling van het klantportaal 'MijnOmnibuzz'. Naar verwachting zullen de bestaande systemen voor ritreservering, klantenservice en financiële administratie in 2021 daarom regelmatig aangepast worden. In het kader van compliance aan de normering voor digitale toegankelijkheid verwachten wij ook de nodige investeringen in de automatisering. De omvang hiervan is nog niet helder, omdat deze afhankelijk is van de aanbevelingen uit de verplichte inspectierapporten die in een later stadium worden opgesteld. In 2021 zal tevens het ICT-beheer van Omnibuzz worden aan- of inbesteed, conform de aanbestedingsrichtlijnen.

Vervanging taxipoints

De taxipoints die klanten gebruiken om gemakkelijk ritten van het ziekenhuis naar huis te boeken, werken vanuit klantperspectief prima. Door de verouderde technologie verloopt het onderhoud en de ondersteuning van de taxipoints echter moeizaam en is dit systeem relatief kostbaar. Intussen is onderzocht welke alternatieven voorhanden zijn om de taxipoints te vervangen door een toekomstbestendig alternatief dat leidt tot een structurele verlaging van de kosten voor onderhoud en behoud van de klanttevredenheid. In 2021 zal naar verwachting over de implementatie hiervan besloten worden.

Digitalisering en toegankelijkheid

Ontwikkelingen in de wettelijke verplichting voor het aanbieden en toegankelijk maken van digitale communicatie (drempelvrij) maken investeringen noodzakelijk. Dit betreft de huidige website, in- en externe informatiesystemen en het digitale klantplatform MijnOmnibuzz dat in ontwikkeling is. De omvang van deze investeringen is niet helder. Wel is duidelijk dat dit tot structurele kosten zal leiden. Het bestuur wordt geïnformeerd over de voortgang.

Omgaan met groeiende zorgbehoefte en verward gedrag

Sinds 2019 hebben gemeenten de opgave om verward gedrag van mensen vroegtijdig te signaleren. Omnibuzz heeft daarom in overleg met gemeenten passend beleid ontwikkeld voor deze groeiende doelgroep in het vervoer. Dit betekent meer afstemming tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz met als doel deze kwetsbare klanten goed te kunnen blijven vervoeren. De toenemende problematiek van beperkte zelfregie bij klanten uit zich op de momenten dat er contact is met klanten; bij het uitvoeren van de rit (contact met de chauffeur) en bij het telefonisch contact. Dit leidt tot langere beltijden en meer benodigde capaciteit bij ritreservering en klantenservice. De planning is om in 2021 een eerste evaluatie van dit beleid te presenteren. In oktober 2020 heeft Omnibuzz het certificaat 'Samen dementievriendelijk' gekregen, een initiatief van Alzheimer Nederland, pensioenuitvoeringsorganisatie PGGM en het ministerie van VWS. Op deze wijze zetten wij onze intenties kracht bij dat wij graag bijdragen

aan een dementievriendelijke samenleving. Dit wil onder andere zeggen dat dit onderwerp structureel aandacht krijgt binnen de dagelijkse processen en training van personeel. Wij overwegen deze evaluatie in verband met de ontwikkeling van het vervoer als gevolg van COVID-19 uit te stellen.

2.5.3 Bestuurlijk

Evaluatie GR en DVO

In 2020 heeft een extern bureau de evaluatie van de GR Omnibuzz afgerond. Het bestuur zal in de loop van 2021 de reactie van Omnibuzz op de conclusies en aanbevelingen uit dit rapport bespreken. Op basis daarvan kunnen mogelijk verdere acties worden uitgezet. Bovendien zullen wij in 2021 in een tweetal ambtelijke themasessies het productenboek, dat onderdeel uitmaakt van de dienstverleningsovereenkomst, evalueren en actualiseren.

Aanpassing afrekensystematiek en wijziging GR Omnibuzz

Omnibuzz heeft op verzoek van gemeenten een aantal scenario's uitgewerkt voor de afrekening van verschillende kosten tussen gemeenten. In 2021 zullen wij hiervoor een concreet voorstel ter besluitvorming voorleggen. Parallel hieraan bereiden wij een wijziging van de GR Omnibuzz voor, waarin wij de uitkomst van dit voorstel verwerken. Aan de GR Omnibuzz zullen wij de uitwerking van het uittredingsprotocol toevoegen. Ook maken wij de regeling toekomstbestendig door rekening te houden met de aanstaande wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). De verwachting is dat de conceptwijziging van de GR Omnibuzz vanaf medio 2021 aan de gemeenteraden kan worden voorgelegd.

2.6 Impact van COVID-19

Gemeenten zijn gedurende 2020 uitgebreid geïnformeerd over COVID-19, de landelijke richtlijnen en de gevolgen hiervan voor ons vervoer. De impact op het vervoer is enorm en ditzelfde geldt voor de organisatie Omnibuzz, omdat alle reguliere processen, afspraken en kaders 'opnieuw uitgevonden' moesten worden. In het jaarverslag 2020 besteden wij hier uitgebreid aandacht aan. Deze impact werkt door in de begrotingen, al overheerst vooral onzekerheid over het toekomstperspectief.

2.6.1 Pijler 1. Toeleiding OV en kanteling

De gevolgen van COVID-19 lijken de drempel voor OV-gebruik te verhogen. Een gesloten systeem zou voor kwetsbare klanten meer comfort en veiligheid kunnen bieden dan reizen met OV. Het is gissen hoe deze gevolgen op langere termijn doorwerken, maar de uitdaging om resultaat te halen op deze ambitie lijkt groeiende. Het zou kunnen zijn dat ander kleinschalig alternatief vervoer juist aan aantrekkingskracht wint door deze ontwikkeling. Mede om die reden wil Omnibuzz samen met de gemeenten het gebruik van de website ikwilvervoer.nl optimaliseren.

2.6.2 Pijler 2. Efficiëntie en bundeling vervoer

Het contractbeheer met vervoerders omvat het beheren van de oorspronkelijke contracten plus alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van COVID-19. Het voortdurend monitoren van de effecten van de overheidsmaatregelen, de continuïteitafspraken en naleving van de COVID-19 protocollen vraagt veel van de vervoerders en van Omnibuzz. Zolang de pandemie niet bedwongen is, blijven deze extra aansturing en aandacht noodzakelijk. De veiligheid van het vervoer staat meer dan ooit op de eerste plaats, maar desondanks zijn alle kwaliteitsafspraken in deze periode – zolang toegestaan binnen de geldende protocollen - zonder uitzondering nageleefd.

Voor meer uitleg over de continuïteitsafspraken verwijzen wij naar het jaarverslag 2020. Vanwege de complexiteit en contractuele vertrouwelijkheid wordt deze niet heel gedetailleerd in het jaarverslag toegelicht. Alle stappen in dit kader worden uiterst zorgvuldig genomen met inachtneming van de omstandigheden, mogelijk gevolgen en risico's voor alle betrokken partijen. In de eerste maanden van 2021 blijkt dat het toekomstperspectief nog steeds onzeker is. Het overleg met vervoerders blijft hierdoor op permanente

basis doorgaan en de insteek hierbij is helder. De vervoerders en de gemeenten moeten samen door deze crisis geraken, zodat wij ook na de pandemie over een volwaardig vervoerssysteem kunnen beschikken. Dit is in lijn met het bestuursbesluit om de continuïteit van onze vervoerders voor de lange termijn te borgen (na COVID-19). Het neemt niet weg dat vervoerders en Omnibuzz goed kijken naar de ontwikkelingen richting het 'nieuwe normaal' en hier de onderlinge afspraken op afstemmen. Dit gebeurt stapsgewijs en in goed overleg. In dit kader proberen wij zoveel mogelijk vervoer daadwerkelijk uit te voeren, zowel regulier vervoer als extra vervoer naar de vaccinatielocaties.

2.6.3 Pijler 3. Slimme organisatie en ontwikkelfunctie

Omnibuzz heeft een centrale positie ingenomen in de totstandkoming van de (veelal) landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Zo dragen wij bij aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders.

De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen om intensieve communicatie met klanten, cliëntenpanel, bestuurders en ambtenaren van de aangesloten gemeenten. Tevens voeren wij onderzoek uit naar de overwegingen van klanten om te blijven reizen tijdens COVID-19 of juist niet. Deze inzichten komen van pas in de communicatie en het beleidsadvies, zodat de maatschappelijke functie van het vervoer geborgd wordt. Bestuurlijk is verzocht om te anticiperen op de nieuwe realiteit en ons te oriënteren op beleid dat erop gericht is om het vervoer laagdrempelig toegankelijk te houden. Omnibuzz zal dit voorbereiden en daarbij ook rekening houden met de wens om via beheersmaatregelen het vervoer voor gemeenten betaalbaar te houden. De impact van de pandemie zal de verdere invulling hiervan bepalen.

Samen met vervoerders kon Omnibuzz heel snel inspelen op urgente behoeften aan vervoer naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels en vaccinatielocaties. Op deze manier kan de vrijgekomen capaciteit van ons vervoerssysteem maatschappelijk worden ingezet.

Alle medewerkers zijn intussen volledig gefaciliteerd om vanuit thuis te werken. Omdat contante betalingen niet meer zijn toegestaan, is het rekening rijden versneld geïmplementeerd. Hiervoor is het facturatieproces aangepast. De nieuwe afspraken met vervoerders zijn in de administratie geïmplementeerd en de reguliere processen met gemeenten zijn aangepast. De aanleiding was allerminst prettig, maar de organisatie is als gevolg van de crisis gegroeid in flexibiliteit en kan hierdoor beter omgaan met schommelingen in het vervoersvolume, ook in de contractuele sfeer met de vervoerders. Praktisch alle 'interne werkzaamheden' kunnen zowel vanuit kantoor als vanuit huis uitgevoerd worden, zonder dat klanten of gemeenten gevolgen ervaren in het dienstverleningsniveau. Deze flexibele inrichting van de organisatie komt in deze onzekere tijd – die voorlopig nog blijft aanhouden - van pas.

Een aantal medewerkers van Omnibuzz (ritreservering) is gedetacheerd bij de GGD, waardoor de loonkosten van Omnibuzz tijdelijk afnemen. Omdat de meeste medewerkers een vaste aanstelling hebben, is direct afschalen op personeel geen optie. Daar komt bij dat de gemiddelde gesprekstijd bij ritreservering als gevolg van extra vragen door COVID-19 en de gezondheidscheck is toegenomen met circa 15%. Bij de klantenservice is het aantal inkomende telefoongesprekken vrijwel op hetzelfde niveau gebleven. Bovendien is deze afdeling ingezet bij een grootschalige belactie om e-mailadressen en incassoformulieren van klanten en/of gemachtigden te verzamelen. De incassoformulieren zijn nodig om het versneld invoeren van rekeningrijden efficiënt en snel uit te kunnen voeren. De e-mailadressen zijn wenselijk omdat door het verplichte rekening rijden veel meer facturen worden verstuurd dan voorheen. Dit leidt tot meerkosten voor postverzending. Door de opgehaalde e-mailadressen kan intussen een groot deel van de facturen digitaal worden verstrekt.

Bij de staffuncties en de afdeling uitvoering is sprake van extra werk door de vele aanpassingen als gevolg van de landelijke maatregelen, de continuïteitsafspraken met vervoerders, afspraken over maatwerkvervoer (COVID-19 hotels, vervoer van en naar huisartsen etc.) en de communicatie

hierover. Omnibuzz heeft zich verder actief bemoeid met de landelijke lobby en deelgenomen aan overleggen om tot deze afspraken te komen. Ook de financiële administratie heeft veel extra werk verzet om de nieuwe situatie financieel goed te kunnen managen, zoals de groei van het aantal rekeningrijders, de aangepaste afspraken met vervoerders en het voeren van een aparte COVID-19 administratie.

Waar mogelijk zijn de kosten teruggedrongen, maar de daling van het vervoer leidt niet direct tot een evenredige vermindering van personele inzet of bedrijfsvoeringskosten. De beheerkosten bewegen niet rechtstreeks mee met de daling van het vervoersvolume. Waar mogelijk is de beschikbare capaciteit snel en flexibel ingezet voor nieuwe maatschappelijke behoeften. Zo zijn toch positieve resultaten behaald in deze periode en houden wij het systeem overeind voor de toekomst.

3

DE BELEIDSBEGROTING

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, het bevorderen van zelfredzaamheid bij de burger en zo veel mogelijk gebruik maken van algemeen toegankelijke voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden, ook met oog op duurzaamheid.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen bieden, zodat iedereen optimaal kan deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door de beschikbare deskundigheid en de schaalomvang biedt het samenwerken binnen de GR Omnibuzz gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Zo gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Door de onzekere vooruitzichten is voorzichtigheid geboden in het ontwikkelen of uitrollen van nieuwe ideeën en projecten, maar Omnibuzz zal in 2021 zeker niet stil blijven staan. Omnibuzz gaat in 2021 – naast alle COVID-19 gerelateerde taken – verder met de volgende taken (intensiveren):

- Verbetering van het huidig vervoer met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector.
- Overleg met de Provincie Limburg over een integrale aanpak middels de uitwerking van het Ontwikkelplan OV.
- Evaluatie en optimalisatie van de website ikwilvervoer.nl.
- Doorontwikkeling van MijnOmnibuzz.
- Overleg met gemeenten over de invulling van het relatiebeheer en de overlegstructuur.
- Aanpassing van de afrekensystematiek en de wijziging van de GR Omnibuzz.
- Verdere uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, afhankelijk van besluitvorming individuele gemeenten.
- Doorontwikkeling van informatie- en kennismanagement.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, conform het goedgekeurde auditplan.
- Structurele controle en bijsturen van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor digitale toegankelijkheid, privacy, informatiebeveiliging en de archiefwet.

3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma indeling voor Omnibuzz is weergegeven in “Tabel Begroting 2021-1”.

TABEL BEGROTING 2021-1

Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 353.296	€ 20.614.201	€ 20.260.905
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.096	€ 13.096
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.324.000	€ -	€ -20.324.000
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.537.951	€ 2.537.951	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -
Toevoegingen aan de reserves		€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/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 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 bestuursondersteuning.
- 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 2021-1 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten.

De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 'Maatwerkdienstverlening 18+'. Dit zijn de vervoerslasten. De kosten van de afdeling uitvoering (regie) worden ook onder dit taakveld gepresenteerd, evenals de kosten van de afdeling klantenservice en de kosten gekoppeld aan klachtafhandeling, klanttevredenheid en dergelijke. De baten bestaan hierbij uit het onderhandelingsresultaat in verband met de NEA-index 2020 (zie verderop in deze begroting).

De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat hoewel Omnibuzz klanten heeft die jonger zijn dan 18 jaar en daarmee feitelijk in het taakveld 6.72 'Maatwerkdienstverlening 18-' thuishoren, dit aandeel dusdanig klein is (< 1%) dat ervoor gekozen is dit taakveld niet op te nemen. De baten voor taakveld 0.4 en taakveld 6.71 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen.

3.1.4 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, 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	2021-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,052	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,21	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder Overhead opgenomen lasten bedraagt de overhead 10,9% 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.

3.1.5 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 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 een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de 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
€ 532.000	€ 1.308.000	0,41

De minimale omvang van de algemene reserve is eerder vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

Risicomanagement

In het bedrijfsplan van januari 2016 is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar Omnibuzz mee kan worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

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
Bezuinigingen van de gemeentes	x						
Uittreden van gemeentes uit de GR		x					
Beheersbaarheid van het vervoer		x					
Decentralisatie van taken naar gemeenten (instroom overige vervoersstromen)		x					
Uitvoering van taken omtrent regie en planning			x				
Beperkte bezetting leidt tot kwaliteitsrisico's			x				
Kennis van het personeel				x			
Continuïteit risico tgv serverbeheer					x		
Inkoop						x	
Kwaliteit van informatie vervoerders							x

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 € 1.308.000,-. 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. De algemene reserve is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 door de deelnemende gemeenten volgestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. In 2018 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. De minimale omvang van de algemene reserve is toen vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 52. De vaststelling is geldend tot uiterlijk 2022 als de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden vastgesteld.

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 1 juli 2020 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2019, besloten om € 60.792,- aanvullend toe te voegen aan de algemene reserve. In het voorstel aan het algemeen bestuur d.d. 16 december 2020 is ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve van € 168.000,-, waarmee deze ultimo 2020 is uitgekomen op € 532.000,-. Dit saldo ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. De maximale omvang, toevoegingen en onttrekkingen van de algemene reserve wordt bepaald door het algemeen bestuur, mede op basis van de meest actuele risico's en benodigde weerstandsvermogen.

In de 30 deelnemende gemeenten nemen wij - op totaalniveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van de COVID-19 pandemie is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De verdere ontwikkeling in het vervoer is door de actualiteit nog minder voorspelbaar. Ook keuzes die gemeenten (gaan) maken, zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in het vervoer. Voor een toelichting op de situatie en gevolgen rondom COVID-19 verwijzen wij u naar het paragraaf 2.6 'Impact van COVID-19' op pagina 13.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS 2021-1

ACTIVA	31-dec-2020 €	31-dec-2021 €	PASSIVA	31-dec-2020 €	31-dec-2021 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiële vaste activa	388.322	332.628	Algemene reserve	532.000	532.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	191.714	56.064
			Resultaat voor bestemming	3.348.245	-
Totaal vaste activa	388.322	332.628	Totaal vaste passiva	4.071.959	588.064
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	189.730	310.258			
Liquide middelen	7.582.817	3.282.647	Overige schulden	1.070.009	1.754.152
Overlopende activa	427.890	305.327	Overlopende passiva	3.446.791	1.888.644
Totaal vlottende activa	8.200.437	3.898.232	Totaal vlottende passiva	4.516.800	3.642.796
Totaal generaal	8.588.759	4.230.860	Totaal generaal	8.588.759	4.230.860

De vergelijkende cijfers per 31 december 2020 zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2020. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2021 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.

Voor de gewijzigde begroting 2021-1 is het positieve resultaat 2020 € 3.348.245,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat 2020 vloeit via het resultaat voorstel terug naar de gemeenten, wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2020 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 7 juli 2021 en zal in de gewijzigde begroting 2022 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 nieuwe 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 op Omnibuzz).

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2021 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2019	2020	2021-1
Netto schuldquote	-2%	-15%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	-15%	-1%
Solvabiliteitsratio	28%	47%	14%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2021 (t) is de geprognosticeerde balans 2021 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2019 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2020 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 14% en 48%. Dit betekent dat voor 2021 (t) 14% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is negatief. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft. De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2021 100%. Voor 2021 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.1.6 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.

In de begroting 2021-1 is geen individueel opslagpercentage voor het vervoer per gemeente opgenomen. Vanwege de daling van het vervoersvolume door de impact van COVID-19 is het uitgangspunt voor het vervoersvolume voor de gewijzigde begroting 2021-1 gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 verminderd met een afslag van 10%. Aan de gemeenten is de keuze voor het toepassen van een opslagpercentage voorgelegd, het voorstel om geen opslagpercentage toe te passen is door alle gemeenten aangenomen. 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 2021 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 11.000,-.

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	€ 943.966	€ 1.669.728	€ -725.761
Kwartaal 2	€ 1.029.265	€ 2.557.159	€ -1.527.894
Kwartaal 3	€ 1.274.051	€ 4.587.814	€ -3.313.763
Kwartaal 4	€ 4.516.798	€ 8.200.436	€ -3.683.638
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.941.021	€ 4.253.784	€ -2.312.764
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.312.764		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2020		€ 23.215.249	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 1.903.650	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.216.414	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2020, als basis voor de kasgeldlimiet 2020.

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

Het wetsvoorstel 'Verplicht schatkistbankieren' is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, Provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen.

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. Het gaat om 0,75% van het begrotingstotaal. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 200.000,-. 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	2020 Jaarrekening x € 1.000	2021-1 Begroting x € 1.000	2022 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)	3161	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	59	45	42
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	11	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verant-woord 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 recht-streeks 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	3.209	45	42

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 2021 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, welke conform financiële uitgangs-punten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2021 een negatief EMU-saldo ad € 45.000,- begroot.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De vooruitzichten voor de Nederlandse economie in de periode 2020-2022 staan, net als in de raming van een half jaar geleden in het teken van de COVID-19 pandemie. In de eerste twee kwartalen van 2020 liep het bruto binnenlands product (bbp) flinke schade op. Het leeuwendeel hiervan werd goedgemaakt door het sterke terugveren in het derde kwartaal. Door de tweede golf besmettingen en de daarmee gepaard gaande contactbeperkende maatregelen, alsook

door de aanhoudende onzekerheid onder huishoudens en bedrijven, zal het bbp in het vierde kwartaal weer krimpen. Omdat de economische ontwikkelingen in de eerste drie kwartalen van dit jaar echter gunstiger waren dan voorzien, blijft de economische teruggang voor 2020 beperkt tot 4,3%. Deze krimp is weliswaar van historische omvang, maar minder diep dan waarvoor eerder werd gevreesd. Na 2020 treedt een gestaag herstel op; in zowel 2021 als 2022 groeit het bbp met 2,9%. Tegen het einde van de voorspelhorizon van deze raming (het derde kwartaal van 2022) ligt het reële bbp per hoofd van de bevolking weer op hetzelfde niveau als aan het einde van 2019).

De werkgelegenheid krijgt naar verwachting een stevige tik in 2020 en vooral in 2021. De werkloosheid gaat dit jaar omhoog naar 4,0% van de beroepsbevolking en piekt in 2021 op gemiddeld 6,5%. In 2022 volgt een daling naar 6,0%. De HICP-inflatie, die in Nederland al geruime tijd hoger ligt dan gemiddeld in het eurogebied, loopt iets op, van 1,2% in 2020 tot 1,5% in de twee jaar daarna. Door de economische neergang en de omvangrijke overheidssteun maken de overheidsfinanciën in 2020 een grote omslag, van een comfortabel overschot naar een tekort van 6,3% bbp. Ook in 2021 en 2022 schrijft de overheid rode cijfers. Na een scherpe stijging met 10,5 procentpunt in 2020 loopt de schuldquote daarna geleidelijk verder op tot ruim 61% ultimo 2022. De verslechtering van de overheidsfinanciën is daarmee omvangrijk, maar niet onoverkomelijk groot.

De onzekerheid rond de raming is, net als een half jaar geleden, groter dan gebruikelijk als gevolg van de onzekerheid omtrent de ontwikkeling van de pandemie. Scenario's kunnen dan behulpzaam zijn. In ECB-verband is daarom besloten om naast de raming twee alternatieve scenario's op te stellen met mogelijke effecten van de COVID-19 pandemie op de economie. De groei van het bbp in 2021 varieert van 4,9% in het milde scenario tot 0,2% in het zware scenario. Deze scenario's zijn niet bedoeld als onder- en bovengrens van mogelijke uitkomsten, maar illustreren wel dat er op dit moment rond de raming een grote mate van onzekerheid bestaat. Vergeleken met de uitkomsten van een half jaar geleden is de bandbreedte overigens wel kleiner geworden.

Ten slotte is voor het zware scenario en een aanvullend zeer zwaar scenario de impact op de bankensector doorgerekend. Hieruit volgt dat de gemiddelde kapitaalpositie van de zes grootste Nederlandse banken eind 2022 in het zware scenario met circa 2 procentpunt afneemt. In het zeer zware scenario bedraagt deze daling bijna 4 procentpunt. Dit is een forse impact, die echter voor de banken behapbaar lijkt te zijn, zonder serieuze implicaties voor de kredietverlening. (bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, december 2020).

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

In 2020 zijn er geen fiscale aanpassingen vanuit de Belastingdienst opgedragen. De in 2020 uitgekeerde coronacompensatie aan de vervoerders is niet belast met btw.

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

STRUCTUUR WERKORGANISATIE

De huidige inzichten in de organisatiestructuur worden navolgend nader toegelicht.

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

- Uitvoering, waaronder ritreservering en tactische regievoering.
- Bedrijfsvoering, waaronder de afdeling 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. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling.

AFDELING UITVOERING

Naar huidige inzichten kent de afdeling uitvoering bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2021:

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 2021 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 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 de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 16,04 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020.

STAFFUNCTIES

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	FTE
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	0,80
HR assistent	0,50
Adviseur projecten	3,50
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,10
Privacy Officer	0,20
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,90
Medewerker databeheer en -analyse	0,60
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in de eindsituatie 2021 naar huidige inzichten 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2020. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	FTE
Projectleider	0,50

De structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Bij de omvang die Omnibuzz vanaf 1 januari 2018 heeft is de invulling van een OR verplicht. Vanaf 1 maart 2019 is de tijdelijke OR, gestart in 2018, omgezet naar een definitieve OR. Op 13 november 2019 is het herziene organisatieplan goedgekeurd in de vergadering van het dagelijks bestuur.

Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2021	2022	2023	2024	2025
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

Ingang
de
Dagbeeker

4

FINANCIËLE BEGROTING

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2021, die in het algemeen bestuur van 1 juli 2020 is goedgekeurd, doet zich een aantal wijzigingen voor die wij in deze paragraaf toelichten. 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 2021.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het MJP 2023 tot en met 2025 zijn vastgesteld in de algemene vergadering d.d. 16 december 2020.

Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

In een normale situatie (zonder COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021-1 kan, vanwege de COVID-19 crisis en hierdoor het gedaalde vervoersvolume, niet met dit uitgangspunt gewerkt worden. Het vervoersvolume is afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 virus en de opgelegde maatregelen vanuit de regering. Om een goede inschatting te kunnen maken van het vervoersvolume voor het jaar 2021 dient ook het vervoersvolume van Q4 2020 duidelijk te zijn. Tevens dienen de nieuwe afspraken voortkomend uit de addenda op de vervoerscontracten, inzake tarifering voortkomend uit het gedaalde vervoersvolume, meegenomen moeten worden in het berekenen van het vervoersresultaat. Bovenstaande ontwikkelingen zijn leidend om te komen tot een goede inschatting van het vervoersvolume 2021. Uitgangspunt zal het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 zijn (t-2). Hierop zal een afslag worden toegepast afhankelijk van de meest recente inzichten en ontwikkelingen.

De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-2), wordt als uitgangspunt genomen. De basis is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2021-1 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2019 met een afslag van 10%. Dit vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19.

Er wordt geen individueel opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 toegepast vanwege de impact op het vervoer veroorzaakt door COVID-19. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens toch een percentage toe te passen. Alle gemeenten hebben ervoor gekozen om geen opslagpercentage toe te passen in de gewijzigde begroting 2021-1.

Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2021 die eind 2020 bekend is gemaakt: 1,0%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2021 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 2021. Het onderhandelingsresultaat (een korting van 3% in 2020, 2% in 2021 en 1% in 2022 in verband met de uitzonderlijke hoge NEA-index voor 2020) wordt in mindering gebracht op de vervoerskosten. Het vervoerstarief, waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief 2020 inclusief NEA-index.

Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de gewijzigde begroting 2021 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie.

Voor 2021 zijn de onderhandeling nog niet afgerond. Voor nu zal een salarisstijging van 1% worden ingerekend. Op het moment dat de resultaten van de cao-onderhandelingen bekend zijn, zullen de wijzigingen vanuit de cao meegenomen worden.

Voor verdere toelichting zie 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2021-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,052	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,21	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 353.296	€ 20.614.201	€ 20.260.905
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 13.096	€ 13.096
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.324.000	€ -	€ -20.324.000
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.537.951	€ 2.537.951	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -
Toevoegingen aan de reserves		€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 23.215.248	€ 23.215.248	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2 Toelichting op de baten en lasten

4.2.1 Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2021-1 is gebaseerd op de gerealiseerde zones, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV'er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019, verminderd met een afslag van 10%. Voorgesteld is om geen individueel opslagpercentage per gemeente op te nemen in de gewijzigde begroting 2021-1. Dit voorstel is door alle gemeenten aangenomen.

TABEL VERVOERSVOLUME 2021-1

Gemeente	Zones 1 jan t/m 31 dec 2019	Zones 2021	Opslag	Totaal aantal zones 2021 (incl. opslag)	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	49.695	44.726	0%	44.726	2.628	10.302	597
Beekdaelen	118.871	106.984	0%	106.984	3.302	25.681	753
Beesel	32.816	29.534	0%	29.534	3.439	10.704	398
Bergen	26.054	23.449	0%	23.449	157	4.564	203
Brunssum	140.785	126.707	0%	126.707	6.581	34.241	1.353
Echt-Susteren	117.327	105.594	0%	105.594	3.484	21.112	1.304
Eijsden-Margraten	87.370	78.633	0%	78.633	3.164	20.597	1.009
Gennep	65.181	58.663	0%	58.663	2.921	17.305	494
Gulpen-Wittem	56.825	51.143	0%	51.143	3.146	18.269	760
Heerlen	436.406	392.765	0%	392.765	7.165	64.795	5.016
Horst aan de Maas	97.094	87.385	0%	87.385	4.268	22.662	757
Kerkrade	292.881	263.593	0%	263.593	8.901	55.340	2.121
Landgraaf	214.957	193.461	0%	193.461	6.818	41.608	2.192
Leudal	91.368	82.231	0%	82.231	750	13.276	819
Maasgouw	87.447	78.702	0%	78.702	1.461	15.863	1.019
Maastricht	701.034	630.931	0%	630.931	36.719	199.202	6.402
Meerssen	104.627	94.164	0%	94.164	4.892	27.783	903
Nederweert	37.151	33.436	0%	33.436	675	3.074	267
Peel en Maas	95.568	86.011	0%	86.011	5.525	28.692	775
Roerdalen	49.714	44.743	0%	44.743	1.791	12.793	257
Roermond	162.009	145.808	0%	145.808	779	25.341	1.716
Simpelveld	31.768	28.591	0%	28.591	1.290	6.011	676
Sittard-Geleen	397.219	357.497	0%	357.497	28.840	93.546	4.055
Stein	56.053	50.448	0%	50.448	1.825	17.276	703
Vaals	37.502	33.752	0%	33.752	776	7.837	601
Valkenburg aan de Geul	80.595	72.536	0%	72.536	2.523	16.524	967
Venlo	292.181	262.963	0%	262.963	13.632	64.472	3.114
Venray	87.616	78.854	0%	78.854	1.675	18.069	1.017
Voerendaal	39.637	35.673	0%	35.673	1.103	5.869	494
Weert	93.771	84.394	0%	84.394	1.436	16.444	1.224
TOTAAL	4.181.522	3.763.370		3.763.370	161.662	919.254	41.964

In de tabel 'Vervoersvolume 2021-1' 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.

TABEL VERVOERSKOSTEN 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 201.712	€ 2.970	€ 4.636	€ 1.360	€ 210.678
Beekdaelen	€ 482.497	€ 3.731	€ 11.556	€ 1.718	€ 499.503
Beesel	€ 133.200	€ 3.886	€ 4.817	€ 907	€ 142.810
Bergen	€ 105.753	€ 177	€ 2.054	€ 464	€ 108.448
Brunssum	€ 571.446	€ 7.436	€ 15.409	€ 3.084	€ 597.375
Echt-Susteren	€ 476.230	€ 3.937	€ 9.500	€ 2.973	€ 492.641
Eijsden-Margraten	€ 354.635	€ 3.576	€ 9.269	€ 2.300	€ 369.780
Gennep	€ 264.570	€ 3.300	€ 7.787	€ 1.127	€ 276.784
Gulpen-Wittem	€ 230.653	€ 3.554	€ 8.221	€ 1.732	€ 244.160
Heerlen	€ 1.771.372	€ 8.096	€ 29.158	€ 11.436	€ 1.820.062
Horst aan de Maas	€ 394.105	€ 4.823	€ 10.198	€ 1.726	€ 410.851
Kerkrade	€ 1.188.804	€ 10.058	€ 24.903	€ 4.837	€ 1.228.602
Landgraaf	€ 872.510	€ 7.704	€ 18.724	€ 4.997	€ 903.934
Leudal	€ 370.863	€ 847	€ 5.974	€ 1.867	€ 379.551
Maasgouw	€ 354.947	€ 1.651	€ 7.139	€ 2.323	€ 366.059
Maastricht	€ 2.845.497	€ 41.493	€ 89.641	€ 14.596	€ 2.991.227
Meerssen	€ 424.681	€ 5.527	€ 12.502	€ 2.058	€ 444.769
Nederweert	€ 150.796	€ 763	€ 1.383	€ 609	€ 153.552
Peel en Maas	€ 387.911	€ 6.243	€ 12.911	€ 1.767	€ 408.832
Roerdalen	€ 201.789	€ 2.024	€ 5.757	€ 585	€ 210.154
Roermond	€ 657.595	€ 881	€ 11.404	€ 3.913	€ 673.792
Simpelveld	€ 128.946	€ 1.457	€ 2.705	€ 1.541	€ 134.650
Sittard-Geleen	€ 1.612.312	€ 32.589	€ 42.096	€ 9.246	€ 1.696.243
Stein	€ 227.519	€ 2.062	€ 7.774	€ 1.603	€ 238.958
Vaals	€ 152.221	€ 877	€ 3.527	€ 1.371	€ 157.995
Valkenburg aan de Geul	€ 327.135	€ 2.851	€ 7.436	€ 2.204	€ 339.625
Venlo	€ 1.185.963	€ 15.404	€ 29.013	€ 7.100	€ 1.237.480
Venray	€ 355.633	€ 1.893	€ 8.131	€ 2.319	€ 367.976
Voerendaal	€ 160.887	€ 1.246	€ 2.641	€ 1.127	€ 165.900
Weert	€ 380.616	€ 1.622	€ 7.400	€ 2.791	€ 392.429
TOTAAL	€ 16.972.798	€ 182.678	€ 413.664	€ 95.679	€ 17.664.818

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de eerste begrotingswijziging zijn toegelicht. De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2021-1' op pagina 36. Vanaf 1-1-2020 gelden de nieuwe tarieven conform de aanbesteding (zie de uitgangspuntennotitie).

TABEL VERVOERSKORTING IN VERBAND MET NEA-INDEX 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 4.034	€ 59	€ 93	€ 27	€ 4.214
Beekdaelen	€ 9.650	€ 75	€ 231	€ 34	€ 9.990
Beesel	€ 2.664	€ 78	€ 96	€ 18	€ 2.856
Bergen	€ 2.115	€ 4	€ 41	€ 9	€ 2.169
Brunssum	€ 11.429	€ 149	€ 308	€ 62	€ 11.948
Echt-Susteren	€ 9.525	€ 79	€ 190	€ 59	€ 9.853
Eijsden-Margraten	€ 7.093	€ 72	€ 185	€ 46	€ 7.396
Gennep	€ 5.291	€ 66	€ 156	€ 23	€ 5.536
Gulpen-Wittem	€ 4.613	€ 71	€ 164	€ 35	€ 4.883
Heerlen	€ 35.427	€ 162	€ 583	€ 229	€ 36.401
Horst aan de Maas	€ 7.882	€ 96	€ 204	€ 35	€ 8.217
Kerkrade	€ 23.776	€ 201	€ 498	€ 97	€ 24.572
Landgraaf	€ 17.450	€ 154	€ 374	€ 100	€ 18.079
Leudal	€ 7.417	€ 17	€ 119	€ 37	€ 7.591
Maasgouw	€ 7.099	€ 33	€ 143	€ 46	€ 7.321
Maastricht	€ 56.910	€ 830	€ 1.793	€ 292	€ 59.825
Meerssen	€ 8.494	€ 111	€ 250	€ 41	€ 8.895
Nederweert	€ 3.016	€ 15	€ 28	€ 12	€ 3.071
Peel en Maas	€ 7.758	€ 125	€ 258	€ 35	€ 8.177
Roerdalen	€ 4.036	€ 40	€ 115	€ 12	€ 4.203
Roermond	€ 13.152	€ 18	€ 228	€ 78	€ 13.476
Simpelveld	€ 2.579	€ 29	€ 54	€ 31	€ 2.693
Sittard-Geleen	€ 32.246	€ 652	€ 842	€ 185	€ 33.925
Stein	€ 4.550	€ 41	€ 155	€ 32	€ 4.779
Vaals	€ 3.044	€ 18	€ 71	€ 27	€ 3.160
Valkenburg aan de Geul	€ 6.543	€ 57	€ 149	€ 44	€ 6.793
Venlo	€ 23.719	€ 308	€ 580	€ 142	€ 24.750
Venray	€ 7.113	€ 38	€ 163	€ 46	€ 7.360
Voerendaal	€ 3.218	€ 25	€ 53	€ 23	€ 3.318
Weert	€ 7.612	€ 32	€ 148	€ 56	€ 7.849
TOTAAL	€ 339.456	€ 3.654	€ 8.273	€ 1.914	€ 353.296

In deze tabel wordt de vervoerskorting gepresenteerd die volgt uit het onderhandelingsresultaat. In het verleden stond hier de tabel met betrekking tot vervoersopbrengsten.

De eigen bijdrage voor klanten is per 1 januari 2021 geïndexeerd met 1%. Zoals ook aangegeven in de financiële uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven (exclusief btw) voor de regio Zuid-Limburg en regio Midden- en Noord-Limburg, namelijk:

- € 0,76: Zuid-Limburg.
- € 0,65: Midden- en Noord-Limburg.

Omnibuzz blijft de eigen bijdrage van de klanten ontvangen 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 € 2,28/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 VERVOERSRESULTAAT 2021-1

Gemeente	Zones 2021-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 197.678	€ 2.910	€ 4.543	€ 1.333	€ 206.465
Beekdaelen	€ 472.847	€ 3.657	€ 11.325	€ 1.683	€ 489.513
Beesel	€ 130.536	€ 3.808	€ 4.720	€ 889	€ 139.954
Bergen	€ 103.638	€ 173	€ 2.013	€ 454	€ 106.279
Brunssum	€ 560.017	€ 7.288	€ 15.100	€ 3.022	€ 585.428
Echt-Susteren	€ 466.706	€ 3.858	€ 9.310	€ 2.914	€ 482.788
Eijsden-Margraten	€ 347.542	€ 3.504	€ 9.083	€ 2.254	€ 362.384
Gennep	€ 259.278	€ 3.234	€ 7.632	€ 1.104	€ 271.248
Gulpen-Wittem	€ 226.040	€ 3.483	€ 8.057	€ 1.697	€ 239.277
Heerlen	€ 1.735.945	€ 7.934	€ 28.574	€ 11.207	€ 1.783.660
Horst aan de Maas	€ 386.222	€ 4.726	€ 9.994	€ 1.691	€ 402.634
Kerkrade	€ 1.165.028	€ 9.857	€ 24.405	€ 4.740	€ 1.204.030
Landgraaf	€ 855.060	€ 7.550	€ 18.349	€ 4.897	€ 885.856
Leudal	€ 363.445	€ 830	€ 5.855	€ 1.830	€ 371.960
Maasgouw	€ 347.848	€ 1.618	€ 6.996	€ 2.276	€ 358.738
Maastricht	€ 2.788.587	€ 40.663	€ 87.848	€ 14.304	€ 2.931.402
Meerssen	€ 416.187	€ 5.417	€ 12.252	€ 2.017	€ 435.874
Nederweert	€ 147.780	€ 747	€ 1.356	€ 597	€ 150.481
Peel en Maas	€ 380.152	€ 6.118	€ 12.653	€ 1.731	€ 400.655
Roerdalen	€ 197.753	€ 1.983	€ 5.642	€ 573	€ 205.951
Roermond	€ 644.443	€ 863	€ 11.176	€ 3.835	€ 660.316
Simpelveld	€ 126.367	€ 1.428	€ 2.651	€ 1.510	€ 131.957
Sittard-Geleen	€ 1.580.066	€ 31.937	€ 41.254	€ 9.061	€ 1.662.318
Stein	€ 222.969	€ 2.021	€ 7.618	€ 1.571	€ 234.179
Vaals	€ 149.176	€ 859	€ 3.456	€ 1.343	€ 154.835
Valkenburg aan de Geul	€ 320.592	€ 2.794	€ 7.287	€ 2.160	€ 332.833
Venlo	€ 1.162.243	€ 15.096	€ 28.432	€ 6.958	€ 1.212.730
Venray	€ 348.521	€ 1.855	€ 7.969	€ 2.272	€ 360.616
Voerendaal	€ 157.669	€ 1.221	€ 2.588	€ 1.104	€ 162.582
Weert	€ 373.004	€ 1.590	€ 7.252	€ 2.735	€ 384.580
TOTAAL	€ 16.633.342	€ 179.024	€ 405.391	€ 93.765	€ 17.311.522

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume per gemeente in 2019, verminderd met een afslag van 10%. Voor de gewijzigde begroting 2021-1 is voorgesteld om geen individueel opslagpercentage per gemeente toe te passen. Dit in verband met de negatieve effecten op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19.

De tabel 'Vervoerskorting in verband met NEA-index 2021-1' wordt hierbij in mindering gebracht op tabel 'Vervoerskosten 2021-1'. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2021-1 en de oorspronkelijke begroting 2021 verwijzen wij naar 4.3 'Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021' op pagina 46.

4.2.2 Kosten regie en planning

De totale kosten van regie en planning worden op basis van solidariteit aan de gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS, peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz, peildatum 1 januari 2021).

TABEL KOSTEN REGIE EN PLANNING 2021-1

Gemeente	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeelsleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 28.180	€ -	€ 28.180
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 61.698	€ -	€ 61.698
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 22.472	€ -	€ 22.472
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 19.671	€ -	€ 19.671
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 53.526	€ -	€ 53.526
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 55.779	€ -	€ 55.779
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 47.130	€ -	€ 47.130
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 32.507	€ -	€ 32.507
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 28.326	€ -	€ 28.326
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 158.827	€ -	€ 158.827
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 59.668	€ -	€ 59.668
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 103.220	€ -	€ 103.220
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 82.737	€ -	€ 82.737
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 57.024	€ -	€ 57.024
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 42.367	€ -	€ 42.367
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 252.862	€ -	€ 252.862
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 40.584	€ -	€ 40.584
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 26.431	€ -	€ 26.431
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 60.432	€ -	€ 60.432
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 29.418	€ -	€ 29.418
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 104.364	€ -	€ 104.364
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 18.324	€ -	€ 18.324
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 173.381	€ -	€ 173.381
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 38.794	€ -	€ 38.794
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 20.667	€ -	€ 20.667
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 28.944	€ -	€ 28.944
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 188.984	€ -	€ 188.984
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 57.468	€ -	€ 57.468
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 20.057	€ -	€ 20.057
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 79.865	€ -	€ 79.865
TOTAAL	1.107.985	39.114	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.993.707	€ -	€ 1.993.707

De kosten voor regie bestaan volledig uit de salariskosten van de medewerkers van ritreservering. Binnen Omnibuzz is dit de afdeling uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar het overzicht van de bezetting in paragraaf ‘Afdeling uitvoering’ op pagina 30. In deze begroting wordt ervan uitgegaan dat de planning niet door Omnibuzz wordt uitgevoerd. De kosten van planning maken onderdeel uit van het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de tabel ‘Tabel Vervoerskosten 2021-1’ op pagina 37.

4.2.3 Bedrijfsvoeringkosten

De totale bedrijfsvoeringkosten, bestaande uit de beheer- en loonkosten (exclusief regie), worden op basis van solidariteit aan de deelnemende gemeenten toegerekend. De verdeelsleutel die daarbij gehanteerd wordt is vastgelegd in de

Gemeenschappelijke Regeling en is als volgt opgebouwd:

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2021).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2021).

TABEL BEDRIJFSVOERINGKOSTEN 2021-1

	Aantal Inwoners	Aantal pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.883	545	1,43%	1,39%	1,41%	€ 19.587	€ 30.500	€ 185	€ 50.272
Beekdaelen	36.057	1.148	3,25%	2,94%	3,09%	€ 42.884	€ 66.779	€ 405	€ 110.068
Beesel	13.448	407	1,21%	1,04%	1,13%	€ 15.619	€ 24.322	€ 148	€ 40.089
Bergen	13.111	309	1,18%	0,79%	0,99%	€ 13.673	€ 21.291	€ 129	€ 35.093
Brunssum	27.682	1.123	2,50%	2,87%	2,68%	€ 37.204	€ 57.934	€ 352	€ 95.489
Echt-Susteren	31.744	1.068	2,87%	2,73%	2,80%	€ 38.770	€ 60.372	€ 366	€ 99.508
Eijsden-Margraten	25.898	935	2,34%	2,39%	2,36%	€ 32.758	€ 51.011	€ 310	€ 84.078
Gennep	17.038	674	1,54%	1,72%	1,63%	€ 22.594	€ 35.183	€ 214	€ 57.991
Gulpen-Wittem	14.204	610	1,28%	1,56%	1,42%	€ 19.688	€ 30.658	€ 186	€ 50.532
Heerlen	86.935	3.163	7,85%	8,09%	7,97%	€ 110.394	€ 171.906	€ 1.043	€ 283.344
Horst aan de Maas	42.497	841	3,84%	2,15%	2,99%	€ 41.473	€ 64.582	€ 392	€ 106.446
Kerkrade	45.468	2.445	4,10%	6,25%	5,18%	€ 71.744	€ 111.720	€ 678	€ 184.143
Landgraaf	37.261	1.931	3,36%	4,94%	4,15%	€ 57.507	€ 89.550	€ 543	€ 147.600
Leudal	36.046	965	3,25%	2,47%	2,86%	€ 39.635	€ 61.720	€ 375	€ 101.730
Maasgouw	23.947	817	2,16%	2,09%	2,13%	€ 29.448	€ 45.856	€ 278	€ 75.582
Maastricht	120.182	5.679	10,85%	14,52%	12,68%	€ 175.754	€ 273.684	€ 1.661	€ 451.099
Meerssen	18.651	934	1,68%	2,39%	2,04%	€ 28.208	€ 43.926	€ 267	€ 72.401
Nederweert	17.169	431	1,55%	1,10%	1,33%	€ 18.371	€ 28.608	€ 174	€ 47.153
Peel en Maas	43.658	830	3,94%	2,12%	3,03%	€ 42.004	€ 65.409	€ 397	€ 107.810
Roerdalen	20.602	427	1,86%	1,09%	1,48%	€ 20.447	€ 31.841	€ 193	€ 52.481
Roermond	58.806	2.019	5,31%	5,16%	5,23%	€ 72.539	€ 112.958	€ 686	€ 186.182
Simpelveld	10.481	349	0,95%	0,89%	0,92%	€ 12.736	€ 19.833	€ 120	€ 32.690
Sittard-Geleen	91.724	3.565	8,28%	9,11%	8,70%	€ 120.510	€ 187.658	€ 1.139	€ 309.307
Stein	24.876	644	2,25%	1,65%	1,95%	€ 26.964	€ 41.988	€ 255	€ 69.207
Vaals	10.082	455	0,91%	1,16%	1,04%	€ 14.365	€ 22.369	€ 136	€ 36.869
Valkenburg aan de Geul	16.364	558	1,48%	1,43%	1,45%	€ 20.118	€ 31.327	€ 190	€ 51.635
Venlo	101.984	3.815	9,20%	9,75%	9,48%	€ 131.355	€ 204.546	€ 1.241	€ 337.142
Venray	43.706	712	3,94%	1,82%	2,88%	€ 39.944	€ 62.200	€ 377	€ 102.522
Voerendaal	12.464	347	1,12%	0,89%	1,01%	€ 13.941	€ 21.709	€ 132	€ 35.782
Weert	50.017	1.368	4,51%	3,50%	4,01%	€ 55.511	€ 86.441	€ 525	€ 142.477
TOTAAL	1.107.985	39.114	100%	100%	100%	€ 1.385.746	€ 2.157.881	€ 13.096	€ 3.556.723

In de eerste begrotingswijziging 2021 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 ‘Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021’ op pagina 46 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2021.

4.2.4 Eindresultaat

Gemeente	2021-1
Beek	€ 284.916
Beekdaelen	€ 661.279
Beesel	€ 202.515
Bergen	€ 161.043
Brunssum	€ 734.443
Echt-Susteren	€ 638.075
Eijsden-Margraten	€ 493.592
Gennep	€ 361.745
Gulpen-Wittem	€ 318.135
Heerlen	€ 2.225.831
Horst aan de Maas	€ 568.748
Kerkrade	€ 1.491.393
Landgraaf	€ 1.116.193
Leudal	€ 530.715
Maasgouw	€ 476.687
Maastricht	€ 3.635.363
Meerssen	€ 548.859
Nederweert	€ 224.065
Peel en Maas	€ 568.897
Roerdalen	€ 287.851
Roermond	€ 950.862
Simpelveld	€ 182.971
Sittard-Geleen	€ 2.145.006
Stein	€ 342.180
Vaals	€ 212.371
Valkenburg aan de Geul	€ 413.412
Venlo	€ 1.738.855
Venray	€ 520.606
Voerendaal	€ 218.421
Weert	€ 606.922
TOTAAL	€ 22.861.952

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2021-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2021-1 gevraagd wordt.

4.2.5 Eindresultaat IV3

TABEL IV3 - 2021-1

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal	Eindresultaat begroting
Beek	1,41%	€ 248.152	€ 36.764	€ 284.916	€ 284.916
Beekdaelen	3,09%	€ 580.786	€ 80.493	€ 661.279	€ 661.279
Beesel	1,13%	€ 173.197	€ 29.317	€ 202.515	€ 202.515
Bergen	0,99%	€ 135.379	€ 25.663	€ 161.043	€ 161.043
Brunssum	2,68%	€ 664.612	€ 69.832	€ 734.443	€ 734.443
Echt-Susteren	2,80%	€ 565.304	€ 72.771	€ 638.075	€ 638.075
Eijsden-Margraten	2,36%	€ 432.105	€ 61.487	€ 493.592	€ 493.592
Gennep	1,63%	€ 319.336	€ 42.409	€ 361.745	€ 361.745
Gulpen-Wittem	1,42%	€ 281.180	€ 36.955	€ 318.135	€ 318.135
Heerlen	7,97%	€ 2.018.621	€ 207.210	€ 2.225.831	€ 2.225.831
Horst aan de Maas	2,99%	€ 490.904	€ 77.845	€ 568.748	€ 568.748
Kerkrade	5,18%	€ 1.356.728	€ 134.664	€ 1.491.393	€ 1.491.393
Landgraaf	4,15%	€ 1.008.252	€ 107.941	€ 1.116.193	€ 1.116.193
Leudal	2,86%	€ 456.319	€ 74.396	€ 530.715	€ 530.715
Maasgouw	2,13%	€ 421.414	€ 55.273	€ 476.687	€ 476.687
Maastricht	12,68%	€ 3.305.472	€ 329.891	€ 3.635.363	€ 3.635.363
Meerssen	2,04%	€ 495.911	€ 52.947	€ 548.859	€ 548.859
Nederweert	1,33%	€ 189.582	€ 34.483	€ 224.065	€ 224.065
Peel en Maas	3,03%	€ 490.056	€ 78.842	€ 568.897	€ 568.897
Roerdalen	1,48%	€ 249.471	€ 38.380	€ 287.851	€ 287.851
Roermond	5,23%	€ 814.706	€ 136.156	€ 950.862	€ 950.862
Simpelveld	0,92%	€ 159.065	€ 23.906	€ 182.971	€ 182.971
Sittard-Geleen	8,70%	€ 1.918.808	€ 226.198	€ 2.145.006	€ 2.145.006
Stein	1,95%	€ 291.569	€ 50.612	€ 342.180	€ 342.180
Vaals	1,04%	€ 185.408	€ 26.963	€ 212.371	€ 212.371
Valkenburg aan de Geul	1,45%	€ 375.651	€ 37.761	€ 413.412	€ 413.412
Venlo	9,48%	€ 1.492.302	€ 246.553	€ 1.738.855	€ 1.738.855
Venray	2,88%	€ 445.632	€ 74.975	€ 520.606	€ 520.606
Voerendaal	1,01%	€ 192.254	€ 26.168	€ 218.421	€ 218.421
Weert	4,01%	€ 502.728	€ 104.194	€ 606.922	€ 606.922
TOTAAL	100%	€ 20.260.905	€ 2.601.047	**€ 22.861.952**	**€ 22.861.952**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2021-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2021-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.2.6 Vergelijking Eindresultaat IV3

TABEL VERGELIJKING IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2021-1	Eindresultaat begroting 2021	Verschil	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 284.916	€ 324.303	€ -39.387	€ -36.977	€ -2.409
Beekdaelen	€ 661.279	€ 751.778	€ -90.499	€ -86.662	€ -3.837
Beesel	€ 202.515	€ 229.190	€ -26.675	€ -24.743	€ -1.932
Bergen	€ 161.043	€ 183.382	€ -22.339	€ -19.792	€ -2.547
Brunssum	€ 734.443	€ 814.278	€ -79.834	€ -74.828	€ -5.007
Echt-Susteren	€ 638.075	€ 724.012	€ -85.936	€ -84.122	€ -1.814
Eijsden-Margraten	€ 493.592	€ 561.364	€ -67.772	€ -64.388	€ -3.385
Gennep	€ 361.745	€ 408.313	€ -46.567	€ -46.246	€ -322
Gulpen-Wittem	€ 318.135	€ 360.880	€ -42.745	€ -41.596	€ -1.149
Heerlen	€ 2.225.831	€ 2.548.555	€ -322.724	€ -316.859	€ -5.864
Horst aan de Maas	€ 568.748	€ 635.732	€ -66.984	€ -61.461	€ -5.523
Kerkrade	€ 1.491.393	€ 1.636.308	€ -144.915	€ -144.528	€ -387
Landgraaf	€ 1.116.193	€ 1.288.082	€ -171.889	€ -162.830	€ -9.059
Leudal	€ 530.715	€ 601.506	€ -70.791	€ -66.312	€ -4.479
Maasgouw	€ 476.687	€ 536.906	€ -60.219	€ -50.946	€ -9.273
Maastricht	€ 3.635.363	€ 4.024.589	€ -389.226	€ -370.400	€ -18.826
Meerssen	€ 548.859	€ 615.407	€ -66.548	€ -63.912	€ -2.636
Nederweert	€ 224.065	€ 246.111	€ -22.046	€ -20.805	€ -1.241
Peel en Maas	€ 568.897	€ 649.519	€ -80.621	€ -73.427	€ -7.194
Roerdalen	€ 287.851	€ 324.726	€ -36.875	€ -30.089	€ -6.786
Roermond	€ 950.862	€ 1.076.817	€ -125.956	€ -117.639	€ -8.316
Simpelveld	€ 182.971	€ 211.319	€ -28.348	€ -25.224	€ -3.124
Sittard-Geleen	€ 2.145.006	€ 2.452.777	€ -307.771	€ -296.206	€ -11.565
Stein	€ 342.180	€ 386.055	€ -43.875	€ -41.062	€ -2.813
Vaals	€ 212.371	€ 233.125	€ -20.754	€ -19.175	€ -1.579
Valkenburg aan de Geul	€ 413.412	€ 485.962	€ -72.550	€ -63.563	€ -8.987
Venlo	€ 1.738.855	€ 1.916.192	€ -177.337	€ -155.910	€ -21.427
Venray	€ 520.606	€ 588.928	€ -68.321	€ -63.892	€ -4.429
Voerendaal	€ 218.421	€ 246.869	€ -28.448	€ -28.006	€ -442
Weert	€ 606.922	€ 679.066	€ -72.144	€ -66.578	€ -5.566
TOTAAL	€ 22.861.952	€ 25.742.049	€ -2.880.097	€ -2.718.179	€ -161.918

4.3 Analyse eerste begrotingswijziging 2021 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2021

In onderstaande tabel worden de reisvolumes, waarmee gerekend is in deze begroting, gepresenteerd. Deze tabel vormt tevens de basis voor de volgende tabellen.

4.3.1 Analyse vervoersresultaat

TABEL VERVOERSRESULTAAT.

	2021-1	2021				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Realisatie zones 2019 inclusief 10% afslag ivm verlaging vervoersvolume Corona-crisis	Opslagpercentage - zones (met nieuwe tarieven aanbesteding)	Realisatie toeslagen 2019 inclusief 10% afslag ivm verlaging vervoersvolume Corona-crisis
Beek	€ 206.465	€ 244.734	€ -38.270	€ -25.866	€ -11.206	€ -1.197
Beekdaelen	€ 489.513	€ 580.488	€ -90.976	€ -61.872	€ -26.805	€ -2.298
Beesel	€ 139.954	€ 165.716	€ -25.762	€ -17.081	€ -7.400	€ -1.282
Bergen	€ 106.279	€ 126.081	€ -19.803	€ -13.561	€ -5.875	€ -366
Brunssum	€ 585.428	€ 662.267	€ -76.839	€ -73.357	€ -	€ -3.482
Echt-Susteren	€ 482.788	€ 572.515	€ -89.727	€ -61.069	€ -26.457	€ -2.201
Eijsden-Margraten	€ 362.384	€ 429.599	€ -67.214	€ -45.476	€ -19.702	€ -2.036
Gennep	€ 271.248	€ 321.518	€ -50.270	€ -33.927	€ -14.698	€ -1.645
Gulpen-Wittem	€ 239.277	€ 283.484	€ -44.207	€ -29.577	€ -12.814	€ -1.816
Heerlen	€ 1.783.660	€ 2.115.760	€ -332.100	€ -227.149	€ -98.410	€ -6.541
Horst aan de Maas	€ 402.634	€ 466.397	€ -63.763	€ -50.564	€ -10.947	€ -2.251
Kerkrade	€ 1.204.030	€ 1.361.994	€ -157.964	€ -152.607	€ -	€ -5.357
Landgraaf	€ 885.856	€ 1.050.434	€ -164.578	€ -111.885	€ -48.473	€ -4.220
Leudal	€ 371.960	€ 441.296	€ -69.335	€ -47.557	€ -20.603	€ -1.175
Maasgouw	€ 358.738	€ 405.801	€ -47.062	€ -45.565	€ -	€ -1.498
Maastricht	€ 2.931.402	€ 3.316.279	€ -384.877	€ -365.278	€ -	€ -19.599
Meerssen	€ 435.874	€ 502.507	€ -66.634	€ -54.493	€ -9.437	€ -2.703
Nederweert	€ 150.481	€ 173.549	€ -23.068	€ -19.349	€ -3.351	€ -368
Peel en Maas	€ 400.655	€ 474.763	€ -74.108	€ -49.743	€ -21.551	€ -2.814
Roerdalen	€ 205.951	€ 232.986	€ -27.035	€ -25.904	€ -	€ -1.131
Roermond	€ 660.316	€ 783.368	€ -123.052	€ -84.326	€ -36.533	€ -2.193
Simpelveld	€ 131.957	€ 156.415	€ -24.458	€ -16.535	€ -7.164	€ -759
Sittard-Geleen	€ 1.662.318	€ 1.969.837	€ -307.519	€ -206.752	€ -89.573	€ -11.193
Stein	€ 234.179	€ 277.540	€ -43.361	€ -29.176	€ -12.640	€ -1.546
Vaals	€ 154.835	€ 175.152	€ -20.317	€ -19.541	€ -	€ -776
Valkenburg aan de Geul	€ 332.833	€ 391.008	€ -58.175	€ -41.959	€ -14.539	€ -1.677
Venlo	€ 1.212.730	€ 1.371.875	€ -159.145	€ -152.243	€ -	€ -6.902
Venray	€ 360.616	€ 427.643	€ -67.027	€ -45.604	€ -19.757	€ -1.665
Voerendaal	€ 162.582	€ 192.821	€ -30.239	€ -20.631	€ -8.938	€ -670
Weert	€ 384.580	€ 456.124	€ -71.543	€ -48.808	€ -21.145	€ -1.590
TOTAAL	€ 17.311.522	€ 20.129.951	€ -2.818.429	€ -2.177.456	€ -548.020	€ -92.952

Het totale vervoersresultaat is gedaald met ruim € 2.818.429,- ten opzichte van de begroting 2021. Deze daling is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- De impact op het vervoersvolume veroorzaakt door COVID-19 heeft als gevolg dat de gewijzigde begroting 2021–1 gebaseerd is op het gerealiseerde vervoersvolume 2019, verminderd met een afslag van 10%. De afslag van 10% is tevens ingerekend op het vervoersvolume, op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV'er. Dit effect op het vervoersvolume bedraagt € 2.177.456,- en op de toeslagen laag en hoog en meereizend OV'er € 92.952,-.
- Als gevolg van het niet opnieuw inrekenen van het door de gemeenten individueel gekozen opslagpercentage uit de gewijzigde begroting 2021 bedraagt de impact € 548.020,-. Het in de begroting 2021 opgenomen individueel opslagpercentage per gemeente is voor alle gemeenten in de gewijzigde begroting 2021-1 ingesteld op 0%.
- Als gevolg van de hoge NEA-index in 2020 van 6,7% is de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024 ingerekend met een NEA-index 2020 van 2,7%. Deze index van 2,7% is het verschil van de NEA-index 2020 6,7% minus het gedeelte voor de BPM 4,0%. De NEA-index voor 2021 is in december 2020 bekendgemaakt en bedraagt 1%. Bij het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1, de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025 is de NEA-index 1% ingerekend en resulteert deze verwerking ook in een daling van het vervoersresultaat. De daling van de NEA-index heeft effect op alle elementen van het vervoersresultaat.

Eventuele meerkosten voor het veilig vervoeren van klanten als gevolg van verdere maatregelen met betrekking tot COVID-19 zijn op dit moment nog niet in te schatten. De voortgang van de COVID-19 gevolgen voor het Omnibuzz vervoer worden per kwartaal voorgelegd aan het bestuur middels de voortgangsrapportages en bestuurinformatiebrieven.

4.3.2 Totaalanalyse

Op totaalniveau dalen de kosten ten opzichte van de vorige begroting 2021 met € 2.880.097,- naar € 22.861.952,-.

Naast de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 2.818.429,- dalen ook de kosten van regie met € 13.671,- en de bedrijfsvoering met € 47.997,-.

De kosten van regie dalen per saldo met € 13.671,-. Dit is als volgt te verklaren:

- De lonen zijn opnieuw berekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. De onregelmatigheidstoeslag en de derving onregelmatigheidstoeslag is opnieuw ingerekend en tellen ook mee in de berekening van de sociale lasten en pensioenlasten. Daarnaast is de loonindexatie verlaagd van 2% naar 1% vanwege de huidige cao-ontwikkelingen. Tijdens het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 zijn de cao-ontwikkelingen nog niet afgerond. Per saldo brengt dit een verhoging in de kosten mee van € 40.088,-.
- Op verzoek van en in samenwerking met GGD Zuid-Limburg worden er vanuit de afdeling uitvoering zes medewerkers uitgeleend aan GGD Zuid-Limburg. De uitleenvergoeding is in mindering gebracht op het totaal saldo van de afdeling uitvoering. Een medewerkster wordt uitgeleend aan het GGD-callcenter en deze vergoeding is voor de periode van januari tot en met juni ingerekend. Vijf medewerkers worden ingezet als hostess op de vaccinatielocaties. Deze vergoeding is ingerekend voor de periode januari tot en met februari. Per saldo zijn de uitleenvergoedingen ingerekend voor een totaalbedrag van € 53.759,-. De duur van de uitleenperiode kan nog bijgesteld worden afhankelijk van de uitvraag van GGD Zuid-Limburg en afhankelijk van de stijging of daling van het vervoer in de COVID-19 periode.

De kosten van bedrijfsvoering dalen per saldo met € 47.997,-. Dit is opgebouwd uit een component voor:

1. De beheerkosten.
2. De loonkosten.
3. De kapitaalkosten.

Ad 1. De beheerkosten dalen per saldo met € 23.965,-.

Dit wordt met name veroorzaakt door:

Stijging van de beheerkosten als gevolg van COVID-19

De stijging van de telecommunicatie en internetkosten € 20.599,- als gevolg van de maatregel om vanuit thuis te werken.

De stijging van de portokosten € 21.068,- als gevolg van de maatregel van het afschaffen contant geld in de voertuigen. Alle klanten rijden vanaf medio 2020 op rekening en ontvangen de factuur analoog (49%) of digitaal (51%).

De stijging van de telefoniekosten € 4.898,- ligt ook in directe relatie met de gevolgen van COVID-19 en het veel lagere vervoersvolume. Doordat Omnibuzz minder telefoontjes ontvangt is de opbrengst van de telefonie ook lager. De hogere opbrengsten als gevolg van het nieuwe contract voor de SIP trunks zijn hierbij ingerekend.

Vanwege COVID-19 is een tweetal projecten in de tijd opgeschoven: het project 'Archivering' en het project 'OV en DGV'. Het project 'Archivering' start in 2021. Vanuit de gewijzigde begroting 2020-1 is het project 'Archivering' € 5.000,- overgeheveld naar de gewijzigde begroting 2021-1. De werkgroep van het project 'OV en DGV', in samenwerking met de Provincie Limburg, is wel gestart in 2020 en loopt door in 2021. De kosten ad € 25.000,- zullen in 2021 worden gerealiseerd en zijn in de begrotingswijziging opgenomen.

Voor de eventuele vervanging van computerapparatuur voor het realiseren of uitbreiden van nieuwe of bestaande thuiswerkplekken of ICT-aanpassingen op het moment dat er weer in hybride vorm vanuit het kantoorpand gewerkt mag worden, is een ICT-stelpost opgenomen € 7.000,-.

Daling van de beheerskosten als gevolg van COVID-19

Doordat er geen contant geld meer ontvangen mag worden in de voertuigen is het project 'Rekeningrijden' versneld geïmplementeerd in 2020. Dit project was financieel opgenomen in de gewijzigde begroting 2020-1 voor het jaar 2021. Deze kosten € 86.000,- zijn dan ook in het boekjaar 2020 gemaakt en komen voor het jaar 2021 in de gewijzigde begroting 2021-1 te vervallen.

In 2020 is ook het project 'Inkoop' afgerond. Deze kosten € 2.099,- komen te vervallen in de gewijzigde begroting 2021-1.

De kosten voor het uitvoeren van de klanttevredenheidsonderzoeken zijn opnieuw herzien en ingerekend conform offerte. Deze vallen € 1.019,- lager uit dan verwacht in de begroting 2021.

Het aantal klachten is afgenomen omdat er veel minder ritten gereden worden. De verwachting van het aantal klachten zal gezien de situatie naar verwachting € 2.744,- lager uitvallen dan verwacht in de begroting 2021.

Door het thuiswerken is er ook een nieuwe inschatting gemaakt van de kantoorkosten. De verwachting is dat deze € 4.181,- lager gaan uitvallen. Evenals de overige personeelskosten is de verwachting dat deze lager € 6.594,- zullen uitvallen.

Stijging van de beheerskosten overig

Om te voldoen aan de eisen op gebied van digitale toegankelijkheid zijn licenties voor Omnibuzz Maatwerk Applicatie (OMA) begroot conform offerte € 5.200,-. Over de kosten van de eventuele systeemtechnische aanpassingen is ten tijde van het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 nog weinig bekend. Derhalve is een stelpost opgenomen van € 20.000,-.

De bedragen voor de wijzigingen in ons intern communicatieplatform SharePoint (systeemtechnische aanpassingen) zijn nog niet goed in te schatten. Datzelfde geldt ook voor het laten ontwikkelen van een nieuwe Omnibuzz website als gevolg van de eisen op het gebied van digitale toegankelijkheid. De voortgang over de digitale toegankelijkheid en de kosten hiervan zullen met regelmaat worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur.

Daling van de beheerskosten overig

Het opnieuw herzien van drukwerkkosten en kosten voor klantpassen laten een verwachte daling zien van € 12.184,-

De afschrijvingen op materiële vaste activa zijn herzien voor de gewijzigde begroting 2021-1 en verder jaren en leveren een aanpassing op van € 2.477,-.

Het abonnement voor 'Mijn Overheid' is stopgezet vanwege het in de toekomst digitaal aanbieden van facturen via de Omnibuzz portal. Dit brengt een besparing van € 3.582,- met zich mee.

Tevens is het abonnement van het vorige personeelssyteem AFAS omgezet van een gebruikerslicentie naar een leeslicentie hetgeen een besparing oplevert van € 4.167,-.

Bij juridisch advieskosten heeft er een verschuiving van presentatie plaatsgevonden in kosten van de privacy officer € 7.613,-. De privacy officer is verantwoord in het formatieplan en is overgezet naar de loonkosten. Onder de loonkosten valt deze post binnen de formatieruimte.

Het saldo in de bestemmingsreserve 'ICT' bedraagt op 31-12-2020 € 177.638,-. Hiervan is € 53.088,- reeds gealloceerd voor toekomstige afschrijvingen. Het bedrag van € 124.550,- is beschikbaar als restant in de gewijzigde begroting 2021-1 en wordt ingezet voor de doorontwikkeling van het klantportaal 'MijnOmnibuzz' in 2021.

In 2021 wordt de inbesteding of Europese aanbesteding uitgezet voor de ICT-infrastructuur van Omnibuzz. De verwachte implementatie- en migratiekosten bedragen € 86.000,-. De verwachte advieskosten voor de Europese aanbesteding bedragen € 15.000,-. Voor de financiering van de totaalsom voor de inbesteding of aanbesteding ICT van € 101.000,- wordt een voorstel tot dotatie aan de bestemmingsreserve 'ICT' vanuit de resultaatbestemming 2020 voorgelegd aan het algemeen bestuur.

Daarnaast is Omnibuzz in overleg met de huidige leverancier van onze klantenapplicatie OMA. Om de continuïteit te waarborgen en de afhankelijkheid te verkleinen, dient een strategische keuze gemaakt te worden om deze applicatie toekomstbestendig te maken.

Naar verwachting is hier een bedrag van € 70.000,- mee gemoeid. Voor de financiering hiervan wordt een voorstel tot dotatie aan de bestemmingsreserve 'ICT' vanuit de resultaatbestemming 2020 voorgelegd aan het algemeen bestuur.

De loonkosten dalen met € 24.011,- ten opzichte van de begroting 2021. Dit is grotendeels te verklaren door onderstaande oorzaken:

- De lonen zijn opnieuw berekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. Daarnaast is de loonindexatie verlaagd van 2% naar 1% vanwege de huidige cao-ontwikkelingen. Tijdens het opstellen van de gewijzigde begroting 2021-1 zijn de cao-ontwikkelingen nog niet afgerond. Dit brengt per saldo een verlaging van de kosten met zicht mee van € 37.649,-.
- Op verzoek en in samenwerking met GGD Zuid-Limburg wordt er vanuit de afdeling klantenservice een medewerkster uitgeleend aan GGD Zuid-Limburg. De uitleenvergoeding is in mindering gebracht op het totaal saldo van de afdeling klantenservice. Deze medewerkster wordt ingezet als hostess op de vaccinatielocaties. Deze vergoeding is ingerekend voor de periode januari tot en met februari. De duur van de uitleenperiode kan nog bijgesteld worden afhankelijk van de uitvraag van GGD Zuid-Limburg en afhankelijk van de stijging of daling van het vervoer in de COVID-19 periode.
- Daarnaast zijn de actuele arbokosten fors omhoog gegaan vanwege (langdurig) ziekteverzuim. Deze verhoging is meegerekend in de gewijzigde begroting 2021-1 € 19.722,-.

De kapitaalkosten nemen met € 22,- af vanwege de actualisering van de bankkosten.

zuyderland
sodexo
Eizt
Sevagram
omnibuzz
KS-764-V

5

BIJLAGEN

5. Bijlagen

STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) 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	207.245	-	-	207.245	10,00%	63.920	20.725	-	143.326	122.601
Hardware	109.758	-	-	109.758	33,33%	79.773	18.597	-	29.984	11.388
Inrichting en verbouwing	109.946	-	-	109.946	4,00%	12.918	4.398	-	97.028	92.630
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	16.357	5.452	-	65.388	59.936
Software	65.248	-	-	65.248	10,00%	12.649	6.525	-	52.598	46.074
Totaal Wmo-vervoer	573.942	-	-	573.942		185.618	55.696	-	388.324	332.628
Totaal-generaal	573.942	-	-	573.942	-	185.618	55.696	-	388.324	332.628

STAAT VAN RESERVES

Naam Reserve Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking vd rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resultaat 2021	Reserves na bestemming ultimo 2021
Reserves								
Algemene reserve	532.000	-	-	-	532.000	-	-	532.000
Bestemmingsreserve personeel	14.076	-	-	-	14.076	-	-	14.076
Bestemming ICT	177.638	-	-	135.650	41.988	-	-	41.988
Totaal Reserves	723.714	-	-	135.650	588.064	-	-	588.064

Op 24 oktober 2018 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de herziene nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’.

De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz

Het risico dat door politieke verschuiving (verkiezingen) of een algemene verandering in het politieke klimaat gemeenten niet meer achter de missie en visie van Omnibuzz staan of over onvoldoende middelen beschikken om deze te realiseren. Dit kan met name invloed hebben op de eventuele instroom van additionele vormen van doelgroepenvervoer.

Met de reactie van Omnibuzz op de evaluatie van de GR Omnibuzz wordt getracht om een kaderdocument vast te stellen, waarin de gezamenlijke missie en de visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten worden bevestigd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurder worden aangeboden.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
1.000.000	40%	400.000

2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling

Het risico dat er door wijzigingen die Omnibuzz zelf niet in de hand heeft onvoorziene fluctuaties ontstaan in de volumes van met name het Wmo-doelgroepenvervoer.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
500.000	80%	400.000

4 Gebrek aan kennis omtrent nieuwe activiteiten, processen en/of projecten

Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over de nieuwe activiteiten zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingenvervoer en jeugd en de hiermee verbonden processen.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
100.000	60%	60.000

5 Regie en planning

Het risico dat door onvoldoende kennis of door externe invloeden systemen niet of onvoldoende functioneren waardoor processen stagneren.

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
820.000	40%	328.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	1.308.000

omnibuzz
120

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 - 202104

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Jaarverslag 2020

Inhoud

1. Voorwoord 3

2. Omnibuzz 6

3. Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren 10

4. Efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 12

5. Omnibuzz als slimme organisatie 14

6. Omnibuzz-vervoer in tijden van crisis (COVID-19) 20

7. Overlegstructuren 30

8. Beheersmaatregelen 36

9. Personeel 38

10. Communicatie 40

11. Programmaverantwoording 44

11.1 De programmarekening 44
11.2 Eerste begrotingswijziging 2020-1 48
11.3 Verplichte paragrafen 52
11.4 Weerstandsvermogen en risicomanagement 52
11.5 Risicomanagement 52
11.6 Financiering 55
11.7 Bedrijfsvoering 58

12. Balans 60

12.1 Toelichting op de balans 61
12.2 Niet uit de balans blijkende verplichtingen 64
12.3 WNT-verantwoording 2020 Omnibuzz 65

13. De programmarekening 70

13.1 Algemeen 70
13.2 Toelichting op de rekening 72
13.3 Toelichting lasten 73
13.4 Toelichting baten 74
13.5 Toelichting algemene dekkingsmiddelen 75

14. Overige gegevens 78

14.1 Voorstel resultaatbestemming 2020 78
14.2 Bestemmingsreserve 'Personeel' (oud-Omnibuzz gemeenten) 78

15. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 80

16. Bijlagen 86

16.1 Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten 86
16.2 Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde zones 94
16.3 Bijlage 3: Saldo kosten en opbrengsten COVID-19 98

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Voorwoord

Bijgevoegd treft u het jaarverslag 2020 aan met als onderdeel hiervan de jaarrekening 2020.

Het zal niemand verbazen als wij constateren dat 2020 een raar jaar is geweest door de wereldwijde pandemie. Het vervoer is – qua volume – volledig onderuitgegaan met als absolute dieptepunt zondag 29 maart 2020 met 'slechts' 153 ritten (voor een dergelijke zondag zijn dat normaal gesproken circa 2750 ritten).

Desalniettemin kunnen wij vaststellen dat wij onze rol goed hebben vervuld. Ondanks de pandemie en de vele zorgen die dit met zich heeft meegebracht, is vanaf de eerste dag geanticipeerd op wat zou gaan komen. Vrijwel direct is er door een van de taxibedrijven gezocht naar een oplossing om het vervoer zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden. Het inbouwen van plexiglas cabines in een aantal taxi's (als eerste in Nederland) heeft ervoor gezorgd dat klanten en chauffeurs veilig vervoerd kunnen worden, met name naar huisartsenposten en coronahotels.

In de periode die volgt, is geenszins sprake van verveling door het geringe vervoer. Het invoeren van en communiceren over de telkens wisselende richtlijnen is enerverend en vergt veel van de organisatie. Niet alleen de klanten moeten op de hoogte gehouden worden, ook de gemeenten, de taxibedrijven, de eigen medewerkers en het cliëntenpanel.

Daarnaast moet met grote spoed de afschaffing van het contante geldverkeer (dit mag niet meer als gevolg van de richtlijnen) georganiseerd worden. Op dat moment merken wij wat voor een professioneel callcenter wij hebben. In plaats van dat de klanten ons bellen, bellen wij hen om dit uit te leggen en verzamelen de gegevens voor het inregelen van het betalingsverkeer. Dit zijn er honderden per dag. Voor de medewerkers zinvol en leuk werk en ook leuk voor onze klanten voor wie dit telefoontje een welkome afwisseling is omdat wij meteen een praatje met ze maken en vragen hoe het met ze gaat.

Ook het inregelen van de landelijke afspraken ter borging van de continuïteit blijkt geen makkelijke opgave. Zorgvuldigheid is geboden. Er wordt publiek geld verstrekt zonder dat een prestatie geleverd wordt. Alle afspraken die wij hebben zorgen ervoor dat er niet alleen nu, maar ook als wij ergens in 2021 aan het einde van de tunnel zijn, een goed netwerk van taxibedrijven klaarstaat die klanten (weer kunnen) vervoeren en laten participeren in de maatschappij.

Voor onze taxibedrijven zijn het moeilijke tijden. Los van het sterk verminderde aanbod, zijn er ook veel extra beperkingen waarmee rekening moet worden gehouden. De klant heeft hier niets van gemerkt. Vrijwel alle ritten worden op tijd uitgevoerd en er is – gegeven de omstandigheden – ruimschoots aan de gestelde eisen in het contract voldaan. Het aantal klachten is minimaal en voor een deel ook – COVID-19 gerelateerd. Een gedeelte van deze klachten heeft betrekking op de discussie die onze doelgroep voert over het wel/niet dragen van een mondkapje of afstand houden.

Als complicerende factor werken vrijwel alle medewerkers vanuit thuis. En ook dat is, na wat regel – en instructiewerk, zeer goed verlopen. De klanten hebben niet gemerkt dat het personeel vanuit thuis werkt. De flexibiliteit van de medewerkers is iets om trots op te zijn. Zonder te morren heeft iedereen vanuit zijn/haar thuiskantoor het werk opgepakt en goed uitgevoerd.

Financieel gezien heeft de pandemie ertoe geleid dat er fors minder vervoer is uitgevoerd. Hierdoor en door de

omvang van de steunmaatregelen vallen de vervoerskosten lager uit. Ook intern heeft Omnibuzz, daar waar mogelijk, zoveel mogelijk bespaard, rekening houdend met alle extra verplichtingen (gezondheidscheck, extra vragen en dergelijke). Hierdoor blijft de jaarrekening binnen de begroting.

Ondanks de pandemie en alle problemen die hiermee samenhangen, heeft Omnibuzz haar rol uitstekend uitgevoerd. Er is goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar vervoer aangeboden in 2020. De continuïteit voor later is gewaarborgd zodat Omnibuzz haar rol als maatschappelijk verbinder op vervoersgebied in de toekomst kan uitvoeren.

U gaat hierna het jaarverslag 2020 lezen. Dit jaarverslag vindt u ook op www.omnibuzz.nl. Wij nodigen u van harte uit om een kijkje te nemen op www.omnibuzz.nl, via de link op de homepage naar het online.

Met vriendelijke groet,

Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur

M. Smitsmans – Burhenne
Voorzitter algemeen bestuur Omnibuzz

2

OVER OMNIBUZZ

2. Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De bijna 40.000 klanten zijn inwoners van gemeenten die een indicatie voor ons vervoer hebben gekregen. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten.

KERNWAARDEN

Omnibuzz heeft in haar bedrijfsplan een aantal kernwaarden geformuleerd:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Integriteit.

MISSIE

Onze missie luidt:

> “Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. Door dit slim te doen, doen we dit binnen de gestelde kaders van de gemeenten. Omnibuzz wil voortdurend verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen om de uitdagingen in het vervoer aan te kunnen gaan. Zo borgen wij enerzijds de kwaliteit voor de reizigers en anderzijds houden wij het vervoer beheersbaar voor de deelnemende gemeenten.

Dankzij ons vervoer kunnen onze klanten deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. Hiervoor zetten wij in op efficiënt vervoer en de eigen kracht van onze klanten. De uitdaging is om dit zodanig in te vullen dat vervoer op lange termijn de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden tussen klanten en activiteiten.

Het doel van Omnibuzz is om de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer te bieden. Omnibuzz zorgt dat klanten – ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben – optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. Wij gaan uit van drie belangrijke pijlers:

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

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
omnibuzz

3

PIJLER I

HET KANTELEN VAN VERVOER EN HET GEBRUIK VAN OV STIMULEREN

3. Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren

PIJLER I
Om de kanteling en het gebruik van openbaar vervoer (OV) te stimuleren, heeft Omnibuzz een aantal zaken geïnitieerd.

DE VOOR ELKAAR PAS
Sinds 2017 biedt Omnibuzz, in samenwerking met Arriva, aan klanten de Voor Elkaar Pas (VEP) aan. De VEP is een innovatief concept en uniek in heel Nederland omdat het twee vervoersvormen (OV en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) op één en dezelfde vervoerspas combineert. Dit product verlaagt de drempel om gebruik te maken van het OV. Eind 2020 heeft 25% van onze klanten een VEP. Daarvan heeft 85% ook een begeleiderspas. Deze begeleider kan gratis met de VEP-klant meereizen in het OV van Arriva in Limburg. Het percentage bevindt zich sinds de start rond de 25%.

WWW.IKWILVERVOER.NL
Omnibuzz biedt overzichtelijke reisinformatie aan via www.ikwilvervoer.nl, een website waar algemene reisinformatie over OV en doelgroepenvervoer wordt gecombineerd met informatie over (lokaal) alternatief vervoer en maatwerkvarianten. Elke gemeente heeft een eigen pagina die is toegespitst op de lokale situatie.

ONTWIKKELTAFEL OPENBAAR VERVOER
Een goed dekkend OV-netwerk is een belangrijke voorwaarde om te komen tot optimalisatie van deze ambitie. De gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde OV-halte in de huidige OV-concessie is groter dan voorheen. Deze ontwikkeling kan gevolgen hebben voor het vervoer met Omnibuzz. Vanuit die gedachte overlegt Omnibuzz – in opdracht van het bestuur – met de Provincie Limburg en de uitvoerend vervoerder Arriva. De intentie is om in 2021 deze ambities waar te maken op basis van gezamenlijke projecten binnen het Ontwikkelplan OV die bijdragen aan de toeleiding van onze klanten naar het openbaar vervoer.

De gevolgen van COVID-19 lijken de drempel voor OV-gebruik overigens te verhogen en compliceren dus de toeleiding naar OV. Waarschijnlijk heeft dit als reden dat een gesloten systeem zoals Omnibuzz voor kwetsbare klanten meer comfort en veiligheid biedt dan reizen met een open systeem als OV.

4

PIJLER II

EFFICIËNTER ORGANISEREN VAN DOELGROEPEN-VERVOER

4. Efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

PIJLER II

Omnibuzz verzorgt het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) voor de gemeenten en doet dit zo goed en efficiënt mogelijk. Doordat Omnibuzz is ingericht als mobiliteitscentrale behoren combinaties met ander vervoer in de toekomst ook tot de mogelijkheid.

AANBESTEDING COLLECTIEF VRAAGAFHANKELIJK VERVOER (CVV)

De huidige vervoercontracten lopen van 1 januari 2020 met een looptijd van vijf jaar (met mogelijkheid tot verlenging van 3 jaar). De bedrijven die het Omnibuzz-vervoer uitvoeren zijn:

- Taxi Nelissen: Regio Maastricht.
- Taxi Van Loo: Regio Heuvelland.
- Taxi Hanneman: Regio Parkstad en Westelijke Mijnstreek (twee percelen).
- Personenvervoer Midden-Limburg: Regio Roermond.
- Taxi Van Driel: Regio Weert en Venray/Noord-Limburg (twee percelen).
- Taxi De Leeuw: Regio Venlo en Peel en Maas.

Omnibuzz kan de overeenkomsten maximaal driemaal met een jaar verlengen. Door de lange looptijd kunnen vervoerders investeren in personeel en in duurzamere voertuigen. Dit zorgt voor continuïteit van de onderneming, kwaliteit van vervoer en verduurzaming middels een gezond ingroeimodel met jaarlijks meer elektrische voertuigen en laadpunten. Hiermee voldoen wij aan het bestuursakkoord, waarin de gemeenten afspraken dat het Omnibuzz-vervoer vanaf 2025 volledig zero emissie zal zijn.

Binnen de huidige uitvoering geeft Omnibuzz invulling aan de regiefunctie door toepassing van vraagspreiding, groepsritten, passend gebruik van vervoerspecificaties, eerder boeken om efficiënter te plannen, een aannamestop bij het bereiken van de maximale capaciteit etc. Bovendien biedt het bestek ruimte voor verschillende scenario's van instroom van ander vervoer.

ANDER DOELGROEPENVERVOER

In 2016 heeft de (gemeentelijke) stuurgroep Doelgroepenvervoer Limburg voorgesteld een samenwerking te realiseren die op termijn al het gemeentelijk doelgroepenvervoer omvat. Hiervoor is Omnibuzz ingericht als een gemeentelijke mobiliteitscentrale. Het idee van de mobiliteitscentrale is gebaseerd op het zo effectief mogelijk inzetten van de beschikbare vervoermiddelen om alle klanten conform de gestelde voorwaarden te kunnen vervoeren. Om hier nadere invulling aan te geven zijn in 2017 drie gemeentelijke werkgroepen van start gegaan.

Vanwege onduidelijkheid over volumeomvang, uitvoeringskaders, kwaliteitsnormen en financiële gevolgen concluderen de drie werkgroepen dat het nog niet verstandig is om andere vervoerssoorten direct en Limburg breed te laten instromen bij Omnibuzz. De uitgebrachte adviezen van de werkgroepen zijn verwerkt in de actualisatie van het bedrijfsplan van Omnibuzz (2019).

Als stip op de horizon blijft het centraal uitvoeren en regisseren van meerdere vormen van doelgroepenvervoer, maar dan via kleinschalige, stapsgewijze instroom, waarbij individuele gemeenten aangeven of, wanneer, hoe en welke omvang van ander vervoer ze willen laten instromen. Onder voorwaarden kan dit voor een deel binnen de lopende contracten voor Omnibuzz-vervoer, waardoor geen nieuwe aanbesteding noodzakelijk is. Dit biedt mogelijkheden voor (individuele) gemeenten om zorgvervoer via Omnibuzz te laten uitvoeren. In dit kader lopen momenteel diverse gesprekken met (groepen) gemeenten over de uitvoering van ander doelgroepenvervoer.

Voorlopig zal Omnibuzz echter geen activiteiten uitvoeren die gericht zijn op grootschalige instroom. Deze geleidelijke aanpak creëert duidelijkheid in de bedrijfsvoering van Omnibuzz; wij kunnen ons beter focussen op de daadwerkelijk overgedragen taken en het opgedragen vervoer.

5

PIJLER III

OMNIBUZZ ALS SLIMME ORGANISATIE

5. Omnibuzz als slimme organisatie

PIJLER III
Om het totale vervoer beheersbaar te houden en gemeenten optimaal te ondersteunen en adviseren, investeren wij in onze eigen organisatie.

DIENSTVERLENING GEMEENTEN

Informeren gemeenten en relatiebeheer

Omnibuzz streeft naar optimale transparantie en tracht het draagvlak voor belangrijke onderwerpen te vergroten. Alle deelnemende gemeenten ontvangen maandelijks een managementrapportage met alle relevante cijfers op gemeenteniveau, inclusief de ontwikkeling van het vervoer ten opzichte van de begroting. Bovendien informeert Omnibuzz de gemeenten driemaal per jaar via voortgangsrapportage. Hierin worden ook de kostenontwikkelingen op de overige posten ten opzichte van de begroting weergegeven. Hierdoor zijn gemeenten gedurende het hele jaar in staat om bij te sturen. Aanvullend informeren wij bestuurders periodiek middels bestuur informatiebrieven over de actuele stand van zaken van belangrijke onderwerpen. Zij kunnen dan de gemeenteraad informeren.

Omnibuzz stelt ieder jaar een jaarplan op waarin de taken van Omnibuzz gedetailleerd zijn vastgelegd. Dit plan dient als kompas voor de interne bedrijfsvoering en geeft alle deelnemende gemeenten een concreet beeld van alle onderwerpen waarmee Omnibuzz bezig is of geconfronteerd wordt.

Evaluatie Omnibuzz

Eind 2020 is de GR Omnibuzz geëvalueerd. Het algemeen bestuur heeft in de vergadering van 16 december kennisgenomen van een toelichting op de rapportage 'Evaluatie gemeenschappelijke regeling Omnibuzz' van adviesbureau KokxDeVoogd. Omnibuzz zal, op basis van de opmerkingen, de reacties van de bestuurders en de aanbevelingen, een advies opstellen. In april 2021 is een extra vergadering van het algemeen bestuur ingelast om het vervolg te bespreken.

Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

Als gevolg van een gemeentelijke herindeling en een aantal andere ontwikkelingen, zoals de Wet Normalisering Rechtspositie Ambtenaren (Wnra), heeft Omnibuzz de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) moeten aanpassen. Het voorstel is vanaf eind 2019 in alle gemeenten voor besluitvorming voorgelegd. In december 2020 is dit traject afgerond, waarna de wijziging officieel is gepubliceerd.

ONDERZOEK EN KENNISONTWIKKELING TER ONDERSTEUNING VAN DEELNEMENDE GEMEENTEN
Omnibuzz fungeert als kennispartner voor gemeenten. Wij maken daarbij gebruik van onze vervoersdata en opgedane kennis. Doel daarvan is het borgen van toekomstbestendig, kwalitatief doelgroepenvervoer voor zowel de klant als de gemeenten. Tevens vormen deze vervoersdata en kennis de basis voor onze rapportage-instrumenten, die wij gebruiken om ontwikkelingen in vervoer sneller en concreter inzichtelijk te maken, te monitoren en te signaleren.

In 2019 heeft het algemeen bestuur ingestemd met het plan om in 2020-2021 een nieuwe afrekensystematiek te ontwikkelen. Door de impact van COVID-19 is deze uitwerking in 2020 grotendeels stil komen te liggen. In het voorjaar van 2021 zal Omnibuzz dit weer oppakken.

Wij hechten waarde aan data-analyse zodat wij de kwaliteit en de efficiëntie van het vervoer kunnen optimaliseren en de adviesfunctie richting gemeenten goed kunnen invullen. In 2020 is de nieuwe functie data-analist intern ingevuld. Er is een aantal rapportagefuncties ontwikkeld voor het contractbeheer en kostenbeheersing. Tevens is

er een traject opgezet met studenten van verschillende onderwijsinstellingen die ideeën voor de specifieke situatie van Omnibuzz hebben ontwikkeld. Deze ideeën kunnen leiden tot nieuwe ideeën voor het beheersbaar houden van vervoer. Op dit moment is de functie weer vacant en ligt dit traject stil. Zodra een nieuwe data-analist is geworven, pakken wij dit traject weer op.

Groeiende zorgzwaarte, verward gedrag en dementie

Sinds 2019 hebben gemeenten een verplichting in de signalering van verward gedrag. Ter ondersteuning van deze opgave heeft Omnibuzz passend beleid ontwikkeld voor deze doelgroep (waaronder dementie) die gebruik maakt van ons vervoer. Doel is het benutten van deze signalen voor het vormgeven van een volledig passend zorgaanbod.

De problematiek van beperkte zelfregie uit zich onder meer tijdens contactmomenten met klanten. Bij de klantenservice en met name ritreservering leidt dit tot langere beltijden. Het vergt meer capaciteit en afstemming tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz om deze kwetsbare klanten goed te ondersteunen. Daarom hebben chauffeurs en medewerkers van Omnibuzz een onlinetraining 'Goed omgaan met dementie' gevolgd, waarin zij signalen leren herkennen. Een aantal medewerkers krijgt praktijktraining, zodat de kennis intern kan worden doorgegeven en geborgd. Omnibuzz werkt intern met een meldpunt voor vervoerders en medewerkers. Hierin bundelen wij de signalen en vertalen deze, waar nodig, naar een advies voor gemeenten. In oktober 2020 zijn onze inspanningen op dit vlak beloond met het certificaat 'Samen dementievriendelijk', een initiatief van Alzheimer Nederland, pensioenuitvoeringsorganisatie PGGM en het ministerie van VWS. Op deze wijze zetten wij onze intenties dat wij graag bijdragen aan een dementievriendelijke samenleving kracht bij.

Gewijzigde Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (VVR)

De overgangstermijn voor de aanscherping van de landelijke richtlijn 'Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers' (Code VVR) is wederom uitgesteld (nu tot 31 december 2021). In het overleg komt men moeilijk tot een inhoudelijke oplossing die voor alle partijen werkbaar is. Naar aanleiding hiervan heeft Omnibuzz besloten niet meer actief deel te nemen in dit overleg. Wij worden wel op de hoogte gehouden over de voortgang en zullen gemeenten blijven informeren.

KENNISUITWISSELING EN EXTERNE FOCUS

Door investeren in kennis en relaties neemt de inhoudelijke expertise over het vervoer binnen Omnibuzz toe. Partijen en samenwerkingsverbanden uit Nederland benaderen ons regelmatig voor advies en ondersteuning. Aan de andere kant zoeken wij zelf steeds vaker proactief (landelijke) sparringpartners op, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, elektrisch rijden en laadinfrastructuur.

De gemeenten plukken uiteindelijk de vruchten van deze externe oriëntatie. Soms in financiële zin, bijvoorbeeld door de afspraken met de vervoerders over de NEA-index 2020, maar meer nog in situaties waarin flexibiliteit gevraagd wordt. Het jaar 2020 is door de uitbraak van COVID-19 een jaar waarin dit van Omnibuzz gevraagd wordt. Door het bestaand netwerk te benutten kan Omnibuzz invloed uitoefenen op de landelijke richtlijnen en protocollen voor de uitvoering van het vervoer en de financiële continuïteit. Via deze weg hebben wij bijgedragen aan het beperken van de gevolgen van deze crisis voor klanten, gemeenten en vervoerders én een toekomstbestendig vervoerssysteem op langere termijn. In een volgend hoofdstuk volgt een kort overzicht van de activiteiten die hieruit zijn voortgekomen.

INTERNE BEDRIJFSVOERING

Doorontwikkeling klantportaal 'Mijn Omnibuzz' en digitoegankelijkheid

Het klantportaal waar klanten zelf hun ritten kunnen boeken is in december 2019 'live' gegaan. Door de terugval in vervoer en de beperkingen om informatiebijeenkomsten te organiseren, is het gebruik van het klantportaal in 2020

nauwelijks toegenomen. De tijd is benut om verbeteringen in het klantportaal door te voeren en dit toekomstbestendig te maken. Het huidig klantportaal is al goed afgestemd op de specifieke situatie en behoeften van Omnibuzz, maar voldoet niet aan de eisen voor digitale toegankelijkheid. Hierover leest u meer in het hoofdstuk 'Communicatie'.

Parallel is daarom gestart met de ontwikkeling van de 'Mijn Omnibuzz' omgeving (MO). Het huidig klantportaal zal in een latere fase in MO worden geïntegreerd. Het einddoel is een volwaardig portaal, waarin klanten:

- Ritten kunnen boeken, wijzigen en inzien.
- Klantgegevens kunnen inzien en (deels) wijzigen.
- Feedback per rit kunnen geven.
- Facturen en andere correspondentie kunnen ontvangen.
- Facturen kunnen betalen.

Op termijn kunnen onze klanten wellicht ander vervoer, zoals Valys en OV, als aanvulling of alternatief voor Omnibuzz plannen.

MO wordt ontwikkeld door partijen die het applicatielandschap van Omnibuzz mee opgericht hebben. Zij zijn al verantwoordelijk voor de (drempelvrije) vormgeving, huisstijl en de maatwerkapplicatie die wordt gebruikt voor de klantadministratie. Hierdoor is de technische inbedding in ons ICT-landschap aan de achterkant geborgd en krijgen onze klanten een klantvriendelijk en herkenbaar portaal, dat voldoet aan alle eisen op gebied van digitale toegankelijkheid (drempelvrij).

Optimalisatie werkprocessen, interne samenwerking en planning

Eind 2019 is Omnibuzz overgegaan naar een eigentijds ICT-platform, gebaseerd op Microsoft Office365, waarbij documenten centraal worden opgeslagen en voor iedereen (indien nodig) toegankelijk zijn. Dit gebeurt in een Sharepoint omgeving, waarbinnen een intranet gedeelte is gebouwd. In 2020 zijn verdere stappen gezet in de professionalisering van dit platform. Om de toegang vanuit verschillende plekken te faciliteren, is gekozen voor een open werkplek. Dit maakt het mogelijk om vanuit thuis met hetzelfde gemak en binnen de veiligheid van de kantooromgeving te werken en vormt de basis voor een moderne, snelle, flexibele en veilige manier van werken waarvoor minder datacapaciteit nodig is. Mede door deze investeringen verliep de overstap naar het grootschalig en noodgedwongen thuiswerken vloeiend en met minimale gevolgen voor klanten of medewerkers. Op verzoek van onze ICT-beheerder heeft een migratie plaatsgevonden van het datacenter zodat de continuïteit van onze data is geborgd.

Tevens heeft Omnibuzz in 2020 enkele verbeteracties geïmplementeerd in haar bedrijfsvoering om het inkoopproces te optimaliseren. Wij maken vanaf 2020 elk kwartaal een spilanalyse vanuit de crediteurenadministratie zodat wij proactief de uitgaven per crediteur kunnen monitoren.

Verder is het inkoopproces verder aangescherpt. Onderdeel hiervan zijn ook de budgetgesprekken die de adviseur finance en control periodiek met de budgethouders heeft. Een evaluatie hiervan heeft opgeleverd dat dit door alle betrokkenen als zeer positief wordt ervaren. Bovendien zijn wij hierdoor beter in control ten aanzien van de inkoop en budgetbewaking. Ook hebben wij in het proces van factuurafhandeling en factuurgoedkeuring verdere stappen gezet door een verbeterde en meer geautomatiseerde workflow. Tenslotte is er ook een contractenregister opgesteld waardoor wij overzicht kunnen houden op alle lopende contracten en verplichtingen.

Tot slot is Omnibuzz bezig met de voorbereidingen voor de rechtmatigheidsverantwoording, die vanaf boekjaar 2021 in de jaarrekening opgenomen dient te worden. Onderdeel hiervan is het intern auditplan dat in 2019 door het bestuur is vastgesteld en in 2020 voor het eerst is uitgevoerd. De bevindingen hiervan zijn aan het dagelijks bestuur voorgelegd en zullen de input vormen voor de interne audit in 2021.

Financiële administratie

Vanwege COVID-19 hebben wij het contant betaalverkeer in de voertuigen moeten stoppen en zijn alle klanten vanaf april 2020 op rekening gaan rijden. Door het terugvallend vervoer is de vrijgekomen capaciteit bij ritreservering, klantenservice en meldpunt klachten ingezet om incassomachtigingen en klantgegevens te actualiseren.

Alle klanten reizen intussen volledig op rekening, hetgeen wel leidt tot hogere druk– en portokosten vanwege het versturen van facturen. Dankzij de gerichte belactie hebben wij van veel klanten het e-mailadres gekregen waardoor fysieke postverzending beperkt kan blijven.

Door het toenemend volume aan facturen en debiteuren dat opvolging vraagt, hebben wij het facturatieproces moeten aanpassen.

Het afschaffen van geldhandelingen in het voertuig past binnen de ambitie om het vervoer efficiënt en veilig te organiseren. Deze ambitie is hierdoor versneld geïmplementeerd.

Naar aanleiding van de Europese richtlijn dat alle aanbestedende diensten verplicht e-facturen moeten kunnen ontvangen en verwerken, is e-facturatie geïmplementeerd. Dit zal naar verwachting efficiëntievoordelen opleveren.

In het kader van COVID-19 heeft Omnibuzz een aantal maatregelen moeten treffen die geleid hebben tot extra kosten. In onze administratie hebben wij daarvoor een afzonderlijke kostenplaats ingericht, zodat wij te allen tijde inzicht hebben in de extra kosten die COVID-19 met zich meebrengt.

In ons financiële systeem hebben wij in 2020 een belangrijke efficiencyslag gerealiseerd ten aanzien van de financiële boekingen en geautomatiseerde controles. De tijd die wij hiermee kunnen besparen, is ingezet om op andere onderdelen verbeteringen door te voeren en extra werkzaamheden als gevolg van COVID-19 op te vangen.

Planning en Control

In 2018 heeft het bestuur ingestemd met de nota ‘Reserves, voorzieningen, weerstandsvermogen en risicomanagement’. Deze nota vormt het kader voor de vorming en besteding van reserves en voorzieningen. Hierin zijn zaken als risicomanagement en het weerstandsvermogen opgenomen. Daarnaast stellen wij jaarlijks een uitgangspuntennotitie op. Door deze werkwijze zijn deelnemende gemeenten vroegtijdig betrokken bij beleidsmatige ontwikkelingen en houden zicht op de financiële consequenties hiervan.

Financiële rechtmatigheid en doelmatigheid zijn de kernwoorden van het intern auditplan. De eerste opzet van het intern auditplan zal dienen als basis voor de implementatie van de controle op financiële rechtmatigheid en doelmatigheid.

Naar aanleiding van de bevindingen van de eerste audit die is uitgevoerd in 2020 en de aankomende wetswijziging zullen wij het intern audit plan actualiseren zodat wij een goede basis hebben voor de rechtmatigheidsverklaring.

Met het oog op de uitzonderlijke situatie rondom COVID-19 hebben wij de gemeenten, naast de bestaande maandrapportages (maraps) en voortgangsrapportages, tussentijds extra geïnformeerd over de financiële stand van zaken.

Inkoop en aanbesteding

Naar aanleiding van een overleg met de accountant is het inkoopbeleid geprofessionaliseerd. Alle diensten en producten die Omnibuzz afneemt of overweegt af te nemen, toetsen wij aan ons vigerende inkoopbeleid. Hiermee wordt de compliance en de kwaliteit van contracten met derden geborgd.

6

OMNIBUZZ–VERVOER IN TIJDEN VAN CRISIS (COVID-19)

6. Omnibuzz-vervoer in tijden van crisis (COVID-19)

De gemeenten zijn gedurende 2020 regelmatig en uitgebreid geïnformeerd over COVID-19, de landelijke richtlijnen en de gevolgen hiervan voor onze klanten, vervoerders en de gemeenten zelf. Wij noemen in een kort overzicht de belangrijkste elementen. Voor de juiste context, gaan wij eerst in op de cijfermatige ontwikkeling van ons vervoer.

OMNIBUZZ IN CIJFERS

Ontwikkeling klantenbestand

In 2020 is het klantenbestand van Omnibuzz afgenomen van 41.276 naar 39.114 klanten. Dit betekent een daling van 5,2%. Dit lijkt weinig verband te houden met COVID-19, want in 2019 daalde het klantenbestand ook al met 5,6%. Op gemeenteniveau nemen wij grote verschillen waar. In een enkele gemeente is het aantal klanten zelfs toegenomen. De dalingen op gemeenteniveau lopen op tot 29%. De opvallende daling heeft veelal te maken met het beleid van gemeenten die de vervoersvoorziening van klanten die niet reizen (tijdelijk) stopzetten. In algemene zin zien wij ook dat minder nieuwe klanten zijn ingestroomd. Hierbij kan COVID-19 wel degelijk een rol spelen, doordat potentiële nieuwe klanten hun aanvraag uitstellen of de indicatiestelling bemoeilijkt wordt door de geldende richtlijnen.

Voor Elkaar Pas

Van onze klanten is 25% in het bezit van een Voor Elkaar Pas (VEP). Van deze groep maakt 85% gebruik van de bijbehorende begeleiderspas, waarmee zij gratis een begeleider kunnen meenemen. Dit percentage op totaalniveau is al een aantal jaar constant. Wel zien wij wederom verschillen tussen gemeenten. Zo varieert het percentage VEP-passen van 13% in de gemeente Gennep tot 32% in Venlo.

Waarschijnlijk speelt het verschil in aanbod en de ‘dekkingsgraad’ van het OV per plaats een rol van betekenis, evenals een actief beleid om OV-gebruik te stimuleren.

Ontwikkeling vervoersvolume

In 2020 hebben de klanten in totaal 687.847 ritten gemaakt. In 2019 zijn er 1.327.636 ritten gemaakt. Dit betekent een daling van maar liefst 48,2%. In de tabel is duidelijk de relatie met COVID-19 zichtbaar. Halverwege de maand maart is het vervoer zeer sterk teruggelopen, waarna het volume weer langzaam omhoog krabbelt tot en met september.

Door de nieuwe aanscherpingen in het najaar valt het vervoersvolume in de laatste maanden weer verder terug.

> “De opvallende daling heeft veelal te maken met het beleid van gemeenten die de vervoersvoorziening van klanten die niet reizen (tijdelijk) stopzetten.”

TABEL OVERZICHT AANTAL RITTEN

Aantal ritten per maand	2019	2020	groei
januari	116.790	110.598	-5,3%
februari	110.296	101.571	-7,9%
maart	111.558	54.906	-50,8%
april	109.974	9.274	-91,6%
mei	116.307	19.038	-83,6%
juni	106.959	36.904	-65,5%
juli	102.638	60.244	-41,3%
augustus	105.956	60.065	-43,3%
september	110.375	69.762	-36,8%
oktober	117.244	61.282	-47,7%
november	113.172	53.569	-52,7%
december	106.367	50.634	-52,4%
Totaal	1.327.636	687.847	-48,2%

Een vergelijkbare ontwikkeling is terug te zien in de ontwikkeling van het reisvolume in zones.

TABEL OVERZICHT AANTAL ZONES

Maand	2019	2020	groei
januari	362.918	346.101	-4,6%
februari	344.594	316.747	-8,1%
maart	349.864	171.966	-50,8%
april	348.009	30.807	-91,1%
mei	367.910	63.861	-82,6%
juni	340.327	122.849	-63,9%
juli	326.204	196.448	-39,8%
augustus	335.932	194.357	-42,1%
september	348.794	226.558	-35,0%
oktober	367.431	197.443	-46,3%
november	353.844	173.808	-50,9%
december	335.695	164.133	-51,1%
Totaal	4.181.522	2.205.078	-47,3%

De volgende tabel toont de verreden zones ten opzichte van 2019 op gemeenteniveau.

Gemeente	2019	2020	Stijging/daling
Beek	49.695	27.919	-43,8%
Beekdaelen	118.871	63.488	-46,6%
Beesel	32.816	18.527	-43,5%
Bergen	26.054	16.238	-37,7%
Brunssum	140.785	78.827	-44,0%
Echt-Susteren	117.327	62.670	-46,6%
Eijsden-Margraten	87.370	50.469	-42,2%
Gennep	65.181	26.643	-59,1%
Gulpen-Wittem	56.825	32.620	-42,6%
Heerlen	436.406	233.117	-46,6%
Horst aan de Maas	97.094	51.116	-47,4%
Kerkrade	292.881	156.570	-46,5%
Landgraaf	214.957	116.820	-45,7%
Leudal	91.368	43.026	-52,9%
Maasgouw	87.447	43.676	-50,1%
Maastricht	701.034	354.927	-49,4%
Meerssen	104.627	56.244	-46,2%
Nederweert	37.151	16.687	-55,1%
Peel en Maas	95.568	51.669	-45,9%
Roerdalen	49.714	27.863	-44,0%
Roermond	162.009	84.467	-47,9%
Simpelveld	31.768	16.277	-48,8%
Sittard-Geleen	397.219	219.542	-44,7%
Stein	56.053	31.667	-43,5%
Vaals	37.502	20.546	-45,2%
Valkenburg aan de Geul	80.595	41.118	-49,0%
Venlo	292.181	151.129	-48,3%
Venray	87.616	43.014	-50,9%
Voerendaal	39.637	18.758	-52,7%
Weert	93.771	49.444	-47,3%
Totaal	4.181.522	2.205.078	-47,3%

De daling is in elke gemeente minimaal 37,7% (Bergen) en loopt op tot 59,1% in Gennep. De onderlinge verschillen geven aan dat ook bij de impact van COVID-19 lokale factoren bepalend zijn. Dit zou bijvoorbeeld te maken kunnen hebben met activiteiten die vanwege de maatregelen niet meer door gaan of grote (winkel)centra die gesloten zijn. Het totale vervoer is ten opzichte van 2019 in omvang ongeveer gehalveerd. Gedurende het dieptepunt zijn er dagelijks nog maar 300 ritten gereden in plaats van de gebruikelijke ruim 4.000 ritten Aangezien gemeenten in de begroting meestal met opslagpercentages werken, is de afwijking van de begroting nog groter. Door de compensatieregeling voor

de vervoerders heeft deze daling niet tot een evenredige kostenverlaging op vervoer geleid. Voor een uitgebreide toelichting op de financiële impact hiervan verwijzen wij naar de jaarrekening. Hierin lichten wij toe welke bedragen de vervoerders hebben gekregen voor vervoer en hoeveel aan compensatie. Tevens staat in de jaarrekening een toelichting op de financiële gevolgen voor de gemeenten.

CONTRACTBEHEER EN KWALITEITSASPECTEN

Wellicht ten overvloede; de daling van het vervoer maakt het voornemen om de chauffeurstekorten in 2020 aan te pakken overbodig. Omnibuzz voert op alle overige aspecten intensief overleg met de vervoerders. Het directe contact met de vervoerders leidt tot controle over het vervoer en een uitstekende kwaliteit op de weg. De effecten van de overheidsmaatregelen ter bestrijding van de verspreiding van COVID-19 heeft in 2020 behoorlijk wat extra inspanning gevraagd. Om te voorkomen dat vervoerders financieel in de problemen komen, hebben het Rijk en VNG de opdrachtgevers doelgroepenvervoer opgeroepen om goede afspraken te maken over de ondersteuning in kader van de continuïteit van het vervoer en de bedrijven. Het Rijk heeft afgekondigd dat de publieke contracten waarin het vervoer is ingekocht de voorliggende voorziening is om te zorgen voor financiële ondersteuning en niet de overige NOW-regelingen. De gelden die het Rijk via het Gemeentefonds ter beschikking stelt om doelgroepenvervoer lokaal in te kopen worden als financiële bron voor deze ondersteuning aangemerkt.

Omnibuzz heeft in de maanden maart tot en met juni de normale bevoorschotting doorbetaald. Deze is gebaseerd op 75% van de gemiddelde maandomzet in 2019. Aan het einde van elke maand wordt doorgaans met de vervoerders afgerekend op basis van het werkelijk aantal verreden zones. Dit is vastgelegd in de raamovereenkomst. Deze afrekening hebben wij uitgesteld in lijn met het verzoek van het Rijk en de VNG. Uitgangspunt in deze periode is dat de vervoerders de voorschotten behouden, dus geldt: voorschot is gelijk aan eindafrekening. Daarnaast worden de afspraken, zoals vastgelegd in het addendum, opgeschort en hoeven de vervoerders de afgesproken korting van 3% (NEA-dossier) derhalve niet te verrekenen. Hierdoor bedraagt de compensatie vanuit vervoerdersperspectief 78% van de verwachte omzet. Deze bestaat deels uit een uitbetaling (75%), deels uit een kwijtschelding van de NEA–korting (3%). Vanaf juli is een afbouwscenario van kracht dat, na bestuurlijke goedkeuring, is overeengekomen met de vervoerders. Deze afspraken zijn in een addendum op de lopende contracten vastgelegd. Deze manier van werken is juridisch getoetst.

Het deel van het voorschot dat in het kader van de eindafrekening wordt uitgekeerd zonder dat als tegenprestatie voor de uitvoering van doelgroepenvervoer te gelden heeft, wordt door Omnibuzz beschouwd als coronacompensatie. De kwijtschelding van de NEA-korting van 3 % komt hier nog bij. In het afbouwscenario leidt dit tot een vergoeding van (72% + 3% =) 75% van de gemiddelde maandomzet in 2019 in juli en (69% + 3% =) 72% vanaf augustus. De maand september vormt een uitzondering, omdat in die maand in 6 percelen het volume minimaal 60% van de omzet van 2019 bedraagt, waardoor het flexibel tarief van toepassing is. Na september zakt het vervoer wederom onder de grens van 60% en sindsdien is de afrekening gelijk aan augustus (72%). Het afbouwscenario betekent voor gemeenten dat de totale compensatie aan de vervoerders ongeveer 6% (72% ten opzichte van 78%) lager uitvalt dan in de compensatie-afspraken in maart-juni. Vanwege de complexiteit en gevoeligheid wordt het afbouwscenario in het jaarverslag verder niet toegelicht.

Vanaf maart 2020 omvat het contractbeheer het beheren van de oorspronkelijke contracten plus alle aanvullende en noodzakelijke afspraken in het kader van COVID-19. Het controleren op naleving van de COVID-19-protocollen bij de vervoerders vraagt in deze tijd ook extra aandacht. Vervoerders hebben echt laten zien dat het veilig vervoer van onze klanten ook voor hen voorop staat.

Omdat er sprake is van een goede verstandhouding tussen vervoerders en Omnibuzz kan snel geanticipeerd worden op veranderende omstandigheden. Gezamenlijke inspanning heeft ertoe geleid dat ook gedurende dit hectische

jaar het vervoer, voor zover mogelijk en toegestaan, op een veilige manier is uitgevoerd. Binnen het versterkte partnership hebben onze vervoerders zich in tijden van nood uiterst flexibel opgesteld en mede hierdoor kan Omnibuzz heel snel inspelen op de urgente behoefte aan 'COVID-19 vervoer'. Concreet hebben onze vervoerders via de centrale van Omnibuzz mensen van en naar verschillende COVID-19-locaties gebracht. De maatschappelijke effecten van dit vervoer reiken verder dan het klantenbestand van Omnibuzz.

Kwaliteitscontroles vervoerders

Omnibuzz verricht dagelijks kwaliteitscontroles bij de taxibedrijven en controleert periodiek de punctualiteit van de uitgevoerde ritten. Daarnaast houden wij permanent de belangrijkste kwaliteitsindicatoren bij, zoals klachten, dataterugkoppeling, no shows etc. Als een bedrijf achterblijft bij de afgesproken normen signaleren wij dit tijdig en zetten wij verbetertrajecten met het desbetreffende taxibedrijf in gang. Tevens voeren wij overleg met de bedrijfsleiding van vervoerders en ondersteunen wij bij informatiebijeenkomsten voor de chauffeurs.

Punctualiteit

Mede door het dalend volume is de punctualiteit gedurende 2020 extreem hoog geweest. In de context van de continuïteitsafspraken is afgesproken dat vervoerders op dit aspect geen vergoeding (bonus) ontvangen voor deze periode, met uitzondering van de maanden januari, februari en september. In januari is aan één vervoerder een malus opgelegd, verder zijn uitsluitend bonussen uitgekeerd. Financieel hebben de goede prestaties een 'negatief' effect (het saldo bonus – malus over 2020 is ongeveer € 24.000,–). De constante, hoge uitvoeringskwaliteit is in deze onwerkelijke tijd een compliment waard aan onze vervoerders.

Klachten

In 2020 zijn in totaal 2.013 klachten ingediend, waarvan 972 gegrond. Van 54 klachten is de status niet duidelijk, omdat deze nog niet beoordeeld zijn. Dat betekent dat 49,6% van de beoordeelde klachten gegrond zijn. Op 687.847 ritten betekent dit ongeveer 1,4 gegronde klacht per 1.000 ritten. Dit blijft dus ruim onder de afgesproken kwaliteitsnorm van (maximaal) 3 gegronde klachten op 1.000 ritten. In 2019 was er sprake van 2 gegronde klachten op 1.000 ritten. Dit is vooral veroorzaakt door een piek in de klachten naar aanleiding van lange wachttijden en boekingsfouten door de invoering van een nieuw reserveringssysteem. De daling van het aantal klachten geeft aan dat de kwaliteit van de ritten tijdens COVID-19 goed is gebleven. Bovendien is in 2020 geen enkele keer een beroep gedaan op de onafhankelijke klachtencommissie.

De pandemie heeft geleid tot het toevoegen van een nieuwe beoordelingscategorie: 'geen oordeel'. Deze wordt gebruikt als er geen oordeel aan klachten gegeven wordt, bijvoorbeeld als deze betrekking heeft op de maatregelen tegen COVID-19. Deze aanpassing is nodig om te voorkomen dat de verantwoordelijkheid voor eventuele verspreiding van het virus niet aan Omnibuzz toegewezen kan worden. In 2020 zijn 56 klachten ingediend in deze categorie.

De meeste klachten hebben betrekking op de chauffeur. Dit is in het verleden ook het geval. In 2020 zien wij een stijging van de klachten als gevolg van de toepassing van de COVID-19 maatregelen door de chauffeurs. Dit is echter in essentie geen klacht over de chauffeur, maar over de maatregelen die deze chauffeur verplicht moet toepassen in de uitvoering. Daarom is een categorie 'maatregelen' aangemaakt, waarbij een groot deel als 'geen oordeel' wordt beoordeeld. Deze nieuwe categorie is pas gedurende het jaar aangemaakt, waardoor klachten eerder nog worden toegewezen aan bijvoorbeeld de chauffeur. De invoering van de nieuwe categorie geeft achteraf een beeld van de ingediende klachten omtrent COVID-19.

Afgelopen jaar heeft Omnibuzz dus een aantal wijzigingen aan de systemen en processen van de klachtenafhandeling aangebracht. Tevens bekijken wij of wij de

klachtenafhandeling elders binnen de organisatie kunnen onderbrengen.

Ritten zonder data

Het percentage dataterugkoppeling moet minimaal 95% bedragen. Er zijn 3319 ritten waar geen data van teruggekoppeld is, hetgeen overeenkomt met een percentage van 0,48%. De dataterugkoppeling is bij alle taxibedrijven stabiel.

Emissienorm

De vervoerders hebben bij de aanbesteding ingeschreven met de intentie om stapsgewijs te groeien naar een volledig emissievrije uitvoering van de ritten. Door de maatregelen omtrent COVID-19 hebben vervoerders gedurende 2020 regelmatig (voertuig-)keuzes moeten maken die bijdragen aan het terugdringen van de verspreiding van het virus. Denk hierbij aan de inzet van bussen in plaats van personenauto's. Deze zijn noodzakelijk geweest zodat het vervoer op de juiste manier, binnen de protocollen en richtlijnen, uitgevoerd kunnen worden. Het gevolg van deze keuzes is dat dit voor een deel ten koste is gegaan van de inzet van duurzame auto's. Waar mogelijk zijn nog steeds elektrische voertuigen ingezet.

No Show

Ondanks dat Omnibuzz actief klanten benadert die zich frequent loosmelden, is het aantal no shows 2,3% ten opzichte van het streefcijfer 2%. Dit is vooral voor de vervoerders nadelig, want deze ritten worden niet afgerekend. Het percentage loosmeldingen is voor elke vervoerder ongeveer hetzelfde; ongeveer 2 tot 3% van de ritten. De oorzaak voor de loosmeldingen ligt meestal niet bij de vervoerder, maar bij de klant die bijvoorbeeld fouten maakt bij het boeken van ritten of vergeet dat een rit is geboekt.

Klanttevredenheid

Om de kwaliteit van de dienstverlening continu te verbeteren, voeren wij een klanttevredenheidsonderzoek uit. De klantenservice vraagt wekelijks klanten die enkele dagen van tevoren een rit hebben gemaakt naar hun ervaringen met ons vervoer. Dit levert veel inzicht op in de klantbeleving over de kwaliteit van het vervoer. Bovendien biedt het steekproefsgewijze klantcontact onze klanten de mogelijkheid om laagdrempelig eventuele onvrede (klachten) te uiten, vragen te stellen of te informeren naar vervoersaspecten. Door de enorme terugval in vervoer en dus reizende klanten, is geen onderzoek gedaan tussen 13 maart en 18 augustus. In 2020 zijn desondanks 2.801 mensen bevraagd over de ervaringen tijdens hun rit. De vragen zijn bovendien aangepast aan het reizen tijdens COVID-19.

Omnibuzz heeft zelf intern onderzoek uitgevoerd onder de klanten die zijn blijven reizen tijdens COVID-19 of juist niet meer reizen. Dit levert inzicht op in de overwegingen van onze klanten. Deze inzichten komen van pas in de communicatie en kunnen gebruikt worden om invulling te geven aan de opdracht van het algemeen bestuur om de maatschappelijke functie van het vervoer te blijven borgen. De gemiddelde waardering van de klant is 8,2. In 2019 was de gemiddelde waardering een 8,1. De klanttevredenheid is in deze periode dus onveranderd hoog gebleven.

ANDERE IMPACT DOOR COVID-19

De gevolgen van COVID-19 op het vervoer zijn dus enorm. Dit geldt in zekere mate ook voor de organisatie omdat veel reguliere processen, afspraken en kaders 'opnieuw uitgevonden' moeten worden. Thuiswerken maakt voortaan onderdeel uit van de bedrijfsvoering in 'het nieuwe normaal'. De processen zijn hierop aangepast. Het thuiswerken kan voor een aantal afdelingen zonder noemenswaardige aanpassingen vanaf het begin worden gerealiseerd. Om praktische redenen (bijvoorbeeld postverwerking en het printen van vervoerspassen) zijn nog maximaal 2 medewerkers van de klantenservice dagelijks op kantoor aanwezig. Ook voor ritreservering zijn thuiswerkplekken gerealiseerd. Hiervoor zijn investeringen in infrastructuur en hardware noodzakelijk geweest. Voor dit project is vanuit het A&O fonds gemeenten een

subsidie toegekend. De overgang naar thuiswerken past in het plan van aanpak RI&E. De ervaringen (psychosociale arbeidsbelasting) monitoren wij onder andere via een medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Naar aanleiding van een verzoek van de GGD Zuid-Limburg zijn medewerkers van Omnibuzz (ritreservering) gedetacheerd naar de GGD en ingezet voor contactonderzoek. Voor de GGD biedt de snelle beschikbaarheid van personeel een uitkomst om deze acute situatie het hoofd te bieden; voor Omnibuzz dalen tijdelijk de loonkosten. Een aantal andere specifieke kosten zijn lager uitgevallen, zoals reis – en opleidingskosten. Daarnaast zijn bepaalde activiteiten zoals data-analyse en archivering vooruitgeschoven in de tijd en is het klanttevredenheidsonderzoek tijdelijk niet uitgevoerd. Tevens is minder externe inhuur ingezet en zijn de facilitaire uitgaven lager uitgevallen. Waar mogelijk zijn medewerkers flexibel ingezet. De flexibele schil bij het callcenter is na het inzakken van het vervoer zo weinig mogelijk ingezet. Daarom is van deze medewerkers, indien mogelijk, afscheid genomen.

De beheerkosten bewegen nauwelijks mee met het vervoersvolume. Direct afschalen op personeel is geen optie, omdat de meeste medewerkers van Omnibuzz een vaste aanstelling hebben. Een andere belangrijke parameter is de gemiddelde gesprekstijd, die als gevolg van COVID-19 aanzienlijk is toegenomen. Enerzijds omdat klanten heel veel vragen hebben als gevolg van de diverse maatregelen (gebruik mondkapjes, hulpmiddelen etc.). Anderzijds zijn wij verplicht om bij de ritreservering een gezondheidscheck uit te voeren. Deze zaken leiden tot een toename van de gemiddelde gesprekstijd van circa 15%. Hiermee houden wij rekening bij de planning van de ritreservering. De klantenservice kent geen flexibele schil. Het aantal inkomende telefoongesprekken is – ondanks het lagere aantal ritten – op deze afdeling vrijwel op hetzelfde niveau omdat klanten toch veel vragen hebben. In de periode dat het vervoer is ingezakt, is de klantenservice bovendien ingezet voor een grootschalige belactie om e-mailadressen en incassoformulieren van klanten en/of gemachtigden te vergaren.

De financiële administratie heeft als gevolg van het uitbreken van COVID-19 veel additionele werkzaamheden moeten verrichten. Alle klanten zijn overgegaan op rekeningrijden. Dit heeft geleid tot een forse aanpassing in de automatisering van dit proces. Met het aantrekken van het vervoer heeft dit ook geleid tot een aanzienlijke groei van het aantal facturen en het debiteurenbeheer. Deze extra werkzaamheden hebben wij binnen de bestaande formatie kunnen uitvoeren, mede omdat medewerkers van het klachtenmeldpunt hierbij zijn ingezet.

Verder heeft de aangepaste afrekensystematiek met vervoerders en gemeenten veel tijd gevergd vanwege het continueren en afbouwen van voorschotten aan vervoerders het uitstel van de afrekening en de registratie van COVID-19 gerelateerde kosten voor de declaratie bij het Rijk. De belangrijkste uitgaven betreffen klantcommunicatie (extra nieuwsbrieven), inrichting thuiswerkplekken (vooral callcenter werkplekken), kosten om chauffeurscabines aan te passen en systeemaanpassingen als gevolg van het afschaffen van het contant betaalverkeer. Daar tegenover staat een aantal opbrengsten uit de subsidie thuiswerkplekken (A&O fonds) en detachering van enkele medewerkers bij de GGD. Voor de financiële informatie verwijzen wij naar de jaarrekening.

De doorbetaling van het vervoer en COVID-19 compensatie aan de vervoerders moeten gemeenten betalen uit de reeds begrote posten en de middelen die hiervoor via het gemeentefonds beschikbaar zijn gesteld. Deze kosten worden niet tot deze meerkosten gerekend en derhalve niet gecompenseerd door het Rijk. Bovendien compliceert dit de afrekening met gemeenten en zijn talrijke btw-correcties noodzakelijk geweest.

Ook bij de staffuncties is er sprake van extra werkzaamheden, zoals de vele aanpassingen als gevolg van de landelijke maatregelen, de continuïteitsafspraken met de vervoerders, afspraken over maatwerkvervoer (COVID-19 hotels, vervoer van en naar huisartsen etc.) en de communicatie hierover. Omnibuzz heeft zich verder actief bemoeid met de landelijke lobby en heeft deelgenomen aan een overleg om tot deze afspraken te komen.

Wij hebben een WOB-verzoek van Taxiwerq in behandeling inzake de doorbetaling van niet-gereden ritten van alle doelgroepenvervoer (dus niet alleen het Omnibuzz-vervoer) in opdracht van gemeenten. Taxiwerq heeft dit WOB-verzoek ingediend bij alle deelnemende gemeenten. Omnibuzz handelt dit verzoek namens alle gemeenten af. In januari 2021 heeft Taxiwerq dit verzoek overigens teruggetrokken.

De hectiek en de wisselende protocollen en uitvoeringsregels hebben geleid tot een explosieve communicatiebehoefte bij alle partijen. De voortdurend veranderende richtlijnen in het vervoer vragen om intensieve communicatie met klanten. Dit is gebeurd via extra (nieuws-) brieven, veelvuldige nieuwsberichten op de website en telefonisch contact. Ook de communicatie met het cliëntenpanel is in deze fase geïntensiveerd via onder andere beeldbellen en e-mail. Bestuurders, contactambtenaren en financiële collega's zijn voortdurend via informatiebrieven, rapportages en updates op de hoogte gehouden van alle relevante ontwikkelingen. Verder is er intensief contact met ambtenaren rond de financiële impact en vooruitzichten en over extra maatwerk voor individuele klanten in de uitvoering van het vervoer, zoals de uitzondering op de mondkapjesplicht.

Samenvattend kan gesteld worden dat COVID-19 niet leidt tot een directe vermindering van de beheerkosten (personele inzet) van Omnibuzz. Waar mogelijk is gesneden in de kosten. Waar dit niet kan, is de beschikbare capaciteit snel en flexibel ingezet voor nieuwe behoeften. De tijdelijke 'overcapaciteit' is veelal maatschappelijk ingezet, zowel binnen de organisatie als op de weg. Hierdoor zijn ondanks de crisis veel positieve resultaten behaald in deze periode. Tegelijk houden wij het systeem overeind voor de toekomst, want ook in de toekomst blijven we dit systeem hanteren. Dit is in lijn met het bestuursbesluit om de continuïteit van onze vervoerders voor de lange termijn te borgen (na COVID-19). Het neemt niet weg dat vervoerders en Omnibuzz goed kijken naar de ontwikkelingen richting het 'nieuwe normaal' en hier de onderlinge afspraken op afstemmen. Dit gebeurt stapsgewijs en in goed overleg.

7

OVERLEG-STRUCTUREN

7. Overlegstructuren

Omnibuzz heeft te maken met diverse stakeholders.

BESTUUR

Het algemeen bestuur van Omnibuzz bestaat uit de wethouders van 30 aangesloten Limburgse gemeenten. Conform artikel 9 van de Gemeenschappelijke Regeling is een dagelijks bestuur gevormd met 7 leden; drie uit Noord– en Midden-Limburg en vier uit Zuid-Limburg. Wethouder mevrouw Smitsmans–Burhenne is in 2019 als voorzitter aangesteld. De volledige samenstelling van het bestuur staat in onderstaande overzichten.

LEDEN ALGEMEEN BESTUUR

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Dhr. T. van Es
Beesel	Dhr. B. Jacobs
Beekdaelen	Dhr. J. Timmermans
Bergen	Mevr. C. Ponjee
Brunssum	Dhr. S. L'Espoir
Echt-Susteren	Dhr. G. Frische
Eijsden-Margraten	Dhr. C. Piatek
Gennep	Dhr. R. Janssen
Gulpen-Wittem	Dhr. P. Franssen
Heerlen	Dhr. P. Van Zutphen
Horst aan de Maas	Dhr. R. Bouten
Kerkrade	Dhr. L. Jongen
Landgraaf	Dhr. A. Schiffelers
Leudal	Dhr. M. Janssen
Maasgouw	Dhr. M. Wilms
Maastricht	Mevr. A. Bastiaans
Meerssen	Dhr. R. Dupont
Nederweert	Mevr. C. Dieteren
Peel en Maas	Mevr. A. Mestrom
Roerdalen	Mevr. E. Cuijpers
Roermond	Mevr. M. Smitsmans-Burhenne
Simpelveld	Dhr. T. Gulpen
Sittard-Geleen	Dhr. T. Raven
Stein	Dhr. H. Janssen
Vaals	Dhr. P. De Graauw
Valkenburg	Dhr. R. Meijers
Venlo	Dhr. F. Schatorjé
Venray	Mevr. A. Thielen
Voerendaal	Dhr. H. Coenen
Weert	Dhr. P. Sterk

LEDEN DAGELIJKS BESTUUR OMNIBUZZ

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Beekdaelen	Dhr. J. Timmermans
Heerlen	Dhr. P. Van Zutphen (vervangend voorzitter)
Horst aan de Maas	Dhr. R. Bouten
Maastricht	Mevr. A. Bastiaans
Roermond	Mevr. M. Smitsmans-Burhenne (voorzitter)
Sittard-Geleen	Dhr. T. Raven
Venlo	Dhr. F. Schatorjé

AMBTELIJK OVERLEG

Alle deelnemende gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid over het doelgroepenvervoer. Omnibuzz adviseert en ondersteunt hen hierbij op basis van inhoudelijke vervoerskennis. Er vindt derhalve frequent onderling overleg plaats.

Het ambtelijk overleg met de contactambtenaren voor alle deelnemende gemeenten dient als ambtelijke voorbereiding op de vergadering van het algemeen bestuur. Daarnaast vindt overleg plaats met de commissie van advies, bestaande uit een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten die in het dagelijks bestuur zitten. Met deze commissie bereiden wij de vergadering van het dagelijks bestuur voor. Elk jaar organiseert Omnibuzz tevens voor alle contactambtenaren een aantal themabijeenkomsten waar ruimte is voor meer diepgang. De noodzaak en de actualiteit bepalen het exacte aantal. Afhankelijk van het onderwerp worden ook de financiële contactpersonen van gemeenten uitgenodigd.

De medewerkers van Omnibuzz zijn altijd beschikbaar voor het direct beantwoorden van vragen en pakken verzoeken van gemeenten op. Dat gebeurt via de contactambtenaar die door de gemeente is aangewezen als contactpersoon voor ons. Ook hebben wij een centraal contactpunt waar gemeenten met al hun vragen terecht kunnen.

CLIËNTENPANEL

Omnibuzz heeft een cliëntenpanel met een onafhankelijke status. Veel leden hebben jarenlange ervaring met doelgroepenvervoer en hebben al geruime tijd contact met (groepen) klanten van Omnibuzz. Er is vertegenwoordiging vanuit verschillende subgroepen, zoals senioren, jeugdigen, mensen met visuele, lichamelijke, verstandelijke en meervoudige beperkingen, leden uit Wmo-raden en burgeradviesraden etc. Hierdoor vormen zij een goede brug tussen de klanten en Omnibuzz. Elk afzonderlijk lid levert hierin een actieve bijdrage en communiceert naar de eigen achterban. Dit verloopt tot dusver voor alle partijen voortvarend.

In 2020 is het cliëntenpanel vooral via digitale kanalen intensief geïnformeerd over de gevolgen van de COVID-19 maatregelen voor ons vervoer, hetgeen zeer positief ontvangen is

STAKEHOLDERMANAGEMENT

Omnibuzz investeert in de relatie met stakeholders. Wij organiseren twee informatiebijeenkomsten per jaar voor gemeenteraadsleden. Wij lichten hierin relevante onderwerpen toe en de raadsleden kunnen vragen stellen. Om

de reisafstand te beperken, organiseren wij dezelfde bijeenkomst doorgaans voor de regio Zuid- en Midden-Limburg en Noord-Limburg. Het aantal aanwezigen varieert van ongeveer 15 tot 35 personen per bijeenkomst. In 2020 hebben deze bijeenkomsten digitaal plaatsgevonden. Dit is op voorhand niet ideaal. Positief is dat de laagdrempelige opzet door de aanwezigen als zeer prettig is ervaren. Omnibuzz wordt regelmatig benaderd om toelichting te geven aan individuele gemeenteraden of op intergemeentelijke bijeenkomsten. Hierin uiten de raadsleden regelmatig hun waardering voor de organisatie van de raadsinformatiebijeenkomsten.

Omnibuzz is samen met verschillende gemeenten en gemeenschappelijke regelingen aangesloten bij een controllersoverleg dat elk kwartaal plaatsvindt. Tijdens deze bijeenkomst komen relevante onderwerpen aan bod zoals bijvoorbeeld de rechtmatigheidsverantwoording en welke gevolgen dit heeft voor de gemeenten en gemeenschappelijke regelingen.

Desgewenst voert Omnibuzz overleg met zorgorganisaties, instellingen of vertegenwoordigingen van andere subgroepen binnen het klantenbestand. Dit levert veel onderling begrip op en leidt tot een betere verstandhouding, waardoor knelpunten in praktijk sneller worden aangekaart en opgepakt.

Omnibuzz onderhoudt in wisselende mate en afhankelijk van de behoefte contact met andere stakeholders, zoals de Provincie Limburg, werkgeversorganisatie KNV, brancheorganisatie SFT, FNV en andere landelijke organisaties en overheden. Hun rol wordt in andere paragrafen toegelicht.

omnibuzz
120
omnibuzz

8

BEHEERS-MAATREGELEN

8. Beheersmaatregelen

INTERNE MAATREGELEN

Naar aanleiding van de stijging van de kosten is sinds 2018 een aantal beheersmaatregelen doorgevoerd om verdere stijgingen te voorkomen. De positieve effecten hiervan zijn veelal structureel van aard en zullen de komende jaren toenemen. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar de jaarverslagen van voorgaande jaren. Veel maatregelen zijn gericht op het beheersbaar houden van het vervoersvolume. Door alle effecten van COVID-19 is dit vervoer al heel ver teruggevallen. De focus zal door deze ontwikkeling naar verwachting gaan verschuiven naar inzet van de beschikbare capaciteit en afstemming hiervan op 'het nieuwe normaal'.

Een belangrijke pijler in de beheersmaatregelen die nog in ontwikkeling is, is het digitaal reserveren van ritten via het klantportaal. In 2020 is veel voorbereid om het klantportaal door te ontwikkelen tot een volwaardig digitaal portaal voor klanten. Meer hierover leest u onder pijler 3.

EXTERNE MAATREGELEN

Samen met de gemeenten heeft Omnibuzz externe maatregelen geformuleerd waarover op gemeentelijk niveau besloten wordt. Dit betreft:

- Tariefswijzigingen.
- Aanpassingen van het budget.
- Onderzoek naar indicaties.
- Reisopties.
- Oneigenlijk gebruik en de mogelijkheden tot instroom van ander doelgroepenvervoer (in bepaalde mate).

Omnibuzz heeft hiervoor instrumenten en tools ontwikkeld op basis waarvan individuele gemeenten keuzes kunnen maken. Zo is er een richtlijn voor indicatiestelling opgeleverd met 'best practices' en een analysemodule om oneigenlijk gebruik te detecteren en analyseren. Met betrekking tot het klanttarief heeft een juridische werkgroep voor Omnibuzz een advies opgesteld. Aan de hand van dit advies volgt in 2021 een voorstel aan de gemeenten waarmee ze besluitvorming in de eigen gemeente kunnen initieren. Bovendien kan elke individuele gemeente Omnibuzz altijd benaderen om concrete beheersmaatregelen door te rekenen en te onderzoeken wat mogelijk is.

Omnibuzz heeft de externe maatregelen in 2020 geëvalueerd en het bestuur geïnformeerd over de resultaten. De voorbeelden van gemeenten die actie hebben ondernomen naar aanleiding van de voorgestelde beheersmaatregelen, tonen aan dat hiermee (aanzienlijke) besparingen kunnen worden gerealiseerd. Voor Omnibuzz is deze taak afgerond, de toepassing door (individuele) gemeenten bepaalt de uiteindelijke besparing van deze maatregelen.

CONTRACTUELE MELDPLICHT INVOERING MAATREGELEN

Vanuit de visie dat alleen marktconforme tarieven de sector gezond kunnen houden, is Omnibuzz contractueel verplicht om tijdig – drie tot zes maanden vooraf – volumebeperkende maatregelen richting vervoerders aan te kondigen. Zo kan de vervoerder passende maatregelen nemen en zich voorbereiden op (fors) omzetverlies als gevolg van invoering van de desbetreffende maatregel.

Bij fluctuaties van meer dan 10% is aanpassing van de tarieven mogelijk. Het is voor elke afzonderlijke gemeenten wenselijk om rekening te houden met deze afspraak in de besluitvorming. Anders lopen zij het risico dat de vervoerder contractueel recht heeft op compensatie.

9

PERSONEEL

9. Personeel

Per 1 januari 2020 is de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) ingevoerd. Omnibuzz heeft hiertoe alle medewerkers een arbeidsovereenkomst aangeboden die in de plaats kwam van de eenzijdige ambtelijke aanstelling. Door de invoering van de Wnra is het Burgerlijk Wetboek van kracht geworden op de dienstverbanden van de ambtelijk medewerkers van Omnibuzz. De invoering gaat tevens gepaard met het invoeren van een nieuwe cao en het aanpassen van alle rechtspositionele regelingen die zijn vastgelegd in een nieuw personeelshandboek. Alle medewerkers hebben hun arbeidsovereenkomst getekend; hierbij is geen sprake geweest van geschillen.

PERSONEELSBELEID

Omnibuzz is in 2020 lid geworden van de nieuw opgerichte werkgeversvereniging Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties (WSGO). Deze werkgeversvereniging is opgericht door de VNG omdat alleen gemeenten lid kunnen worden van de VNG. De WSGO onderhandelt in nauwe afstemming met de VNG met de vakbonden over het vaststellen van de cao. Het lidmaatschap is juridisch noodzakelijk om ervoor te zorgen dat werkgever en werknemers gebonden zijn aan de cao inclusief toekomstige wijzigingen hiervan.

GEVOLGEN COVID-19

Ook Omnibuzz geeft gehoor aan de oproep van de overheid om iedereen zoveel mogelijk thuis te laten werken. Alle medewerkers waarbij het technisch haalbaar is om dat te doen, werken vanaf 16 maart vanuit thuis. Voor de medewerkers van het callcenter en de klantenservice is dat op die datum nog niet mogelijk. Er is gezocht naar mogelijkheden om het thuiswerken ook voor deze organisatieonderdelen mogelijk te maken. Een en ander is fasegewijs gerealiseerd waardoor met ingang van 7 november in principe iedere medewerker thuiswerkt. Met de OR is een COVID-19 protocol afgesproken waarin de uitgangspunten en gedragsregels zijn vastgelegd. Omdat op dat moment nog wordt uitgegaan van de mogelijkheid om op redelijke termijn terug te keren naar de 'normaliteit', bevat dit protocol ook afspraken hoe de terugkeer naar kantoor dient plaats te vinden. Thans is het nog onduidelijk wanneer dit mogelijk is.

2020 is ook het jaar geweest waarin de overgang naar een nieuwe salarisverwerker heeft plaatsgevonden. Omnibuzz heeft gekozen voor het Shared Service Center Zuid Limburg (SSCZL) in Heerlen; een samenwerkingsverband tussen de drie grote gemeenten in Zuid-Limburg dat helaas in de loop van 2020 is beëindigd. Teneinde de continuïteit van de salarisverwerking te kunnen borgen is de dienstverlening overgegaan naar de gemeente Sittard–Geleen. Het personeelsbestand van Omnibuzz is in 2020 gelijk gebleven. Drie medewerkers die werkzaam zijn via een intermediair hebben wij een arbeidsovereenkomst bij Omnibuzz aangeboden. Als gevolg van de COVID–19 beperkingen is de omvang van het vervoer vanaf maart sterk teruggelopen. Dit heeft gevolgen gehad voor de bezetting van het callcenter. Alle contracten met uitzendkrachten die werken in het callcenter zijn in maart beëindigd. Twee vaste medewerkers zijn gedetacheerd bij de GGD om mee te werken aan het bron – en contactonderzoek.

OPLEIDINGEN

Het volgen van fysieke opleidingen en/of trainingen is in 2020 geheel tot stilstand gekomen. Door de IGOM-academie is het opleidingsaanbod waar mogelijk omgezet naar een digitale versie. Hoewel de animo hiervoor bij de medewerkers minder is, is er toch nog een groot aantal trainingen in 2020 gevolgd.

VERZUIM

Als gevolg van COVID-19 is het verzuim in 2020 gestegen. Een deel hiervan kunnen we duiden als preventief verzuim. In de maanden dat de testmogelijkheden nog beperkt zijn, worden alle medewerkers met COVID 19-achtige klachten preventief naar huis gestuurd. Verder is gebleken dat het verzuim in overwegende mate niet werkgerelateerd is.

ARBO

De vastgesteld Risico-Inventarisatie en –Evaluatie (RI&E) is in 2020 verder uitgebreid met een plan van aanpak. De voortgang hiervan bespreken wij periodiek in de MT– en OR-vergaderingen. Verder is een COVID-19 module opgesteld op basis van een model van de VNG. Het geplande periodiek arbeidsgeneeskundig onderzoek (pago) is in verband met COVID-19 doorgeschoven naar 2021.

10

COMMUNICATIE

10. Communicatie

Het zal u niet verbazen dat de communicatie van Omnibuzz in 2020 vooral via digitale communicatiemiddelen heeft plaatsgevonden. Dit geldt zeker voor de interne communicatie, aangezien de meeste medewerkers vanaf half maart thuis aan het werk zijn geweest. De externe communicatie (vooral klantcommunicatie) heeft zoveel mogelijk en daar waar mogelijk analoog plaatsgevonden via (nieuws)brieven.

Soms hebben wij moeten kiezen voor klantcommunicatie via digitale middelen (nieuwsberichten via de website en berichten via e-mail) omdat wij vaak snel en kort achter elkaar maatregelen op basis van de landelijke richtlijnen en protocollen hebben moeten nemen. Wij zijn ons er terdege van bewust geweest dat dit voor onze klanten, waarvan een groot aantal gezien de leeftijd niet digitaal vaardig is, niet ideaal is.

De communicatie met ons bestuur en de gemeenteraden verloopt in 2020 – naar ieders tevredenheid – ook vooral digitaal. We zien zelfs een toename in de deelname van gemeenteraadsleden aan de door Omnibuzz georganiseerde raadsinformatiebijeenkomsten.

COMMUNICATIE OVER COVID-19 MAATREGELEN

In 2020 staat onze klantcommunicatie vooral in het teken van informatie over de COVID-19 maatregelen die wij als Omnibuzz, conform landelijk protocol, moeten nemen. Wij hebben op een laagdrempelige en duidelijke manier onze klanten op de hoogte gehouden van de maatregelen die voor hen van belang zijn. Er is een extra nieuwsbrief verspreid, er zijn twee klantbrieven verzonden, wij hebben informatie in de taxibusjes opgehangen en er is informatie verstrekt via de telefoonboodschap die de klanten horen als ze Omnibuzz bellen en via onze website.

Daarnaast is er heel vaak telefonisch contact geweest met onze klanten. Onder andere om hun vragen te beantwoorden over de COVID-19 maatregelen en om ze te vragen hoe het met ze gaat.

KLANTPORTAAL

Voor de eerste helft van 2020 heeft Omnibuzz informatiebijeenkomsten over het klantportaal in heel Limburg gepland. Doel van deze informatiebijeenkomsten is de klanten uitleggen wat de mogelijkheden zijn van het klantportaal en ze te enthousiasmeren om hier gebruik van te maken. Helaas heeft in verband met COVID-19 slechts een gedeelte van de informatiebijeenkomsten plaatsgevonden. Als alternatief hebben de collega's van de klantenservice en ritreservering onze klanten actief benaderd om ze te attenderen op ons klantportaal. Wij zien dat met name nieuwe klanten zich aanmelden. Overigens zal het klantportaal in deze vorm verdwijnen en onderdeel gaan uitmaken van MijnOmnibuzz.

Onze klanten kunnen dan zelf:

- Online ritten boeken, inzien, muteren en annuleren.
- Hun klantgegevens inzien en wijzigen.
- Informatie van Omnibuzz ontvangen en inzien.
- Facturen bekijken met de mogelijkheid deze via 'Mijn Omnibuzz' te betalen.
- Feedback geven per gereden rit (compliment of klacht).

Op het moment dat MijnOmnibuzz gerealiseerd is en het weer kan, zullen wij weer informatiebijeenkomsten in heel Limburg voor onze klanten gaan organiseren.

DIGITALE TOEGANKELIJKHEID

In het 'Besluit digitale toegankelijkheid overheid' is bepaald dat websites en mobiele apps van Nederlandse overheidsinstanties drempelvrij moeten zijn. Zij moeten voldoen aan de toegankelijkheidseisen (WCAG 2.1 AA) en moeten hierover verantwoording afleggen in een toegankelijkheidsverklaring. Deze toegankelijkheidsverklaring moet vóór 23 september in een landelijk register gepubliceerd worden en daaraan heeft Omnibuzz voldaan. Wij hebben een toegankelijkheidsverklaring ingevuld voor:

- Onze website.
- OPA (portaal gemeenten).
- Het klantportaal.
- Sharepoint (Intranet)

In de verklaringen staat waar wij aan voldoen, op welke punten wij nog afwijken van de richtlijnen en wanneer wij verwachten te voldoen aan de drempelvrij-eisen. Wij hebben deze verklaringen, zoals wettelijk is bepaald, gepubliceerd op onze website. Meer informatie: https://www.omnibuzz.nl/toegankelijkheid. Drempelvrij heeft betrekking op de vraag hoe toegankelijk onze digitale systemen en documenten zijn voor de klanten die een beperking hebben. Denk daarbij aan mensen die blind of slechtziend zijn of kleurenblind, doof of slechthorend, motorisch beperkt of zwakbegaafd, autistisch of laaggeletterd.

EVALUATIE GR

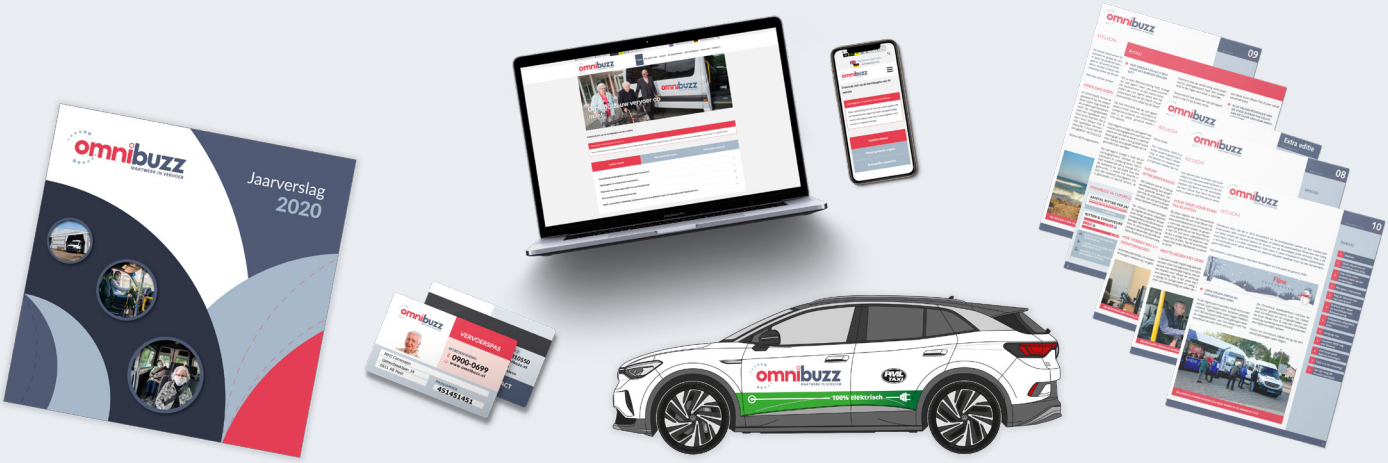
Communicatie vindt plaats met betrokkenen, met in achtneming van het duale stelsel.

COMMUNICATIEMIDDELEN OMNIBUZZ

- (Digitale) (nieuws)brieven.
- Folders.
- Telefonische informatieverstrekking.
- Website. Deze voldoet aan de eisen op basis van de richtlijnen 'Waarmerk Drempelvrij' en wordt volgens dezelfde normen permanent geactualiseerd.
- Factsheet.
- Informatiebijeenkomsten.
- Persbericht.
- Raadsinformatiebrief.
- Jaarverslag.
- Overleg.
- Q&A's.
- Artikelen (o.a. in vaktijdschriften).
- Mail.
- Communicatiemiddelen van onze doelgroepen.

Er vindt, naast communicatie met onze belangrijkste doelgroep, onze klanten, op reguliere basis communicatie plaats met:

- Het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
- Colleges van B&W van 30 gemeenten.
- De gemeenteraadsleden van 30 gemeenten.
- De contactambtenaren/coördinatoren van 30 gemeenten.
- De communicatieadviseurs van 30 gemeenten.
- Taxibedrijven.
- Chauffeurs.
- Cliëntenpanel.
- Algemeen publiek.
- Media.



omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
Vervoer voor klanten met een Wmo indicatie namens 30 Limburgse gemeenten
Wij verzorgen:
Certificaat
reservering van
taxipoints
De uitgifte van uw vervoerspas en de facturatie van uw ritten
De aanname van uw klachten en de afhandeling daarvan
www.omnibuzz.nl
omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
Vervoer voor klanten met een Wmo indicatie namens 30 Limburgse gemeenten
Omnibuzz in cijfers 2018
Aantal ritten per jaar: 1.358.492
Aantal ritten per dag (gemiddeld): 3.721
Aantal chauffeurs dat voor Omnibuzz rijdt: 1.170
Drukste dag was dinsdag 27 november (ritten): 4.767
Aantal telefoontjes Ritreservering/jaar: 909.468
Aantal telefoontjes Klantenservice: 37.356
Telefoontjes per dag (gemiddeld): 2.493
Aantal klanten op 1-1-2018: 43.026
Aantal klanten op 31-12-2018: 43.753
Verstrekte Voor Elkaar Passen (VEP): 2.404
Verstrekte begeleiderspassen bij VEP: 2.105
Cijfer klantenvoldoenheid: 8,2
Aantal klachten ingediend: 3.488
Aantal gegronde klachten: 3.409
Verhouding klachten / ritten: 1,0 / 1.000
Norm maximaal aantal klachten / ritten: 3,0 / 1.000
www.omnibuzz.nl

11

PROGRAMMA-VERANTWOORDING

11. Programmaverantwoording

11.1 De programmarekening

	Begroting 2020			Begroting 2020-1
	Baten 2020	Lasten 2020	Saldo 2020	Baten 2020-1
Programma Wmo Vervoer				
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ –	€ 20.872.958	€ 20.872.958	€ 600.022
Algemene Dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ –	€ 10.545	€ 10.545	€ –
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.933.503	€ –	€ -20.933.503	€ 22.184.031
Overhead				
0.4 Overhead	€ 2.427.725	€ 2.427.725	€ –	€ 2.792.558
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ –	€ 50.000	€ 50.000	€ –
Saldo van baten en lasten	€ 23.361.227	€ 23.361.227	€ –	€ 25.576.611
Toevoegingen aan de reserves	€ –	€ –	€ –	€ –
Onttrekkingen aan de reserves				
– Algemene reserve	€ –	€ –	€ –	€ –
– Bestemmingsreserve ICT	€ –	€ –	€ –	€ –
Resultaat	€ 23.361.227	€ 23.361.227	€ –	€ 25.576.611

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierover voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/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 0.4 'Overhead' zijn, conform de definitie van overhead volgens het kader van 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 bestuursondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening.
- Managementondersteuning van het primaire proces.
- Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

			Realisatie 2020		
	Lasten 2020-1	Saldo 2020-1	Baten 2020	Lasten 2020	Saldo 2020
	€ 22.721.130	€ 22.121.107	€ 389.360	€ 18.217.405	€ 17.828.045
	€ 12.924	€ 12.924	€ –	€ 12.902	€ 12.902
	€ –	€ -22.184.031	€ 20.625.283	€ –	€ -20.625.283
	€ 2.792.558	€ –	€ 2.792.558	€ 2.284.682	€ -507.876
	€ 50.000	€ 50.000	€ 64.975	€ 196.262	€ 131.287
	€ 25.576.611	€ -0	€ 23.872.176	€ 20.711.251	€ -3.160.925
	€ –	€ –		€ –	€ –
	€ –	€ –	€ 168.000		€ -168.000
	€ –	€ –	€ 19.320		€ -19.320
	€ 25.576.611	€ -0	€ 24.059.496	€ 20.711.251	€ -3.348.245

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente– en bankkosten opgenomen. Voor het jaar 2020 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten. De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.71 'Maatwerkdienstverlening 18+'. Dit zijn de vervoerslasten, de COVID-19 compensatie conform de continuïteitafspraken met de vervoerders (specifiek voor 2020) en de lasten van de afdeling uitvoering (regie), exclusief de manager uitvoering. Deze worden, conform de definitie overhead, onder overhead opgenomen. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus malus en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan uit loon– en beheerkosten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat, hoewel Omnibuzz klanten heeft die jonger zijn dan 18 jaar en daarmee feitelijk in het taakveld 6.72 'Maatwerkdienstverlening 18-' thuishoren, dit aandeel dusdanig klein is (< 1%) dat ervoor gekozen is dit taakveld niet op te nemen.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 'Programma Wmo vervoer' bestaan uit kortingen afgegeven door de vervoerders conform afspraken omtrent het addendum inzake de NEA-index en opbrengsten van VEP-ritten, eveneens als enkele pgb-klanten. De baten voor taakveld 6.71 'Algemene dekkingsmiddelen' bestaan uit gemeentelijke bijdragen.

Daarnaast zijn er onder taakveld 0.8 'Overige baten en lasten' onvoorziene baten en lasten opgenomen. Deze lasten betreffen COVID-19-gerelateerde kosten en de baten betreffen COVID-19-gerelateerde opbrengsten door detachering van medewerkers aan de GGD Zuid Limburg. Voor de effecten op gemeenteniveau wordt verwezen naar paragraaf 16.3 'Bijlage 3: Saldo kosten en opbrengsten COVID-19' op pagina 98. Deze kosten zijn gedekt middels een onttrekking aan de algemene reserve welke wordt toegelicht in paragraaf 11.5 'Risicomanagement' op pagina 52.

In 2020 zijn er geen toevoegingen aan de reserves gedaan die de exploitatie rechtstreeks raken. Er heeft in 2020 wel een onttrekking aan de algemene reserve ad € 168.000,– plaatsgevonden ten gunste van de exploitatie. Deze onttrekking is op 16 december 2020 goedgekeurd tijdens de vergadering van het algemeen bestuur en is in de voorliggende jaarrekening 2020 verwerkt. Daarnaast is een bedrag van € 19.320,– onttrokken aan de bestemmingsreserve 'ICT'. Deze is ook in de voorliggende jaarrekening verwerkt. Het algemeen bestuur heeft hiermee ingestemd in haar vergadering van 3 juli 2019 inzake dekking voor de kosten van MijnOmnibuzz. Daarnaast is de bestemmingsreserve 'ICT' gebruikt ter dekking van de afschrijvingen van investeringen uit het verleden.

BELEIDSINDICATOREN

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Deze beleidsindicatoren lichten de effecten van het beleid toe. Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren over het boekjaar 2020 opgenomen.

Indicator	2020	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,055	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,69	Kosten per inwoner	Eigen jaarrekening
Externe inhuur	2,69%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen jaarrekening
Overhead	11,0%	% van totale lasten	Eigen jaarrekening

De belangrijkste afwijkingen, zoals weergegeven in de begrotingswijziging 2020-1 ten opzichte van de begroting 2020, komen in paragraaf 11.2 'Eerste begrotingswijziging 2020-1' op pagina 48 aan de orde.

NEPTUNUS
166
omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
G-208-RR

11.2 Eerste begrotingswijziging 2020-1

Gemeente	Eindresultaat begroting 2020-1	Eindrersultaat begroting 2020	Verschil
Beek	€ 314.923	€ 275.460	€ 39.463
Beekdaelen	€ 729.643	€ 681.328	€ 48.315
Beesel	€ 222.777	€ 209.853	€ 12.923
Bergen	€ 178.445	€ 163.381	€ 15.064
Brunssum	€ 789.305	€ 724.477	€ 64.828
Echt-Susteren	€ 702.294	€ 657.259	€ 45.035
Eijsden-Margraten	€ 544.951	€ 435.685	€ 109.266
Gennep	€ 396.105	€ 367.270	€ 28.835
Gulpen-Wittem	€ 350.111	€ 304.621	€ 45.490
Heerlen	€ 2.469.115	€ 2.268.392	€ 200.724
Horst aan de Maas	€ 617.743	€ 600.098	€ 17.646
Kerkrade	€ 1.585.197	€ 1.495.982	€ 89.215
Landgraaf	€ 1.248.495	€ 1.083.602	€ 164.893
Leudal	€ 584.485	€ 550.012	€ 34.473
Maasgouw	€ 521.359	€ 509.564	€ 11.795
Maastricht	€ 3.899.880	€ 3.915.304	€ -15.423
Meerssen	€ 596.474	€ 536.978	€ 59.496
Nederweert	€ 239.355	€ 228.316	€ 11.039
Peel en Maas	€ 631.192	€ 597.813	€ 33.379
Roerdalen	€ 315.693	€ 299.296	€ 16.397
Roermond	€ 1.046.545	€ 1.007.107	€ 39.438
Simpelveld	€ 205.298	€ 175.164	€ 30.134
Sittard-Geleen	€ 2.378.300	€ 2.223.724	€ 154.575
Stein	€ 375.300	€ 322.102	€ 53.198
Vaals	€ 226.406	€ 219.908	€ 6.498
Valkenburg aan de Geul	€ 471.184	€ 421.072	€ 50.112
Venlo	€ 1.862.980	€ 1.777.397	€ 85.583
Venray	€ 572.395	€ 538.814	€ 33.581
Voerendaal	€ 239.535	€ 205.974	€ 33.561
Weert	€ 661.103	€ 565.275	€ 95.829
Totaal	€ 24.976.589	€ 23.361.227	€ 1.615.362

Op totaalniveau stijgen de kosten met € 1.615.362,– naar € 24.976.589,–. Naast de stijging van het vervoersresultaat ad € 1.311.025,– stijgen ook de kosten van regie met € 45.064,– en de bedrijfsvoering met € 259.272,–.

VERVOERSRESULTAAT

Het totale vervoersresultaat is gestegen met ruim € 1.311.025,– ten opzichte van de begroting 2020. Deze stijging is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- Enerzijds is het vervoerstarief gestegen in 2020 als gevolg van de nieuwe aanbestedingstarieven per 1 januari 2020. Anderzijds is het vervoersvolume licht gedaald. Gezamenlijk leidt dit tot € 818.780,– stijging van het vervoersresultaat.
- Als gevolg van het opslagpercentage hebben de gemeenten de keuze gemaakt om de begroting op te hogen met een opslagpercentage tussen de 0 en 5%. Op totaalniveau bedraagt de impact hiervan € 543.160,– op het vervoersresultaat. Hierin zijn eveneens de nieuwe vervoerstarieven verwerkt.
- Er heeft een daling van de kosten met betrekking tot de toeslagen plaatsgevonden als gevolg van een vermindering van het vervoersvolume wat betreft de toeslagen. Dit zorgt voor een daling van de kosten met € 50.914,–.

REGIE

De kosten van regie stijgen per saldo met € 45.064,–. Dit is grotendeels te wijten aan onderstaande oorzaken:

- De lonen stijgen conform de onderhandelingen in de cao per 1 januari, per 1 juli en per 1 oktober steeds met 1%.
- De verwachte besparing door het inzetten van de Omnibuzz applicatie zit in het aantal fte's van de callcenter-agents verwerkt. Evenals de aanpassing in de openingstijden die in 2019 van kracht is gegaan.

KOSTEN BEDRIJFSVOERING

De kosten van bedrijfsvoering stijgen per saldo met € 259.272,–. Dit is opgebouwd uit een component voor de beheerkosten, een component voor de loonkosten en de kapitaalkosten.

De beheerkosten stijgen met € 256.930,–. Dit wordt met name veroorzaakt door:

1. De stijging van de algemene kosten (bijvoorbeeld reiskosten woon-werk en dienstreizen en facilitaire kosten); een stijging van € 20.000,–.
2. De stijging van de portokosten € 20.000,–; op basis van daadwerkelijk verbruik 2019 en post tariefwijzigingen.
3. De ondersteuning van de Business Intelligence (BI) tool; € 31.000,– begroot.
4. De kosten voor innovatie en data analyse; € 27.500,– begroot.
5. Kosten voor onderzoek maatwerk OV en DGV; € 25.000,–.
6. De stijging van de telefoniekosten van de 0900-nummers met circa € 23.000,–.
7. De stijging van de automatiseringskosten € 31.000,–.
8. De opname van een post van € 5.000,– opgenomen voor het archiveringsproject.
9. Het optimaliseren van het proces met betrekking tot contractbeheer, budgetverantwoordelijke en maandrapportages; € 12.000,–.
10. De opname van een bedrag van € 15.000,– voor de verdere ontwikkeling van de telefoniecentrale en de ritagenda software.
11. De verhoging van de kosten voor dienstverlening voor de salarisverwerking met € 60.000,–. Hiermee vervallen de kosten van de salarisadministrateur € 35.000,– in de externe inhuur. Deze waren tijdens het opstellen van de begroting 2020 nog niet bekend.
12. De daling van de verwachte bonus-malus met € 17.000,–.

Het saldo in de bestemmingsreserve 'ICT' bedraagt op 31-12-2019 € 70.760,–. Hiervan is € 65.037,– reeds gealloceerd voor toekomstige afschrijvingen. Het bedrag van € 5.687,– is beschikbaar als restant in de gewijzigde begroting 2020 en wordt ingezet voor de doorontwikkeling van Tamis.

De kapitaalkosten nemen met € 2.379,– toe vanwege de kosten voor het aanhouden van de rekening courant

faciliteit die eerder niet in rekening werden gebracht door de BNG. Daarnaast zijn de bankkosten begroot op basis van de actuele bankkosten in 2019.

De loonkosten blijven nagenoeg gelijk ten opzichte van de begroting 2020. Binnen de formatie heeft wel een aantal veranderingen plaatsgevonden. De functie manager advies en projecten is volledig komen te vervallen Het aantal fte voor de adviseurs projecten is verhoogd met 0,5 fte. Per saldo leidt dit tot een besparing van € 75.000,–. Daarnaast is voor de functie teamleider financiën voor het eerste kwartaal externe inhuur opgenomen. Dit brengt een kostenverhoging van € 15.000,– met zich mee.

Daarnaast zijn de kosten voor de projectleider aangepast met € 41.750,–. Het betreft hier de volgende twee projecten:

1. Cyberweerbaarheid en ICT-beleid conform offerte; € 15.500,–.
2. Opstellen PvE ICT aanbesteding conform offerte; € 26.250,–.

Bovenstaande projecten zijn financieel ingerekend in de begroting conform de offertes.

Daarnaast is voor de overgang naar het nieuwe salarispakket nog voor het eerste kwartaal van 2020 de expertise van de salarisadministrateur nodig. Dit brengt een kostenpost van € 7.750,– met zich mee.

Het restant is grotendeels te wijten aan de loonstijging conform de onderhandelingen in de cao per 1 januari, per 1 juli en per 1 oktober met 1%.

De telefoniekosten laten een forse stijging zien van ca. € 20.000,–. Dit houdt enerzijds verband met lagere opbrengsten van de 0900-nummers als gevolg van wijzigingen in de regelgeving; Voor klantenservicediensten mogen er geen kosten aan de beller in rekening worden gebracht waardoor er opbrengsten voor Omnibuzz zijn weggevallen. Anderzijds is gebleken dat bij de overgang van de telefooncentrale van PZN naar de eigen centrale er sprake was van verschillende providers, waardoor er niet langer geprofiteerd kon worden van de gunstige tarieven. Omnibuzz probeert thans het contract van de huidige provider om te zetten waardoor de kosten aanzienlijk verlaagd kunnen worden.

In het kalenderjaar 2019 zijn de kosten voor de salarisadministrateur onttrokken via de algemene reserve.

Onderstaande posten zijn niet financieel ingerekend omdat Omnibuzz hiervoor een apart voorstel aan het bestuur wil voorleggen. De hiermee gepaarde kosten zijn op dit moment nog niet goed te bepalen en zullen in het voorstel worden toegelicht op het moment dat dit zich voordoet:

1. Project rekening rijden.
2. Kosten doorontwikkeling Omnibuzz klantportaal fase 2 en 3.
3. Eventuele juridische kosten uit hoofde van aanbestedingsverplichtingen.

NB: Het herijken van de verdeelsleutel heeft op gemeenteniveau ook gevolgen voor de beheer-, loon – en kapitaalkosten, eveneens als de kosten voor regie.

Voor de volledigheid zijn in de volgende tabel de verschillende verdeelsleutels opgenomen zoals deze in beide begrotingen zijn gehanteerd.

Gemeente	2020-1 verdeelsleutel	2020 – verdeelsleutel
Beek	1,42%	1,41%
Beekdaelen	3,05%	2,92%
Beesel	1,13%	1,13%
Bergen	1,02%	0,97%
Brunssum	2,71%	2,72%
Echt-Susteren	2,70%	2,89%
Eijsden-Margraten	2,35%	2,19%
Gennep	1,55%	1,47%
Gulpen-Wittem	1,38%	1,30%
Heerlen	7,71%	8,00%
Horst aan de Maas	3,02%	3,03%
Kerkrade	4,89%	5,40%
Landgraaf	4,23%	4,06%
Leudal	2,85%	3,06%
Maasgouw	2,34%	2,22%
Maastricht	12,62%	11,88%
Meerssen	2,01%	2,06%
Nederweert	1,29%	1,33%
Peel en Maas	3,11%	3,02%
Roerdalen	1,63%	1,57%
Roermond	5,23%	5,04%
Simpelveld	0,98%	0,92%
Sittard-Geleen	8,61%	9,81%
Stein	1,93%	1,84%
Vaals	1,03%	1,03%
Valkenburg aan de Geul	1,69%	1,66%
Venlo	9,70%	9,63%
Venray	2,87%	2,80%
Voerendaal	0,96%	0,92%
Weert	3,97%	3,73%
TOTAAL	100,00%	100,00%

11.3 Verplichte paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

11.4 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 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. De weerstandscapaciteit geconfronteerd met de risico's leidt tot een weerstandsratio van 0,41. Als onverhoopt meerdere risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

11.5 Risicomanagement

Bij het opstellen van het bedrijfsplan is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd. Voor deze risico's zijn vervolgens ook maatregelen benoemd om deze zo goed mogelijk te beheersen. 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 weerstandsvermogen. Deze risico-inventarisatie wordt mede beïnvloed door de stand van zaken omtrent de COVID-19 pandemie.

De risico's zijn nog van toepassing, echter in wisselende mate als gevolg van het stadium van de pandemie.

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor de missie en visie van Omnibuzz	✔						
Beheersbaarheid van het vervoer		✔					
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Kennis en inzetbaarheid intern personeel			✔	✔			✔
Continuïteit risico ten gevolge van serverbeheer					✔		

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves en Voorzieningen' geactualiseerd dient te worden. De meest recente actualisering heeft in 2018 plaatsgevonden. Op basis van een risico-inventarisatie en

impactanalyse is de minimum (€ 520.000,–) en maximum (€ 1.308.000,–) benodigde stand van de algemene reserve berekend. Daarnaast maakt het risicomanagement een onderdeel uit 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. Bij het vaststellen van de jaarrekening 2019 is door het algemeen bestuur besloten dat er een bedrag van € 60.792,– werd gedoteerd aan de algemene reserve. Het saldo primo 2020 van de algemene reserve is met deze dotering uitgekomen op € 700.000,– en ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte. 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.

Naast de algemene reserve is er primo 2020 ook sprake van een tweetal bestemmingsreserves ter hoogte van in totaal € 131.548,–. De bestemmingsreserve 'Personeel' bedroeg primo 2020 € 60.787,– en de bestemmingsreserve 'ICT' bedroeg primo 2020 € 70.761,– . In de jaarrekening 2019 is vervolgens een vrijval van de bestemmingsreserve 'Personeel' vastgesteld van € 46.711,– en voor de bestemmingsreserve 'ICT' een dotatie vastgesteld van € 126.197,–. Het verloop van deze verschillende reserves is in onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt.

TABEL STAAT VAN RESERVES

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het boekjaar	Bestem-ming van het resultaat voorgaand boekjaar	Overige vermeerde-ringen	Vermin-deringen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2020	Bestem-ming van het resul-taat 2020	Reserves na bestemming ultimo 2020
Reserves Algemene reserve								
Algemene reserve	639.208	60.792		168.000-	532.000	-	-	532.000
Totaal algemene reserve	639.208	60.792		168.000-	532.000	-	-	532.000
Bestemmingsreserves Programma Wmo-vervoer Bestemmingsreserve								
Bestemmingsreserve Personeel	60.787	-	-	46.711-	14.076	-	-	14.076
Bestemmingsreserve ICT	70.761	126.197		19.320-	177.637	-	-	177.637
Totaal Bestemmingsreserves	131.548	126.197	-	66.031-	191.714	-	-	191.714
Resultaat voor bestemming Resultaat boekjaar								
Te bestemmen resultaat	186.990		-	186.990-	-	3.348.245	-	3.348.245
Totaal Resultaat voor bestemming	186.990		-	186.990-	-	3.348.245	-	3.348.245
Totaal Reserves	957.746	186.989	-	421.021-	723.714	3.348.245	-	4.071.959

In 2020 heeft er een onttrekking ad € 168.000,– uit de algemene reserve plaatsgevonden om onvoorziene uitgaven als gevolg van de COVID-19 pandemie mee af te dekken. Hiertoe heeft het algemeen bestuur tijdens haar vergadering van 16 december 2020 ingestemd. Ultimo 2020 bedraagt het saldo van de algemene reserve € 532.000,– hetgeen binnen de min-max grens valt van de algemene reserve zoals in de nota 'Reserves en voorzieningen' is vastgesteld.

De onttrekking bevat de volgende onverwachte kosten als gevolg van de COVID-19 pandemie:

- Wegvallen dekking telefonieopbrengsten 0900 nummer.
- Extra communicatiekosten, mailings en nieuwsbrieven.
- Aanpassingen voertuigen chauffeurscabine.
- Aanpassing facturatiemodule rekeningrijden.
- Advieskosten Corona en aanpassingen kantoor.
- Investeringen werkplekken.

Daarnaast zijn de opbrengsten van de detachering van medewerkers aan de GGD Zuid Limburg en subsidie A&O fonds hierop in mindering gebracht.

Met betrekking tot de langdurig zieke werknemer geldt dat inmiddels duidelijk is geworden dat deze niet zal terugkeren in de functie en dat het dienstverband beëindigd is. Wel draagt Omnibuzz nog het risico van bovenwettelijke WW. Bij vorming van de reserve is rekening gehouden met dit risico. Op basis van actuele informatie van het UWV zal Omnibuzz de resterende € 14.076,– aanhouden om het risico voor de komende jaren af te dekken. Dit bedrag is naar verwachting voldoende om dit risico af te dekken. Mocht dit risico zich in de komende jaren niet voordoen, dan zal het bedrag ten gunste van de 10 gemeenten worden uitgekeerd welke deze reserve gevormd hebben.

Voor het boekjaar 2020 heeft tevens een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, welke goedgekeurd zijn in het AB van 3 juli 2019:

- Realisatie MijnOmnibuzz.
- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van € 19.320,–.

FINANCIËLE KENGETALLEN

Omnibuzz neemt op grond van het BBV in de paragraaf weerstandsvermogen een zestal financiële kengetallen op. De stand van zaken van deze kengetallen geven samen met het weerstandsvermogen inzicht in de financiële positie. Het gaat om de volgende financiële kengetallen:

- Netto schuldquote.
- Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.
- Solvabiliteitsratio.
- Structurele exploitatieruimte.
- Grondexploitatie.
- Belastingcapaciteit.

Netto schuldquote

Dit kengetal geeft een indicatie van de druk van schuldenlast (rente/aflossing) op de eigen middelen.

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

De quote wordt berekend door de netto schuld te delen door het totaal aan jaarlijkse baten. De gecorrigeerde schuldquote wordt vervolgens berekend door ook rekening te houden met aan derden verstrekte leningen.

Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin Omnibuzz aan haar financiële verplichtingen kan voldoen. Hiertoe wordt de omvang van het eigen vermogen gerelateerd aan de totale omvang van het vermogen (dus het eigen en het vreemde vermogen).

Structurele exploitatieruimte

Dit kengetal geeft weer hoeveel structurele ruimte er is om de eigen lasten te dragen, ook als bijvoorbeeld de baten afnemen of lasten in de toekomst gaan toenemen. De ruimte wordt berekend door het structurele saldo (verschil tussen structurele baten en lasten) te delen door het totaal aan jaarlijkse baten.

Grondexploitatie (niet van toepassing voor Omnibuzz)

Dit kengetal geeft aan hoe groot de grondpositie is (de totale waarde van de gronden in eigendom) in relatie tot het totaal aan jaarlijkse baten.

Belastingcapaciteit (niet van toepassing voor Omnibuzz)

Met het vaststellen van het opcenten tarief wordt bepaald hoeveel extra ruimte er is om eigen lasten te dragen. Het BBV bevat geen normen voor deze kengetallen. In onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de zes kengetallen opgenomen.

	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen	Jaarverslag 2019	Begroting 2020-1	Jaarverslag 2020
Netto schuldquote	-2%	-1%	-15%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	-1%	-15%
Solvabiliteitsratio	28%	26%	47%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Uit de tabel blijkt dat de netto schuldquote negatief is. Een negatieve uitkomst geeft aan dat Omnibuzz geen schuld heeft.

De solvabiliteitsratio stijgt aangezien de COVID-19 pandemie tot een daling van de vervoerkosten heeft geleid en hiermee tot een positief resultaat voor de gemeente qua resultaatbestemming. In 2020 is de structurele exploitatieruimte bij Omnibuzz 100% vanwege het positief gerealiseerde saldo van de structurele baten en lasten. De structurele baten en lasten worden volledig afgedekt door de Omnibuzz gemeenten. Tekorten worden aangevuld en enige overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

De kengetallen voor grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn niet van toepassing voor Omnibuzz.

11.6 Financiering

De financiering van Omnibuzz vindt plaats door een bijdrage van de deelnemende gemeenten. Ten aanzien van de financiering is het kasgeldlimiet en de renterisiconorm van belang. Hieronder komen deze aspecten nader aan de orde.

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 de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz vastgesteld op 8,2%.

Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden.

De kasgeldlimiet ziet er als volgt uit:

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 943.966	€ 1.669.728	€ -725.761
Kwartaal 2	€ 1.029.265	€ 2.557.159	€ -1.527.894
Kwartaal 3	€ 1.274.051	€ 4.587.814	€ -3.313.763
Kwartaal 4	€ 4.516.798	€ 8.200.436	€ -3.683.638
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.941.020	€ 4.253.784	€ -2.312.764
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.312.764		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2020		€ 25.576.611	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.097.282	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.410.046	

Omnibuzz is in 2020 ruim binnen de kasgeldlimiet gebleven. Dit is te verklaren door de COVID-19 pandemie en hieruit voortvloeiende continuïteitsafspraken met de vervoerders, waardoor Omnibuzz gedurende 2020 meer vlottende middelen dan vlottende schulden tot haar beschikking heeft gehad. Daarnaast stijgt de vlottende schuld en vlottende middelen in Q4 2020 evenredig, wat het gevolg is van de reeds ontvangen bijdrage Q1 2021 van een aantal gemeenten.

RENTE RISICONORM

De rente risiconorm is direct gerelateerd aan het budgettaire risico en heeft als doel om het renterisico bij herfinanciering te beheersen. De renterisiconorm houdt in dat de jaarlijks verplichte aflossingen en de renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Aangezien Omnibuzz op dit moment geen gebruik maakt van externe financiering, voldoet zij aan deze norm.

SCHATKISTBANKIEREN

Het wetsvoorstel ‘Verplicht schatkistbankieren’ is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen. 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 op leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande

beleggingen bij het onttrekken 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. Het gaat om 0,75% van het begrotingstotaal. Dit bedrag is voor Omnibuzz vastgesteld op € 200.000,–. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

DE WET HOUDBARE OVERHEIDSFINANCIEN (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:

Nr	Omschrijving	2020 x € 1.000 Verslagjaar	2020-1 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar (na wijziging)	2020 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	3.161	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	59	54	55
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	11	0	5
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:	0	0	0
	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:	0	0	0
	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	3.209	54	50

11.7 Bedrijfsvoering

ZIEKTEVERZUIM

Het verzuim is in 2020 toegenomen. Het verzuimpercentage over het gehele jaar is uitgekomen op 12,25%, tegen 8,87% in 2019. De oorzaken hiervoor liggen in belangrijke mate bij COVID-19: de maand maart laat een duidelijke uitschieter zien die slechts geleidelijk afvlakt. Daarnaast is het blijvend hoge aandeel van het middellang en lang verzuim (meer dan 70%) een punt van zorg.

Vanuit de verzuimbegeleiding (bedrijfsarts en arbodienst) ontvangen wij signalen dat de verzuimoorzaken beperkt werkgerelateerd zijn. Met name in het langdurig verzuim heeft het verzuim veelal fysieke oorzaken die niet aan de werkplekinrichting te relateren zijn.

In het laatste kwartaal van 2020 zien we een verzuimpercentage dat gemiddeld lager ligt dan het verzuim in dezelfde periode van 2019.

BEDRIJFSVOERING

Voor de realisatie en de stand van zaken omtrent de beleidsvoornemens op het vlak van bedrijfsvoering verwijzen wij naar het jaarverslag.

12

BALANS

12. Balans

Activa	31-dec-2019 €	31-dec-2020 €	PASSIVA	31-dec-2019 €	31-dec-2020 €
Vaste activa			VASTE PASSIVA		
Materiële vaste activa	447.749	388.322	Algemene reserve	639.208	532.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	–	–	Bestemmingsreserve	131.548	191.714
			Resultaat voor bestemming	186.990	3.348.245
			Voorzieningen	-	-
			Langlopende schulden	-	-
Totaal vaste activa	447.749	388.322	Totaal vaste passiva	957.745	4.071.959
Vlottende activa			VLOTTENDE PASSIVA		
Overige vorderingen	308.539	189.730			
Liquide middelen	2.649.769	7.582.817	Overige schulden	2.001.496	1.070.009
Overlopende activa	31.323	427.890	Overlopende passiva	478.139	3.446.790
Totaal vlottende activa	2.989.631	8.200.436	Totaal vlottende passiva	2.479.635	4.516.798
Totaal generaal	3.437.380	8.588.758	Totaal generaal	3.437.380	8.588.758

TABEL STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN - PRODUKTENREKENING 2020

Alle bedragen in €	Huidig dienstjaar									
	Oorspronkelijk bedrag vd kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin vh dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjr.	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaal-uitgaven (aanschaffinsw) aan het einde van het dienstjr. (kol. 2+3-4)	% of andere maatstaf van afschr.	Toaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaal-uitgaven aan het begin van het dienstjr.	(Extra) afschrijvingen van kapitaal-uitgaven in het dienstjr.	(Extra) aflossingen op kapitaal-verstrekkingen in het dienstjr.	Boekwaarde aan het begin van het dienstjr. (kol. 2-7)	Boekwaarde aan het einde van het dienstjr. (kol. 10-8-9)
Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	Kolom 5	Kolom 6	Kolom 7	Kolom 8	Kolom 9	Kolom 10	Kolom 11
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	161.670	2.164	-	163.834	10,00%		20.508	-	161.670	143.325
Hardware	54.691	8.909	-	63.600	33,33%	-	33.617	-	54.691	29.983
Inrichting en verbouwing	101.426	-	-	101.426	4,00%	-	4.398	-	101.426	97.028
Technische installaties	70.841	-	-	70.841	6,67%	-	5.452	-	70.841	65.388
Software	59.123	-	-	59.123	4,00%	-	6.525	-	59.123	52.598
Totaal Wmo-vervoer	447.749	11.073	-	458.822		-	70.501	-	447.749	388.322
Totaal-generaal	447.749	11.073	-	458.822		-	70.501	-	447.749	388.322

12.1 Toelichting op de balans

Hieronder is een toelichting opgenomen op de activa en passiva.

ACTIVA

De debetzijde van de balans bestaat uit de materiële vaste activa en de vlottende activa. Deze posten komen hieronder aan de orde.

Materiële vaste activa (ad € 388.322,–)

De materiële vaste activa hebben primo 2020 een waarde van € 447.749,–. Gedurende 2020 is er voor € 11.073,– geactiveerd. Rekening houdende met de afschrijvingen in 2020 ad € 70.501,– resteert een saldo ultimo 2020 ad € 388.322,–.

Bovenstaand is een overzicht opgenomen van de activa. Deze betreffen investeringen met een economisch en maatschappelijk nut en behoren tot de overige materiële vaste activa.

Financiële vaste activa (ad € 0,–)

Gedurende 2020 zijn geen financiële vaste activa geactiveerd, derhalve bedraagt het saldo € 0,–.

Vlottende activa (ad € 8.200.436,–)

De vlottende activa bestaan uit vorderingen, liquide middelen en overlopende activa. Deze posten worden hieronder verder toegelicht in de tabel 'Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven'.

Vorderingen (ad € 189.730,–)

Dit betreft de nog te innen bijdragen van debiteuren (van klanten en de GGD). Verwacht wordt dat deze gelden in 2021 worden ontvangen.

Liquide middelen (ad € 7.582.817,–)

Het saldo liquide middelen van Omnibuzz ultimo boekjaar 2020 bedraagt in totaal € 7.582.817,–. De gelden zijn direct opvraagbaar. Het saldo is als volgt opgebouwd:

Type	Saldo	
Betaalrekening BNG	€	198.970
Betaalrekening Rabobank	€	3.050
Schatkistrekening	€	7.380.797

Beleid van Omnibuzz is om het maximale bedrag toegestaan volgens schatkistbankieren (€ 200.000,–) aan te houden op de betaalrekening.

Het positieve saldo van de schatkistrekening wordt enerzijds verklaard door het positieve resultaat van 2020 en anderzijds reeds ontvangen voorschotten van een aantal gemeenten over Q1 2021.

Overlopende activa (ad € 427.890,–)

De overlopende activa betreft de nog te factureren omzet (€ 53.052,–). Dit zijn onder andere nog te ontvangen bijdragen van klanten voor de Voor Elkaar Pas, de klantbijdragen over december voor de Voor Elkaar Pas en een doorbelasting aan een derde partij. Het restant saldo € 374.838,– bestaat voornamelijk uit de btw-systematiek betrekking hebbende op de COVID-19 compensatie welke afgerekend wordt met de vervoerders en het hieruit voortvloeiende btw-saldo voor de vervoerders. De btw-systematiek die Omnibuzz met de gemeenten heeft afgerekend is eveneens met de vervoerders afgerekend.

PASSIVA

De creditzijde van de balans bestaat uit het eigen vermogen, voorzieningen en (langlopende) schulden. Een toelichting op deze posten is hierna opgenomen.

Eigen vermogen (ad € 4.071.959,–)

Het eigen vermogen bestaat uit de algemene reserve, de bestemmingsreserve en het resultaat voor bestemming. Een overzicht hiervan is in onderstaande tabel opgenomen.

TABEL STAAT VAN RESERVES - PRODUKTENREKENING 2020

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het boekjaar	Bestem-ming van het resultaat voorgaand boekjaar	Overige vermeerde-ringen	Vermin-deringen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2020	Bestem-ming van het resul-taat 2020	Reserves na bestemming ultimo 2020
Reserves								
Algemene reserve								
Algemene reserve	639.208	60.792		168.000-	532.000	-	-	532.000
Totaal algemene reserve	639.208	60.792		168.000-	532.000	-	-	532.000
Bestemmingsreserves Programma Wmo-vervoer								
Bestemmingsreserve								
Bestemmingsreserve Personeel	60.787	-	-	46.711-	14.076	-	-	14.076
Bestemmingsreserve ICT	70.761	126.197		19.320-	177.637	-	-	177.637
Totaal Bestemmingsreserves	131.548	126.197	-	66.031-	191.714	-	-	191.714
Resultaat voor bestemming								
Resultaat boekjaar								
Te bestemmen resultaat	186.990		-	186.990-	-	3.348.245	-	3.348.245
Totaal Resultaat voor bestemming	186.990		-	186.990-	-	3.348.245	-	3.348.245
Totaal Reserves	957.746	186.989	-	421.021-	723.714	3.348.245	-	4.071.959

Algemene reserve (ad € 532.000,–)

Bij het vaststellen van de jaarrekening 2019 is door het algemeen bestuur besloten dat er een bedrag van € 60.792,– wordt gedoteerd aan de algemene reserve. Het saldo in 2020 van de algemene reserve is met deze dotering uitgekomen op € 700.000,– en ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte. In 2020 heeft er een onttrekking ad € 168.000,– uit de algemene reserve plaatsgevonden om onvoorziene COVID-19 gerelateerde uitgaven mee af te dekken. Hiertoe heeft het algemeen bestuur tijdens haar vergadering van 16 december 2020 ingestemd.

Ultimo 2020 bedraagt het saldo van de algemene reserve € 532.000,–.

Bestemmingsreserve 'Personeel' (ad € 14.067,–)

Aan de bestemmingsreserve 'Personeel' is in 2020 een onttrekking gedaan ad € 46.711,–. Deze onttrekking heeft plaatsgevonden op basis van het voorstel resultaatbestemming welke verwoord is in de jaarrekening 2019. Op basis van deze mutaties bedraagt het saldo van de reserve per jaareinde 2020 € 14.076,–.

Bestemmingsreserve 'ICT' (ad € 177.637,–)

Naar aanleiding van de resultaatbestemming 2019 is, na goedkeuring van het algemeen bestuur, een dotering van € 126.197,– gedaan aan de bestemmingsreserve 'ICT'.

Daarnaast heeft voor het boekjaar 2020 een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

- Realisatie MijnOmnibuzz.
- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van € 19.320,–.

Per saldo is de bestemmingsreserve 'ICT' ultimo 2020 € 177.637,–.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming (ad € 3.348.245,–)

Het resultaat over 2020 bedraagt € 3.348.245,– mede als gevolg van de COVID-19 pandemie en het hierdoor gedaalde vervoer. De bestemming van het resultaat wordt voorgesteld aan het algemeen bestuur.

Langlopende schulden (ad € 0,–)

Gedurende 2020 zijn geen langlopende schulden aangegaan, derhalve bedraagt het saldo € 0,–.

Vlottende passiva (ad € 4.516.798,–)

De vlottende passiva bestaat uit de overige schulden en de overlopende passiva.

Overige schulden (ad € 1.070.009,–)

De overige schulden bedragen ultimo 2020 € 1.070.009,– en betreffen de eigen bijdragen klanten ontvangen namens de gemeenten Q4 ad € 439.240,–. Daarnaast is het saldo van de crediteurenpost ad € 483.452,– opgenomen onder de overige schulden. Tevens is de te betalen btw coronacompensatie aan de gemeenten hieronder opgenomen ad € 147.317,-.

Overlopende passiva (ad € 3.446.790,–)

De overlopende passiva bestaat uit nog te betalen facturen ad € 89.585,– en het reeds ontvangen voorschot van een aantal gemeenten over Q1 2021 ad € 3.202.701,– . Het restant bedrag bestaat uit het verschil tussen door de vervoerders gefactureerde bedragen voor uitgevoerde ritten en de door Omnibuzz geregistreerde ritten. Dit saldo loopt in 2021 af vanwege de betaaldatum begin januari 2021.

12.2 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Met ingang van 12 juni 2017 is Omnibuzz een huurcontract met Buval BV aangegaan voor het pand Geerweg 3 in Sittard-Geleen (eind 2017 is het pand overgenomen door Two Guys Estate BV). Dit contract heeft een looptijd van 10 jaar met een mogelijke verlenging met 5 jaar. De opzeggingstermijn voor dit contract bedraagt 12 maanden.

Eind 2017 heeft Omnibuzz de aankoop van de nieuwe telefoniecentrale inclusief beheer en onderhoud aanbesteed. Deze aanbesteding is gegund aan Detron voor de periode van 2 jaar met de optie om deze overeenkomst tweemaal met een jaar te verlengen. In 2020 is de overeenkomst voor het jaar 2021 verlengd.

In 2017 heeft Omnibuzz ook een contract afgesloten met Arriva inzake de Voor Elkaar Pas. Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 13 december 2031. Vanaf 1 december 2018 heeft Omnibuzz de ritreserveringssoftware Tamis geïmplementeerd. Hiertoe is met Neone Nederland BV een contract aangegaan voor de duur van 3 jaar. Daarnaast is

met Neone Nederland BV een service level agreement afgesloten per 1 februari 2019 voor de duur van 3 jaar. In 2018 is Omnibuzz met Toshiba Tec Netherlands BV een copyrent overeenkomst aangegaan voor een multifunctional voor de duur van 5 jaar.

In 2019 heeft Omnibuzz het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo aanbesteed voor de 30 Limburgse gemeenten. Als resultaat van deze aanbesteding zijn rechtstreeks contracten afgesloten met zes taxibedrijven die per 1 januari 2020 ingaan. Deze overeenkomsten hebben een looptijd van vijf jaar tot en met 31 december 2024 met een mogelijke verlenging van nog drie jaar (einddatum 31 december 2027).

Gedurende de COVID-19 periode heeft Omnibuzz continuïteitsafspraken met de vervoerders gemaakt welke in een addendum met de vervoerders vastliggen. Dit addendum heeft primair een looptijd tot 1 maart 2021 met een mogelijkheid, op basis van de actuele situatie, de afspraken te verlengen en te actualiseren.

12.3 WNT-verantwoording 2020 Omnibuzz

Sinds 1 januari 2013 is de 'Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi-publieke sector' (WNT) van kracht. De WNT is op Omnibuzz van toepassing. Deze wet regelt onder meer dat overheidsinstellingen jaarlijks bezoldigingsgegevens en eventuele ontslagvergoeding van hun functionarissen dienen te publiceren. Voor topfunctionarissen en gewezen topfunctionarissen worden deze gegevens, ongeacht de hoogte, gepubliceerd. Voor het jaar 2020 is de generieke maximum bezoldigingsnorm voor Omnibuzz vastgesteld op € 201.000,–. Dit is inclusief belaste kostenvergoedingen, pensioen en de werkgeverslast.

Publicatie van bezoldigingsgegevens dienen onder meer openbaar te worden gemaakt via het financieel jaarverslag. Bij de definiëring van topfunctionarissen gaat het om personen die tot de hoogste uitvoerende en toezichthoudende organen van een rechtspersoon of instelling behoren en/of hoogst leidinggevenden binnen een rechtspersoon of instelling. Hieronder vallen de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en de functionarissen die formeel lid zijn van een (centraal) management- of directieteam.

TABEL WNT-VERANTWOORDING

Naam	Functie	FTE	Periode	Bezoldiging
Dhr. G.M.F. Vreuls	Directeur	1,0	2020	€ 140.246

De bezoldiging bestaat uit de volgende componenten:

Component		2020		2019
Beloning	€	119.758	€	113.368
Belastbare en variabele onkostenvergoedingen	€	168	€	168
Voorzieningen (pensioen)	€	20.320	€	19.543
Totale bezoldiging	€	140.246	€	133.079

bedragen x € 1	Dhr G.M.F. Vreuls
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 - 31/12
Deeltijdfactor in fte	1
Gewezen topfunctionaris?	Nee
(Fictieve) dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 119.926
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 20.320
Subtotaal	€ 140.246
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 201.000
-/- Onverschuldigd betaald bedrag	N.v.t
Totale bezoldiging	€ 140.246
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t
Gegevens 2019	
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 - 31/12
Deeltijdfactor 2019 in fte	1
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 113.536
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 19.543
Totale bezoldiging 2019	€ 133.079

De component beloning is gestegen conform de afgesproken CAR UWO indexaties. Daarnaast bestaat de component beloning tevens uit de verkoop van 72 bovenwettelijke verlofuren. Deze is wettelijk vastgelegd conform de CAR UWO.

Uit bovenstaande blijkt dat de topfunctionarissen binnen Omnibuzz het bezoldigingsmaximum van de WNT niet overschreden hebben. Alle leden die in 2020 zitting hebben gehad in het dagelijks bestuur en algemeen bestuur van Omnibuzz zijn onbezoldigd geweest.

De samenstelling van het algemeen is als volgt:

LEDEN ALGEMEEN BESTUUR OMNIBUZZ

Plaatsnaam	Naam
Beek	Dhr. T. van Es
Beekdaelen	Dhr. J. Timmermans
Beesel	Dhr. B. Jacobs
Bergen	Mevr. L. Roefs
Brunssum	Dhr. S. L'Espoir
Echt-Susteren	Dhr. G. Frische
Eijsden-Margraten	Dhr. C. Piatek
Gennep	Dhr. P. Lucassen
Gulpen Wittem	Mevr. A. van der Kleij
Heerlen	Dhr. P. Van Zutphen
Horst aan de Maas	Mevr. B. Op de Laak / Dhr. R. Bouten
Kerkrade	Dhr. L. Jongen
Landgraaf	Dhr. A. Schiffelers
Leudal	Dhr. M. Janssen
Maasgouw	Dhr. M. Wilms
Maastricht	Mevr. M. De Graaf
Meerssen	Mevr. M. Heusschen
Nederweert	Dhr. H. Cuijpers
Peel en Maas	Mevr. A. Mestrom
Roerdalen	Mevr. E. Cuijpers
Roermond	Mevr. M. Smitsmans
Simpelveld	Dhr. T. Gulpen
Sittard-Geleen	Mevr. J. Joosten
Stein	Dhr. H. Janssen
Vaals	Dhr. P. De Graauw
Valkenburg	Dhr. R. Meijers
Venlo	Dhr. F. Schatorje
Venray	Mevr. A. Thielen
Voerendaal	Dhr. H. Coenen
Weert	Dhr. P. Sterk

De samenstelling van het dagelijks bestuur is als volgt

LEDEN DAGELIJKS BESTUUR OMNIBUZZ

Plaatsnaam	Naam
Beekdaelen	Dhr. J. Timmermans
Heerlen	Dhr. P. Van Zutphen (vervangend voorzitter)
Horst aan de Maas	Dhr. R. Bouten
Maastricht	Mevr. A. Bastiaans
Roermond	Mevr. M. Smitsmans-Burhenne (voorzitter)
Sittard-Geleen	Dhr. T. Raven
Venlo	Dhr. F. Schatorjé

13

DE PROGRAMMA-REKENING

13. De programmarekening

13.1 Algemeen

Het algemeen bestuur heeft op 3 juli 2019 de begroting 2020 en op 1 juli 2020 de eerste begrotingswijziging 2020-1 vastgesteld.

GRONDSLAGEN VOOR RESULTAATBEPALING EN WAARDERING
De verslaggevingsvoorschriften die voor een Gemeenschappelijke Regeling gelden zijn weergegeven in het 'Besluit begroting en verantwoording provincie en gemeenten'. Voor de resultaatbepaling wordt het gemodificeerd stelsel van baten en lasten gehanteerd.

De activa zijn gewaardeerd op basis van verkrijgingspijs, zijnde de inkoopprijs met eventuele bijkomende kosten, minus de lineaire afschrijvingen. Deze lineaire afschrijvingen zijn conform de vastgesteld financiële verordening van Omnibuzz. De passiva zijn gewaardeerd tegen nominale waarden.

	Begroting 2020			Begroting 2020-1
	Baten 2020	Lasten 2020	Saldo 2020	Baten 2020-1
Programma Wmo Vervoer				
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ –	€ 20.872.958	€ 20.872.958	€ 600.022
Algemene Dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ –	€ 10.545	€ 10.545	€ –
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 20.933.503	€ –	€ -20.933.503	€ 22.184.031
Overhead				
0.4 Overhead	€ 2.427.725	€ 2.427.725	€ –	€ 2.792.558
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ –	€ 50.000	€ 50.000	€ –
Saldo van baten en lasten	€ 23.361.227	€ 23.361.227	€ –	€ 25.576.611
Toevoegingen aan de reserves	€ –	€ –	€ –	€ –
Onttrekkingen aan de reserves				
– Algemene reserve	€ –	€ –	€ –	€ –
– Bestemmingsreserve ICT	€ –	€ –	€ –	€ –
Resultaat	€ 23.361.227	€ 23.361.227	€ –	€ 25.576.611

CONTROLEVERORDENING

In de vergadering van het algemeen bestuur van 4 juli 2018 is het controleprotocol 2018 e.v. vastgesteld. De controleverordening, samen met het controleprotocol, dienen als referentiekader voor de controle van de accountant.

NOTA RESERVES EN VOORZIENINGEN

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 24 oktober 2018 is de maximum omvang van de algemene reserve vastgesteld op € 1.308.000,– en de minimum omvang op € 520.000,–. De vaststelling geldt tot uiterlijk 2022 als de nota 'Reserves en voorzieningen' opnieuw zal worden vastgesteld.

Daarnaast is voor diverse ICT-gerelateerde projecten een bestemmingsereserve 'ICT' gevormd. Eveneens is een bestemmingsreserve 'Personeel' gevormd door de 10 oud Omnibuzz-gemeenten als het gevolg van een langdurig zieke medewerker.

			Realisatie 2020		
	Lasten 2020-1	Saldo 2020-1	Baten 2020	Lasten 2020	Saldo 2020
	€ 22.721.130	€ 22.121.107	€ 389.360	€ 18.217.405	€ 17.828.045
	€ 12.924	€ 12.924	€ –	€ 12.902	€ 12.902
	€ –	€ -22.184.031	€ 20.625.283	€ –	€ -20.625.283
	€ 2.792.558	€ –	€ 2.792.558	€ 2.284.682	€ -507.876
	€ 50.000	€ 50.000	€ 64.975	€ 196.262	€ 131.287
	€ 25.576.611	€ -0	€ 23.872.176	€ 20.711.251	€ -3.160.925
	€ –	€ –		€ –	€ –
	€ –	€ –	€ 168.000		€ -168.000
	€ –	€ –	€ 19.320		€ -19.320
	€ 25.576.611	€ -0	€ 24.059.496	€ 20.711.251	€ -3.348.245

13.2 Toelichting op de rekening

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste afwijkingen c.q. incidentele baten en lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting opgenomen.

Afwijkingen ten opzichte van de begrotingswijziging 2020-1		
Lasten		
Loonkosten	€	-337.557
Beheerskosten	€	-9.740
Kosten VEP	€	227.677
Kapitaallasten	€	-1.415
Vervoerskosten Wmo	€	-4.203.871
BonusMalus	€	-55.520
Totaal afwijking lasten	€	-4.380.426
Baten		
Klantbijdrage Vervoer Wmo	€	-23.904
Bijdrage VEP	€	-250.370
Bijdrage overig	€	-64.975
Totaal afwijking baten	€	-339.249
Last Tussentijdse afrekening gemeenten	€	1.558.750
Baat Onttrekking Algemen Reserve	€	-168.000
Vrijval bestemmingsreserve ICT	€	-19.320
Totaal afwijking batig saldo	€	-3.348.245

De totale afwijking batig saldo van € 3.348.245,– wordt veroorzaakt door:

- De onderschrijding van de gerealiseerde loonkosten ad € 337.557,–.
- De lager uitgevallen beheerkosten ad € 9.740,–.
- De kosten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 227.677,–.
- De lager uitgevallen kapitaallasten ad € 1.415,–.
- De daling van de vervoerskosten ad € 4.203.871,– ten opzichte van de begroting.
- De lager uitgevallen bonus-malus ten opzichte van de begroting met € 55.520,–.
- De stijging in de klantbijdrage vervoer ad € 23.904,–.
- De baten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 250.370,–.
- De baten van overige bijdrage die niet zijn begroot € 64.975,–.
- De last van de tussentijdse afrekening vervoer met betrekking tot de gemeenten ad € 1.558.750,–.
- De onttrekking vanuit de algemene reserve ad € 168.000,–.
- De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve ‘ICT’ ad € 19.320,–.

De belangrijkste afwijkingen van lasten en baten ten opzichte van de begroting 2020-1 worden per post op de volgende pagina's toegelicht.

13.3 Toelichting lasten

Loonkosten (ad - € 337.557,–)

De lager uitgevallen loonkosten worden veroorzaakt doordat er een aantal begrote fte's niet (volledig) is ingevuld cq. is getemporiseerd gedurende 2020. Hierbij gaat het om de volgende functies: medewerker data-analyse, relatiebeheerder, fte's bij de financiële administratie en fte's bij klantenservice. De kosten van externe inhuur en studiekosten zijn wegens de COVID-19 pandemie ook lager uitgevallen.

Hier tegenover staat een overschrijding op de loonkosten van de afdeling uitvoering als gevolg van de additionele pensioenlasten bij de toeslagen ORT en DOT en de externe inhuur op deze afdeling vanwege een aantal langdurig zieke medewerkers (zie paragraaf 11.7 'Bedrijfsvoering' op pagina 58). Mede als gevolg van de COVID-19 pandemie heeft dit geleid tot extra loonkosten wegens de toename van de gemiddelde gesprekstijd van de telefoontjes. Deze langere gesprekstijd is een direct gevolg van de gezondheidscheck die door de telefoniste uitgevoerd dient te worden bij ieder telefoontje. Daarnaast hebben de diverse maatregelen en versoepelingen tot vele vragen geleid, hetgeen ook heeft geleid tot langere gesprekstijden. Tenslotte zijn ook de arbokosten hoger uitgevallen als gevolg van diverse spoor2-trajecten.

Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een onderschrijding van de loonkosten van € 337.557,–.

Beheerkosten (ad €- 9.740,–)

De post beheerkosten is € 9.740,– lager uitgevallen als gevolg van diverse stijgingen en dalingen.

De onderschrijding van de kosten betreft de volgende zaken, die veelvuldig gerelateerd zijn aan de COVID-19 pandemie zijn:

- Minder personeel gerelateerde kosten en dienstreizen.
- Minder automatiseringskosten. Denk aan kosten voor data-analyse en optimalisatie van de e-facturering.
- Minder kosten voor kantoorbenodigdheden.
- Minder reguliere communicatiekosten waaronder de regulier nieuwsbrief. Echter, hier staan additionele communicatiekosten tegenover welke onderstaand verder worden toegelicht.
- Minder kosten voor de klachtenafhandeling.
- Minder kosten voor het klanttevredenheidsonderzoek.
- Minder kosten voor facilitaire zaken in verband met de uitgestelde interne verhuizing en aanpassingen in het pand.

De overschrijding van de kosten betreft de volgende zaken, die veelvuldig gerelateerd zijn aan de COVID-19 pandemie:

- De overschrijding van de kosten inzake de inrichting van thuiswerkplekken.
- De additionele kosten voor telefonie en computer toebehoren.
- De overschrijding voor de kosten inzake de nieuwe facturatiemodule als gevolg van het stopzetten van de contante betaling in de voertuigen en de overgang naar rekeningrijden.
- De verminderde telefonie opbrengsten als gevolg van het gedaalde aantal telefoontjes, alsmede de afkoop van het abonnement met een provider.
- Additionele communicatie- en portokosten als gevolg van de additionele informatie die Omnibuzz haar klanten heeft gestuurd wegens de COVID-19 pandemie.
- De aanpassing van een aantal voertuigen met een beschermde cabine om de virusverspreiding tegen te gaan.
- Een overschrijding van de advieskosten omtrent COVID-19.
- Een overschrijding van de kosten inzake inspectie drempelvrij op basis van de Europese richtlijn EN 301 549 en daarmee samenhangend de Web Content Accessibility Guidelines (WCAG 2.1).

Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een onderschrijding op de beheerkosten van € 9.740,–. Een deel van hierboven genoemde posten is gedekt via de onttrekking aan de algemene reserve. Zie paragraaf 11.5 'Risicomanagement' op pagina 52 voor een additionele toelichting voor deze onttrekking.

Kosten Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 227.677,–)

Deze post heeft betrekking op de kosten voor het aanmaken van de Voor Elkaar Pas. Omnibuzz draagt zorg voor betaling aan de leveranciers en verrekent vervolgens deze kosten met de klant (zie ook 'Bijdrage VEP' bij baten). Het betreft hier vervoer-, pas- en servicekosten.

Kapitaallasten (ad - € 1.415,–)

De kapitaallasten zijn lager dan begroot. Dit komt doordat er minder banktransacties hebben plaatsgevonden dan op voorhand begroot.

Vervoerskosten Wmo (ad - € 4.203.871,–)

De vervoerskosten zijn € 4.203.871,– lager dan opgenomen in de begroting. Dit komt vooral doordat er aanzienlijk minder gereisd is in 2020 als gevolg van de COVID-19 pandemie. De begroting 2020-1 is gebaseerd op het vervoersvolume van 2019, de kosten van 2020 zijn gebaseerd op de vervoersvraag 2020 inclusief coronacompensatie. Dit afsprakenkader in combinatie met de vervoersvraag leidt tot deze forse daling van de vervoerskosten.

Voor een aanvullende specificatie van het gerealiseerde vervoer en de bijbehorende kosten op gemeenteniveau wordt verwezen naar bijlage 1 en 2 op pagina pagina 86 en pagina 94.

Bonus-malus (ad - € 55.520,–)

De performance van de vervoerders is in het jaarverslag toegelicht op bladzijde 'Kwaliteitscontroles vervoerders' op pagina 24. Gezien de COVID-19 pandemie en de bijbehorende afspraken met de vervoerders zijn alleen in januari, februari en september bonussen uitgekeerd.

Dit heeft geleid tot een verlaging van de kosten voor de bonus-malus van € 55.520,–.

13.4 Toelichting baten

Klantbijdrage vervoer Wmo (ad € 23.904,–)

De ontvangen klantbijdrage is € 23.904,– hoger dan de begrote klantbijdrage. Dit betreft voornamelijk de commerciële ritten welke verreden zijn door Omnibuzz-klanten waarvan het budget overschreden is en enkele pgb-klanten. De reguliere klantbijdragen die Omnibuzz namens de gemeenten ontvangt zijn per kwartaal teruggestort aan de deelnemende gemeenten.

Bijdrage Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 250.370,–)

Dit betreft de bijdrage van klanten voor de Voor Elkaar Pas; zowel de bijdrage voor de ritten als de bijdrage voor de abonnementskosten. De vaste bijdrage per jaar van de klant is gebaseerd op 1/5e deel van de kostprijs van de kaart plus de kostprijs voor de servicekosten. Het verschil tussen kosten en de hogere opbrengsten ad € 22.693,– komt voort uit de systematiek van afboeking omtrent voortijdige pasopzegging.

Bijdrage overig (ad € 64.975,–)

Als gevolg van de COVID-19 pandemie heeft Omnibuzz besloten om, in overleg met de GGD Zuid-Limburg, een aantal medewerkers van de ritreservering te detacheren aan de GGD- ZL. Als gevolg hiervan heeft Omnibuzz een bedrag van € 59.975,– gefactureerd aan de GGD-ZL. Daarnaast heeft Omnibuzz gebruikt gemaakt van een subsidie van het A&O fonds voor de thuiswerkplekken ad € 5.000,–.

Additionele last gemeenten (tussentijdse afrekening vervoer) (€ 1.558.750,–)

Normaal gesproken worden de werkelijke vervoerskosten per kwartaal afgerekend met de deelnemende gemeenten. Dit betekent dat het verschil tussen het betaalde voorschot op basis van de begroting en de gerealiseerde kosten op

basis van facturen van de vervoerders met de gemeente wordt afgerekend. Als gevolg van de onzekerheid omtrent de COVID-19 pandemie en de hieruit voortvloeiende afspraken met de vervoerders, is besloten om de kwartaalafrekening tijdelijk buiten werking te stellen. Eind 2020 is het eerste half jaar met betrekking tot de coronacompensatie en de afrekening vervoer met de gemeenten afgerekend. Dit heeft tot een terugbetaling aan de gemeenten geleid van € 1.558.750,–

Het tweede halfjaar van de afrekening vervoer is verwerkt in het voorstel resultaatbestemming 2020.

Onttrekking algemene reserve (€ 168.000,–)

Ter afdekking van de incidentele en niet voorziene COVID-19 gerelateerde kosten heeft het algemeen bestuur in haar vergadering van 16 december 2020 ingestemd met de onttrekking uit de algemene reserve om deze kosten af te dekken. Er is ingestemd met het in totaal € 168.000,– onttrekken en dit ten gunste van de exploitatie te brengen. De opbouw van dit bedrag is in paragraaf 11.5 'Risicomanagement' op pagina 52 verder toegelicht.

Onttrekking bestemmingsreserve 'ICT' (€ 19.320,–)

Voor het boekjaar 2020 heeft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

- Realisatie MijnOmnibuzz.
- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van € 19.320,–.

13.5 Toelichting algemene dekkingsmiddelen

De bijgestelde bijdrage van de gemeenten in de eerste begrotingswijziging 2020-1 en de onttrekking uit de algemene reserve en bestemmingsreserve 'ICT' blijkt meer dan voldoende te zijn voor de dekking van de werkelijke kosten. Gezien de lagere kosten inzake het vervoer als gevolg van de COVID-19 pandemie ten opzichte van de begroting 2020-1 en dekking van de meerkosten inzake aanpassingen COVID-19 welke afgedekt worden door de onttrekking aan de algemene reserve, zijn de middelen door Omnibuzz rechtmatig besteed. Voorgesteld wordt het totale positieve resultaat over 2020 te verdelen conform voorstel resultaatbestemming op bladzijde pagina 78.

120
omnibuzz
KS-780-V

14

OVERIGE GEGEVENS

14. Overige gegevens

14.1 Voorstel resultaatbestemming 2020

Het dagelijks bestuur stelt voor het resultaat 2020 ad € 3.348.245,– als volgt te bestemmen:

- Terugbetaling aan de deelnemende gemeenten € 2.578.009,–.
- Dotatie aan algemene reserve € 368.000,–.
- Dotatie aan bestemmingsreserve 'Personeel' € 231.236,–.
- Dotatie aan bestemmingsreserve 'ICT' € 171.000,–.

De onderverdeling van het resultaat naar de individuele gemeenten is terug te vinden in 16.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten' op pagina 86.

14.2 Bestemmingsreserve 'Personeel' (oud-Omnibuzz gemeenten)

Met betrekking tot de langdurig zieke werknemer geldt dat inmiddels duidelijk is geworden dat deze niet zal terugkeren in de functie en dat het dienstverband beëindigd is. Wel draagt Omnibuzz nog het risico van re-integratie. Bij vorming van de reserve is rekening gehouden met dit risico. Op basis van actuele informatie zal Omnibuzz de resterende € 14.076,– (Zie 'Tabel staat van reserves' op pagina 53) aanhouden om het risico voor de komende jaren af te dekken. Dit bedrag is naar verwachting voldoende om dit risico af te dekken. Mocht dit risico zich in de komende jaren niet voordoen, dan zal het bedrag ten gunste van de 10 gemeenten worden uitgekeerd welke deze reserve gevormd hebben.

Het algemeen bestuur van Omnibuzz zal hierover op 7 juli 2021 een besluit nemen.

15

CONTROLE-VERKLARING

15. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

OPGESTELD DOOR
Koenen en Co, Audit & Assurance
Westhoven 16, Postbus 1161, NL-6040 KD Roermond
Telefoon: +31 (0)475 35 10 00, Fax: +31 (0)475 32 19 16
Website: www.koenenenco.nl
KvK-nummer: 14091110

Aan: het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz
Postbus 99
6160 AB GELEEN

A. VERKLARING OVER DE IN HET JAARVERSLAG OPGENOMEN JAARREKENING 2020

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2020 van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz te Geleen gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz per 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten.

Voorts zijn wij van oordeel dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties over 2020 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving waaronder Verordeningen van de Gemeenschappelijke Regeling.

De jaarrekening bestaat uit:

- De balans per 31 december 2020;
- De programmarekening van baten en lasten over de periode 2020; en
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie ‘Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening’.

Wij zijn onafhankelijk van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor

de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2020 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1 sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

B. VERKLARING OVER DE IN HET JAARVERSLAG OPGENOMEN ANDERE INFORMATIE

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- De inleiding.
- Het jaarverslag.
- De algemene verplichte paragrafen conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten.
- De overige gegevens.
- Bijlage 1 tot en met 3.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Ingevolge artikel 213, lid 3 onder de Gemeentewet, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening en geen materiële afwijkingen bevat.
- Alle informatie bevat die op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten vereist is.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten.

C. BESCHRIJVING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN MET BETREKKING TOT DE JAARREKENING

Verantwoordelijkheden van het Dagelijks Bestuur voor de jaarrekening

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten. In dit kader is het Dagelijks Bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het Dagelijks Bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het Dagelijks Bestuur afwegen of de entiteit in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het Dagelijks Bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het Dagelijks Bestuur het voornemen heeft om de Gemeenschappelijke Regeling te ontbinden of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

Het Dagelijks Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de entiteit haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De met governance belaste personen zijn verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de entiteit.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves. Op basis van artikel 2 lid 7 Bado is deze goedkeuringstolerantie door het Algemene Bestuur d.d. 3 juli 2019 vastgesteld. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn. Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de toleranties gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit Accountantscontrole Decentrale Overheden,

het op 3 juli 2019 door het Algemeen Bestuur vastgestelde controleprotocol en het Controleprotocol WNT, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van de door het Dagelijks Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling gemaakte schattingen en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het Dagelijks Bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de met governance belaste personen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Roermond, 2 april 2021
KOENEN EN CO, Audit & Assurance B.V.

H.C.E.J. Hees MSc RA (w.g.)

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
KS-780-V
120
omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

16

BIJLAGEN

16. Bijlagen

16.1 Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten

TOTAAL BIJDRAGE DEELNEMENDE GEMEENTEN

Gemeente	Oorspronkelijke begroting 2020	Begroting 2020-1 Bijdrage gemeenten	Totaal betaalde bijdrage gemeenten inclusief afrekening vervoer
			A
BEEK	€ 275.460	€ 314.923	€ 305.653
BEEKDAELEN	€ 681.328	€ 729.644	€ 683.673
BEESEL	€ 209.853	€ 222.777	€ 204.757
BERGEN	€ 163.381	€ 178.445	€ 183.184
BRUNSSUM	€ 724.477	€ 789.305	€ 764.386
ECHT-SUSTEREN	€ 657.259	€ 702.294	€ 641.006
EIJSDEN-MARGRATEN	€ 435.685	€ 544.952	€ 516.295
GENNEP	€ 367.270	€ 396.105	€ 337.964
GULPEN-WITTEM	€ 304.621	€ 350.111	€ 331.651
HEERLEN	€ 2.268.392	€ 2.469.115	€ 2.332.702
HORST AAN DE MAAS	€ 600.098	€ 617.743	€ 580.422
KERKRADE	€ 1.495.982	€ 1.585.197	€ 1.523.236
LANDGRAAF	€ 1.083.602	€ 1.248.494	€ 1.164.116
LEUDAL	€ 550.012	€ 584.485	€ 533.889
MAASGOUW	€ 509.564	€ 521.359	€ 477.362
MAASTRICHT	€ 3.915.304	€ 3.899.881	€ 3.585.954
MEERSSEN	€ 536.978	€ 596.474	€ 548.223
NEDERWEERT	€ 228.316	€ 239.355	€ 216.628
PEEL EN MAAS	€ 597.813	€ 631.192	€ 607.799
ROERDALEN	€ 299.296	€ 315.693	€ 302.751
ROERMOND	€ 1.007.107	€ 1.046.545	€ 977.366
SIMPELVELD	€ 175.164	€ 205.299	€ 185.887
SITTARD-GELEEN	€ 2.223.724	€ 2.378.300	€ 2.235.991
STEIN	€ 322.102	€ 375.300	€ 356.593
VAALS	€ 219.908	€ 226.406	€ 223.480
VALKENBURG AAN DE GEUL	€ 421.072	€ 471.184	€ 434.217
VENLO	€ 1.777.397	€ 1.862.980	€ 1.792.382
VENRAY	€ 538.814	€ 572.395	€ 546.621
VOERENDAAL	€ 205.974	€ 239.535	€ 214.180
WEERT	€ 565.275	€ 661.103	€ 609.472
TOTAAL	€ 23.361.227	€ 24.976.591	€ 23.417.839

	Kosten 2020	Onttrekking algemene reserve	Onttrekking bestemmingsreserve ICT	Te bestemmen resultaat 2020
	B	C	D	E= A - (B-C-D)
	€ 268.871	€ 2.382	€ 274	€ 39.437
	€ 592.260	€ 5.128	€ 590	€ 97.131
	€ 183.273	€ 1.900	€ 219	€ 23.602
	€ 167.666	€ 1.715	€ 197	€ 17.431
	€ 695.540	€ 4.550	€ 523	€ 73.920
	€ 559.079	€ 4.535	€ 522	€ 86.984
	€ 463.563	€ 3.944	€ 454	€ 57.130
	€ 251.850	€ 2.598	€ 299	€ 89.011
	€ 299.487	€ 2.317	€ 266	€ 34.747
	€ 2.008.695	€ 12.956	€ 1.490	€ 338.453
	€ 502.847	€ 5.069	€ 583	€ 83.226
	€ 1.338.308	€ 8.212	€ 944	€ 194.084
	€ 1.011.664	€ 7.114	€ 818	€ 160.384
	€ 434.211	€ 4.796	€ 552	€ 105.025
	€ 405.992	€ 3.925	€ 451	€ 75.746
	€ 3.089.368	€ 21.203	€ 2.438	€ 520.228
	€ 480.628	€ 3.380	€ 389	€ 71.363
	€ 174.013	€ 2.172	€ 250	€ 45.037
	€ 524.855	€ 5.231	€ 602	€ 88.777
	€ 273.736	€ 2.746	€ 316	€ 32.077
	€ 837.586	€ 8.785	€ 1.010	€ 149.574
	€ 158.662	€ 1.644	€ 189	€ 29.058
	€ 1.948.758	€ 14.457	€ 1.663	€ 303.353
	€ 318.140	€ 3.248	€ 374	€ 42.075
	€ 199.106	€ 1.735	€ 200	€ 26.309
	€ 369.821	€ 2.842	€ 327	€ 67.566
	€ 1.541.814	€ 16.294	€ 1.874	€ 268.736
	€ 451.571	€ 4.828	€ 555	€ 100.433
	€ 176.561	€ 1.618	€ 186	€ 39.423
	€ 528.987	€ 6.674	€ 768	€ 87.927
	€ 20.256.914	€ 168.000	€ 19.320	€ 3.348.245

UITSPLITSING VERVOERSRESULTAAT

Gemeente	Oorspronkelijke begroting 2020	"Begroting 2020-1 Bijdrage gemeenten"	"Afrekening vervoer eerste halfjaar 2020 Bijdrage gemeenten"	Totaal betaalde bijdrage gemeenten	Kosten regulier vervoer 2020
		A	B	C = A - B	D
Beek	€ 201.274	€ 235.869	€ 9.271	€ 226.598	€ 129.666
Beekdaelen	€ 527.244	€ 559.459	€ 45.970	€ 513.489	€ 292.811
Beesel	€ 150.455	€ 159.713	€ 18.020	€ 141.693	€ 87.303
Bergen	€ 112.248	€ 121.514	€ 4.740-	€ 126.253	€ 74.348
Brunssum	€ 581.316	€ 638.275	€ 24.919	€ 613.357	€ 369.726
Echt-Susteren	€ 504.753	€ 551.775	€ 61.288	€ 490.488	€ 290.250
Eijsden-Margraten	€ 320.272	€ 414.036	€ 28.656	€ 385.380	€ 233.378
Gennep	€ 289.760	€ 309.871	€ 58.141	€ 251.730	€ 125.447
Gulpen-Wittem	€ 235.967	€ 273.215	€ 18.460	€ 254.755	€ 155.156
Heerlen	€ 1.846.456	€ 2.039.115	€ 136.414	€ 1.902.701	€ 1.073.385
Horst aan de Maas	€ 440.366	€ 449.501	€ 37.322	€ 412.179	€ 237.537
Kerkrade	€ 1.211.361	€ 1.312.654	€ 61.962	€ 1.250.693	€ 724.602
Landgraaf	€ 869.516	€ 1.012.381	€ 84.379	€ 928.002	€ 539.830
Leudal	€ 388.956	€ 425.309	€ 50.596	€ 374.713	€ 197.289
Maasgouw	€ 392.684	€ 391.100	€ 43.997	€ 347.103	€ 200.857
Maastricht	€ 3.289.004	€ 3.196.144	€ 313.926	€ 2.882.217	€ 1.670.377
Meerssen	€ 428.375	€ 484.303	€ 48.251	€ 436.053	€ 262.394
Nederweert	€ 158.359	€ 167.262	€ 22.728	€ 144.534	€ 76.066
Peel en Maas	€ 438.786	€ 457.564	€ 23.393	€ 434.172	€ 243.897
Roerdalen	€ 216.543	€ 224.546	€ 12.942	€ 211.604	€ 129.310
Roermond	€ 741.210	€ 754.989	€ 69.178	€ 685.811	€ 386.314
Simpelveld	€ 126.737	€ 150.749	€ 19.411	€ 131.338	€ 75.223
Sittard-Geleen	€ 1.706.659	€ 1.898.477	€ 142.309	€ 1.756.169	€ 1.026.700
Stein	€ 225.181	€ 267.486	€ 18.707	€ 248.779	€ 148.255
Vaals	€ 165.545	€ 168.807	€ 2.926	€ 165.881	€ 95.274
Valkenburg aan de Geul	€ 333.560	€ 376.844	€ 36.967	€ 339.877	€ 193.304
Venlo	€ 1.269.763	€ 1.322.177	€ 70.598	€ 1.251.580	€ 703.692
Venray	€ 391.266	€ 412.152	€ 25.774	€ 386.378	€ 199.539
Voerendaal	€ 157.666	€ 185.836	€ 25.355	€ 160.481	€ 86.161
Weert	€ 368.416	€ 439.600	€ 51.631	€ 387.969	€ 227.312
TOTAAL	€ 18.089.698	€ 19.400.724	€ 1.558.750	€ 17.841.974	€ 10.255.403

	Kosten toeslag individueel	Kosten coronacompensatie 1ste halfjaar	Kosten coronacompensatie 2de halfjaar	Kosten flexibel tarief - vervoerskorting - Nacalculatorisch tarief	Saldo vervoersresultaat 2020
	E	F	G	H	I = C-D-E-F-G-H
	€ 2.371	€ 43.959	€ 20.521	€ 522	€ 29.559
	€ 4.547	€ 91.742	€ 47.344	€ 1.178	€ 75.867
	€ 867	€ 22.550	€ 14.899	€ 351	€ 15.723
	€ 1.659	€ 27.918	€ 11.712	€ 299	€ 10.318
	€ 6.080	€ 119.673	€ 61.340	€ 1.488	€ 55.049
	€ 3.083	€ 79.564	€ 48.245	€ 1.168	€ 68.177
	€ 3.009	€ 68.668	€ 38.613	€ 939	€ 40.772
	€ 847	€ 28.897	€ 17.798	€ 505	€ 78.236
	€ 2.014	€ 45.930	€ 25.891	€ 624	€ 25.139
	€ 18.147	€ 351.486	€ 170.637	€ 4.320	€ 284.726
	€ 3.119	€ 70.617	€ 37.745	€ 956	€ 62.205
	€ 11.771	€ 236.126	€ 115.246	€ 2.916	€ 160.031
	€ 7.374	€ 160.585	€ 87.159	€ 2.173	€ 130.882
	€ 2.755	€ 59.137	€ 29.601	€ 794	€ 85.137
	€ 2.233	€ 52.137	€ 31.597	€ 808	€ 59.471
	€ 20.294	€ 481.788	€ 270.737	€ 6.723	€ 432.298
	€ 2.807	€ 69.527	€ 42.921	€ 1.056	€ 57.348
	€ 745	€ 20.341	€ 11.048	€ 306	€ 36.029
	€ 3.891	€ 80.778	€ 37.541	€ 982	€ 67.083
	€ 1.977	€ 37.837	€ 21.271	€ 520	€ 20.688
	€ 5.513	€ 117.899	€ 61.385	€ 1.555	€ 113.146
	€ 676	€ 20.553	€ 12.340	€ 303	€ 22.242
	€ 14.030	€ 303.998	€ 163.908	€ 4.132	€ 243.400
	€ 2.109	€ 44.795	€ 24.420	€ 597	€ 28.604
	€ 1.796	€ 34.154	€ 15.162	€ 383	€ 19.112
	€ 2.287	€ 56.927	€ 30.802	€ 778	€ 55.778
	€ 10.820	€ 226.300	€ 106.770	€ 2.832	€ 201.165
	€ 3.684	€ 72.774	€ 29.166	€ 803	€ 80.411
	€ 1.219	€ 26.059	€ 13.982	€ 347	€ 32.713
	€ 2.284	€ 60.153	€ 37.055	€ 915	€ 60.251
	€ 144.010	€ 3.112.872	€ 1.636.855	€ 41.274	€ 2.651.560

UITSPLITSING KOSTEN REGIE EN PLANNING

Gemeente	Oorspronkelijke begroting 2020	Begroting 2020-1 Bijdrage gemeenten	Kosten regie en planning 2020	Resultaat kosten regie en planning
		A	B	C=A-B
Beek	€ 26.715	€ 27.553	€ 29.497	€ 1.944-
Beekdaelen	€ 55.487	€ 59.315	€ 63.500	€ 4.184-
Beesel	€ 21.390	€ 21.980	€ 23.531	€ 1.551-
Bergen	€ 18.413	€ 19.842	€ 21.242	€ 1.400-
Brunssum	€ 51.554	€ 52.639	€ 56.353	€ 3.713-
Echt-Susteren	€ 54.919	€ 52.461	€ 56.162	€ 3.701-
Eijsden-Margraten	€ 41.561	€ 45.629	€ 48.848	€ 3.219-
Gennep	€ 27.912	€ 30.056	€ 32.176	€ 2.120-
Gulpen-Wittem	€ 24.723	€ 26.801	€ 28.692	€ 1.891-
Heerlen	€ 151.943	€ 149.871	€ 160.443	€ 10.573-
Horst aan de Maas	€ 57.521	€ 58.639	€ 62.775	€ 4.137-
Kerkrade	€ 102.495	€ 94.991	€ 101.692	€ 6.701-
Landgraaf	€ 77.094	€ 82.294	€ 88.100	€ 5.805-
Leudal	€ 57.998	€ 55.479	€ 59.392	€ 3.914-
Maasgouw	€ 42.090	€ 45.400	€ 48.603	€ 3.203-
Maastricht	€ 225.536	€ 245.278	€ 262.581	€ 17.303-
Meerssen	€ 39.109	€ 39.095	€ 41.853	€ 2.758-
Nederweert	€ 25.192	€ 25.127	€ 26.900	€ 1.773-
Peel En Maas	€ 57.267	€ 60.515	€ 64.784	€ 4.269-
Roerdalen	€ 29.800	€ 31.768	€ 34.009	€ 2.241-
Roermond	€ 95.752	€ 101.617	€ 108.786	€ 7.169-
Simpelveld	€ 17.439	€ 19.013	€ 20.354	€ 1.341-
Sittard-Geleen	€ 186.200	€ 167.235	€ 179.033	€ 11.798-
Stein	€ 34.902	€ 37.577	€ 40.228	€ 2.651-
Vaals	€ 19.577	€ 20.075	€ 21.492	€ 1.416-
Valkenburg aan de Geul	€ 31.514	€ 32.881	€ 35.201	€ 2.320-
Venlo	€ 182.804	€ 188.489	€ 201.786	€ 13.297-
Venray	€ 53.133	€ 55.851	€ 59.791	€ 3.940-
Voerendaal	€ 17.396	€ 18.716	€ 20.036	€ 1.320-
Weert	€ 70.891	€ 77.202	€ 82.648	€ 5.446-
TOTAAL	€ 1.898.326	€ 1.943.390	€ 2.080.487	€ -137.097

UITSPLITSING BEDRIJFSVOERINGSKOSTEN

Gemeente	Oorspronkelijke begroting 2020	Begroting 2020-1 Bijdrage gemeenten	Bedrijfsvoeringskosten 2020	Resultaat bedrijfsvoeringskosten
		A	B	C=A-B
Beek	€ 47.471	€ 51.501	€ 42.336	€ 9.166
Beekdaelen	€ 98.597	€ 110.869	€ 91.138	€ 19.731
Beesel	€ 38.009	€ 41.084	€ 33.772	€ 7.312
Bergen	€ 32.719	€ 37.088	€ 30.488	€ 6.601
Brunssum	€ 91.608	€ 98.390	€ 80.880	€ 17.510
Echt-Susteren	€ 97.587	€ 98.057	€ 80.606	€ 17.451
Eijsden-Margraten	€ 73.852	€ 85.287	€ 70.108	€ 15.178
Gennep	€ 49.598	€ 56.178	€ 46.180	€ 9.998
Gulpen-Wittem	€ 43.931	€ 50.095	€ 41.180	€ 8.915
Heerlen	€ 269.993	€ 280.130	€ 230.276	€ 49.854
Horst aan de Maas	€ 102.211	€ 109.604	€ 90.098	€ 19.506
Kerkrade	€ 182.126	€ 177.552	€ 145.954	€ 31.598
Landgraaf	€ 136.992	€ 153.819	€ 126.445	€ 27.375
Leudal	€ 103.058	€ 103.697	€ 85.243	€ 18.455
Maasgouw	€ 74.791	€ 84.859	€ 69.757	€ 15.102
Maastricht	€ 400.763	€ 458.459	€ 376.868	€ 81.591
Meerssen	€ 69.494	€ 73.075	€ 60.070	€ 13.005
Nederweert	€ 44.765	€ 46.966	€ 38.608	€ 8.358
Peel En Maas	€ 101.760	€ 113.112	€ 92.982	€ 20.130
Roerdalen	€ 52.952	€ 59.379	€ 48.811	€ 10.568
Roermond	€ 170.145	€ 189.938	€ 156.135	€ 33.803
Simpelveld	€ 30.988	€ 35.537	€ 29.213	€ 6.324
Sittard-Geleen	€ 330.866	€ 312.587	€ 256.957	€ 55.630
Stein	€ 62.019	€ 70.237	€ 57.737	€ 12.500
Vaals	€ 34.786	€ 37.524	€ 30.846	€ 6.678
Valkenburg aan de Geul	€ 55.998	€ 61.459	€ 50.522	€ 10.938
Venlo	€ 324.831	€ 352.313	€ 289.613	€ 62.700
Venray	€ 94.414	€ 104.393	€ 85.814	€ 18.578
Voerendaal	€ 30.912	€ 34.983	€ 28.757	€ 6.226
Weert	€ 125.968	€ 144.301	€ 118.620	€ 25.681
TOTAAL	€ 3.373.203	€ 3.632.475	€ 2.986.013	€ 646.462

IV3 METHODIEK UITSPLITSING IN DIRECTE (VERVOER) KOSTEN EN INDIRECTE (OVERHEAD) KOSTEN

Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal 2020
		A	B	C=A+B
Beek	1,42%	€ 233.514	€ 35.358	€ 268.871
Beekdaelen	3,05%	€ 516.144	€ 76.116	€ 592.260
Beesel	1,13%	€ 155.067	€ 28.206	€ 183.273
Bergen	1,02%	€ 142.203	€ 25.463	€ 167.666
Brunssum	2,71%	€ 627.991	€ 67.549	€ 695.540
Echt-Susteren	2,70%	€ 491.759	€ 67.320	€ 559.079
Eijsden-Margraten	2,35%	€ 405.011	€ 58.553	€ 463.563
Gennep	1,55%	€ 213.282	€ 38.569	€ 251.850
Gulpen-Wittem	1,38%	€ 265.095	€ 34.392	€ 299.487
Heerlen	7,71%	€ 1.816.374	€ 192.321	€ 2.008.695
Horst aan de Maas	3,02%	€ 427.600	€ 75.248	€ 502.847
Kerkrade	4,89%	€ 1.216.411	€ 121.897	€ 1.338.308
Landgraaf	4,23%	€ 906.061	€ 105.604	€ 1.011.664
Leudal	2,85%	€ 363.019	€ 71.193	€ 434.211
Maasgouw	2,34%	€ 347.732	€ 58.259	€ 405.992
Maastricht	12,62%	€ 2.774.617	€ 314.751	€ 3.089.368
Meerssen	2,01%	€ 430.459	€ 50.169	€ 480.628
Nederweert	1,29%	€ 141.769	€ 32.244	€ 174.013
Peel En Maas	3,11%	€ 447.199	€ 77.656	€ 524.855
Roerdalen	1,63%	€ 232.970	€ 40.766	€ 273.736
Roermond	5,23%	€ 707.186	€ 130.400	€ 837.586
Simpelveld	0,98%	€ 134.264	€ 24.398	€ 158.662
Sittard-Geleen	8,61%	€ 1.734.154	€ 214.604	€ 1.948.758
Stein	1,93%	€ 269.920	€ 48.221	€ 318.140
Vaals	1,03%	€ 173.345	€ 25.762	€ 199.106
Valkenburg aan de Geul	1,69%	€ 327.626	€ 42.194	€ 369.821
Venlo	9,70%	€ 1.299.936	€ 241.878	€ 1.541.814
Venray	2,87%	€ 379.901	€ 71.670	€ 451.571
Voerendaal	0,96%	€ 152.543	€ 24.017	€ 176.561
Weert	3,97%	€ 429.918	€ 99.069	€ 528.987
TOTAAL	100,00%	€ 17.763.068	€ 2.493.846	€ 20.256.914

16.2 Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde zones

	Vervoerzones BBV 2020-1						Vervoerszones Realisatie 2020		
Gemeente	Zones	Individueel	Kamer-Kamer	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Zones	Individueel	Kamer-Kamer
Beek	52.180	2.024	896	11.447	663	-	27.919	822	48
Beekdaelen	124.815	2.579	1.090	28.534	837	-	63.488	804	226
Beesel	34.457	1.328	2.493	11.893	442	-	18.527	725	625
Bergen	27.357	72	102	5.071	226	-	16.238	228	36
Brunssum	140.785	4.411	2.901	38.046	1.503	-	78.827	2.777	2.557
Echt-Susteren	123.193	3.668	203	23.458	1.449	-	62.670	2.556	178
Eijsden-Margraten	91.739	1.655	1.861	22.886	1.121	-	50.469	347	1.072
Gennep	68.440	398	2.847	19.228	549	-	26.643	337	1.093
Gulpen-Wittem	59.666	3.067	428	20.299	844	-	32.620	1.357	346
Heerlen	458.226	4.019	3.942	71.994	5.573	-	233.117	1.813	2.619
Horst aan de Maas	99.521	2.203	2.539	25.180	841	-	51.116	1.042	1.013
Kerkrade	292.881	6.400	3.490	61.489	2.357	-	156.570	4.544	1.555
Landgraaf	225.705	3.783	3.792	46.231	2.435	-	116.820	2.815	1.737
Leudal	95.936	287	546	14.751	910	-	43.026	327	84
Maasgouw	87.447	1.289	334	17.626	1.132	-	43.676	148	220
Maastricht	701.034	27.246	13.553	221.336	7.113	-	354.927	17.424	6.527
Meerssen	106.720	4.559	876	30.870	1.003	-	56.244	1.696	562
Nederweert	37.894	495	255	3.416	297	-	16.687	132	0
Peel En Maas	100.346	2.729	3.410	31.880	861	-	51.669	1.478	1.120
Roerdalen	49.714	502	1.488	14.214	285	-	27.863	385	452
Roermond	170.109	623	243	28.157	1.907	-	84.467	294	130
Simpelveld	33.356	779	654	6.679	751	-	16.277	473	192
Sittard-Geleen	417.080	25.847	6.197	103.940	4.506	-	219.542	11.039	2.760
Stein	58.856	1.754	274	19.195	781	-	31.667	979	41
Vaals	37.502	857	5	8.708	668	-	20.546	197	14
Valkenburg aan de Geul	83.819	2.647	156	18.360	1.074	-	41.118	1.952	416
Venlo	292.181	7.001	8.146	71.636	3.460	-	151.129	3.639	3.663
Venray	91.997	1.265	596	20.077	1.130	-	43.014	767	0
Voerendaal	41.619	221	1.004	6.521	549	-	18.758	7	245
Weert	98.460	944	651	18.271	1.360	-	49.444	132	334
TOTAAL	4.303.034	114.652	64.972	1.021.393	46.627	-	2.205.078	61.236	29.865

				Afwijking Realisatie tov BBV 2020-1						
	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Zones	Individueel	Kamer-Kamer	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Totaal
	6.452	438	0	-24.261	-1.202	-848	-4.995	-225	-	-31.531
	14.497	594	0	-61.327	-1.775	-864	-14.037	-243	-	-78.246
	6.079	106	0	-15.930	-603	-1.868	-5.814	-336	-	-24.551
	2.720	108	0	-11.119	156	-66	-2.351	-118	-	-13.498
	21.527	756	0	-61.958	-1.634	-344	-16.519	-747	-	-81.202
	12.806	571	0	-60.523	-1.112	-25	-10.652	-878	-	-73.190
	11.312	456	80	-41.270	-1.308	-789	-11.574	-665	80	-55.526
	7.837	542	0	-41.797	-61	-1.754	-11.391	-7	-	-55.010
	14.438	416	0	-27.046	-1.710	-82	-5.861	-428	-	-35.127
	44.167	2.882	0	-225.109	-2.206	-1.323	-27.827	-2.691	-	-259.156
	12.176	561	0	-48.405	-1.161	-1.526	-13.004	-280	-	-64.376
	30.408	1.774	236	-136.311	-1.856	-1.935	-31.081	-583	236	-171.530
	22.224	1.092	87	-108.885	-968	-2.055	-24.007	-1.343	87	-137.171
	7.716	456	0	-52.910	40	-462	-7.035	-454	-	-60.821
	8.655	528	140	-43.771	-1.141	-114	-8.971	-604	140	-54.461
	108.418	3.646	0	-346.107	-9.822	-7.026	-112.918	-3.467	-	-479.340
	14.449	864	0	-50.476	-2.863	-314	-16.421	-139	-	-70.213
	1.965	196	0	-21.207	-363	-255	-1.451	-101	-	-23.377
	16.963	1.059	0	-48.677	-1.251	-2.290	-14.917	198	-	-66.937
	6.264	209	600	-21.851	-117	-1.036	-7.950	-76	600	-30.430
	13.374	997	0	-85.642	-329	-113	-14.783	-910	-	-101.777
	2.341	295	0	-17.079	-306	-462	-4.338	-456	-	-22.641
	52.676	2.738	0	-197.538	-14.808	-3.437	-51.264	-1.768	-	-268.815
	10.616	347	0	-27.189	-775	-233	-8.579	-434	-	-37.210
	5.773	265	0	-16.956	-660	9	-2.935	-403	-	-20.945
	13.113	422	0	-42.701	-695	260	-5.247	-652	-	-49.035
	36.221	1.623	0	-141.052	-3.362	-4.483	-35.415	-1.837	-	-186.149
	9.805	883	0	-48.983	-498	-596	-10.272	-247	-	-60.596
	3.075	286	0	-22.861	-214	-759	-3.446	-263	-	-27.543
	9.198	721	8	-49.016	-812	-317	-9.073	-639	8	-59.849
	527.265	25.831	1.151	-2.097.956	-53.416	-35.107	-494.128	-20.796	1.151	-2.700.252

	Vervoerzones BBV 2020-1 in euro's						Vervoerszones Realisatie 2020 in euro's		
Gemeente	Zones	Individueel	Kamer-Kamer	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Zones	Individueel	Kamer-Kamer
Beek	€ 233.243	€ 2.267	€ 1.004	€ 5.151	€ 1.498	€ -	€ 124.798	€ 921	€ 54
Beekdaelen	€ 557.921	€ 2.888	€ 1.221	€ 12.840	€ 1.892	€ -	€ 283.791	€ 900	€ 253
Beesel	€ 154.022	€ 1.487	€ 2.792	€ 5.352	€ 999	€ -	€ 82.816	€ 812	€ 700
Bergen	€ 122.284	€ 81	€ 114	€ 2.282	€ 511	€ -	€ 72.584	€ 255	€ 40
Brunssum	€ 629.309	€ 4.940	€ 3.249	€ 17.121	€ 3.397	€ -	€ 352.357	€ 3.110	€ 2.864
Echt-Susteren	€ 550.674	€ 4.108	€ 227	€ 10.556	€ 3.275	€ -	€ 280.135	€ 2.863	€ 199
Eijsden-Margraten	€ 410.071	€ 1.854	€ 2.084	€ 10.299	€ 2.533	€ -	€ 225.596	€ 389	€ 1.201
Gennep	€ 305.927	€ 446	€ 3.189	€ 8.653	€ 1.241	€ -	€ 119.094	€ 377	€ 1.224
Gulpen-Wittem	€ 266.708	€ 3.435	€ 479	€ 9.135	€ 1.907	€ -	€ 145.811	€ 1.520	€ 388
Heerlen	€ 2.048.272	€ 4.501	€ 4.415	€ 32.397	€ 12.595	€ -	€ 1.042.033	€ 2.031	€ 2.933
Horst aan de Maas	€ 444.860	€ 2.467	€ 2.844	€ 11.331	€ 1.901	€ -	€ 228.489	€ 1.167	€ 1.135
Kerkrade	€ 1.309.178	€ 7.168	€ 3.909	€ 27.670	€ 5.327	€ -	€ 699.868	€ 5.089	€ 1.742
Landgraaf	€ 1.008.901	€ 4.237	€ 4.247	€ 20.804	€ 5.503	€ -	€ 522.185	€ 3.153	€ 1.945
Leudal	€ 428.836	€ 321	€ 612	€ 6.638	€ 2.057	€ -	€ 192.326	€ 366	€ 94
Maasgouw	€ 390.888	€ 1.444	€ 374	€ 7.932	€ 2.558	€ -	€ 195.232	€ 166	€ 246
Maastricht	€ 3.133.622	€ 30.516	€ 15.179	€ 99.601	€ 16.075	€ -	€ 1.586.524	€ 19.515	€ 7.310
Meerssen	€ 477.036	€ 5.106	€ 981	€ 13.892	€ 2.267	€ -	€ 251.411	€ 1.900	€ 629
Nederweert	€ 169.386	€ 554	€ 286	€ 1.537	€ 671	€ -	€ 74.591	€ 148	€ -
Peel En Maas	€ 448.548	€ 3.056	€ 3.819	€ 14.346	€ 1.946	€ -	€ 230.960	€ 1.655	€ 1.254
Roerdalen	€ 222.222	€ 562	€ 1.667	€ 6.396	€ 644	€ -	€ 124.548	€ 431	€ 506
Roermond	€ 760.389	€ 698	€ 272	€ 12.671	€ 4.310	€ -	€ 377.567	€ 329	€ 146
Simpelveld	€ 149.103	€ 872	€ 732	€ 3.006	€ 1.697	€ -	€ 72.758	€ 530	€ 215
Sittard-Geleen	€ 1.864.347	€ 28.949	€ 6.941	€ 46.773	€ 10.184	€ -	€ 981.353	€ 12.364	€ 3.091
Stein	€ 263.085	€ 1.964	€ 307	€ 8.638	€ 1.765	€ -	€ 141.551	€ 1.096	€ 46
Vaals	€ 167.634	€ 960	€ 6	€ 3.919	€ 1.510	€ -	€ 91.841	€ 221	€ 16
Valkenburg aan de Geul	€ 374.670	€ 2.965	€ 175	€ 8.262	€ 2.427	€ -	€ 183.797	€ 2.186	€ 466
Venlo	€ 1.306.049	€ 7.841	€ 9.124	€ 32.236	€ 7.820	€ -	€ 675.547	€ 4.076	€ 4.103
Venray	€ 411.226	€ 1.417	€ 668	€ 9.035	€ 2.554	€ -	€ 192.273	€ 859	€ -
Voerendaal	€ 186.036	€ 248	€ 1.124	€ 2.934	€ 1.241	€ -	€ 83.848	€ 8	€ 274
Weert	€ 440.114	€ 1.057	€ 729	€ 8.222	€ 3.074	€ -	€ 221.015	€ 148	€ 374
TOTAAL	€ 19.234.563	€ 128.410	€ 72.769	€ 459.627	€ 105.377	€ -	€ 9.856.699	€ 68.584	€ 33.449

				Afwijking Realisatie tov BBV 2020-1 in euro's						
	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Zones	Individueel	Kamer-Kamer	Toeslag laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Totaal
	€ 2.903	€ 990	€ -	€ 108.446-	€ 1.346-	€ 950-	€ 2.248-	€ 509-	€ -	€ 113.498-
	€ 6.524	€ 1.342	€ -	€ 274.130-	€ 1.988-	€ 968-	€ 6.317-	€ 549-	€ -	€ 283.951-
	€ 2.736	€ 240	€ -	€ 71.206-	€ 675-	€ 2.092-	€ 2.616-	€ 759-	€ -	€ 77.349-
	€ 1.224	€ 244	€ -	€ 49.701-	€ 175	€ 74-	€ 1.058-	€ 267-	€ -	€ 50.924-
	€ 9.687	€ 1.709	€ -	€ 276.952-	€ 1.830-	€ 385-	€ 7.434-	€ 1.688-	€ -	€ 288.289-
	€ 5.763	€ 1.290	€ -	€ 270.539-	€ 1.245-	€ 28-	€ 4.793-	€ 1.984-	€ -	€ 278.590-
	€ 5.090	€ 1.031	€ 71	€ 184.475-	€ 1.465-	€ 884-	€ 5.208-	€ 1.503-	€ 71	€ 193.463-
	€ 3.527	€ 1.225	€ -	€ 186.833-	€ 68-	€ 1.964-	€ 5.126-	€ 16-	€ -	€ 194.007-
	€ 6.497	€ 940	€ -	€ 120.897-	€ 1.915-	€ 92-	€ 2.637-	€ 967-	€ -	€ 126.509-
	€ 19.875	€ 6.513	€ -	€ 1.006.239-	€ 2.471-	€ 1.482-	€ 12.522-	€ 6.082-	€ -	€ 1.028.795-
	€ 5.479	€ 1.268	€ -	€ 216.372-	€ 1.300-	€ 1.709-	€ 5.852-	€ 633-	€ -	€ 225.866-
	€ 13.684	€ 4.009	€ 210	€ 609.310-	€ 2.079-	€ 2.167-	€ 13.986-	€ 1.318-	€ 210	€ 628.650-
	€ 10.001	€ 2.468	€ 77	€ 486.715-	€ 1.084-	€ 2.302-	€ 10.803-	€ 3.035-	€ 77	€ 503.862-
	€ 3.472	€ 1.031	€ -	€ 236.509-	€ 45	€ 517-	€ 3.166-	€ 1.026-	€ -	€ 241.174-
	€ 3.895	€ 1.193	€ 125	€ 195.656-	€ 1.278-	€ 128-	€ 4.037-	€ 1.365-	€ 125	€ 202.339-
	€ 48.788	€ 8.240	€ -	€ 1.547.098-	€ 11.001-	€ 7.869-	€ 50.813-	€ 7.835-	€ -	€ 1.624.617-
	€ 6.502	€ 1.953	€ -	€ 225.626-	€ 3.207-	€ 352-	€ 7.389-	€ 314-	€ -	€ 236.887-
	€ 884	€ 443	€ -	€ 94.795-	€ 407-	€ 286-	€ 653-	€ 228-	€ -	€ 96.369-
	€ 7.633	€ 2.393	€ -	€ 217.588-	€ 1.401-	€ 2.565-	€ 6.713-	€ 447	€ -	€ 227.819-
	€ 2.819	€ 472	€ 534	€ 97.674-	€ 131-	€ 1.160-	€ 3.578-	€ 172-	€ 534	€ 102.181-
	€ 6.018	€ 2.253	€ -	€ 382.822-	€ 368-	€ 127-	€ 6.652-	€ 2.057-	€ -	€ 392.026-
	€ 1.053	€ 667	€ -	€ 76.345-	€ 343-	€ 517-	€ 1.952-	€ 1.031-	€ -	€ 80.188-
	€ 23.704	€ 6.188	€ -	€ 882.995-	€ 16.585-	€ 3.849-	€ 23.069-	€ 3.996-	€ -	€ 930.494-
	€ 4.777	€ 784	€ -	€ 121.533-	€ 868-	€ 261-	€ 3.861-	€ 981-	€ -	€ 127.504-
	€ 2.598	€ 599	€ -	€ 75.793-	€ 739-	€ 10	€ 1.321-	€ 911-	€ -	€ 78.754-
	€ 5.901	€ 954	€ -	€ 190.873-	€ 778-	€ 291	€ 2.361-	€ 1.474-	€ -	€ 195.194-
	€ 16.299	€ 3.668	€ -	€ 630.502-	€ 3.765-	€ 5.021-	€ 15.937-	€ 4.152-	€ -	€ 659.377-
	€ 4.412	€ 1.996	€ -	€ 218.953-	€ 558-	€ 668-	€ 4.622-	€ 558-	€ -	€ 225.359-
	€ 1.384	€ 646	€ -	€ 102.188-	€ 240-	€ 850-	€ 1.551-	€ 594-	€ -	€ 105.423-
	€ 4.139	€ 1.629	€ 7	€ 219.100-	€ 909-	€ 355-	€ 4.083-	€ 1.444-	€ 7	€ 225.884-
	€ 237.269	€ 58.378	€ 1.024	€ 9.377.864-	€ 59.826-	€ 39.320-	€ 222.358-	€ 46.999-	€ 1.024	€ 9.745.342-

16.3 Bijlage 3: Saldo kosten en opbrengsten COVID-19

Gemeente	Coronakosten 2020	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
	A	B	C = A - B
Beek	€ 2.783	€ 921	€ 1.861
Beekdaelen	€ 5.990	€ 1.983	€ 4.007
Beesel	€ 2.220	€ 735	€ 1.485
Bergen	€ 2.004	€ 663	€ 1.340
Brunssum	€ 5.316	€ 1.760	€ 3.556
Echt-Susteren	€ 5.298	€ 1.754	€ 3.544
Eijsden-Margraten	€ 4.608	€ 1.526	€ 3.082
Gennep	€ 3.035	€ 1.005	€ 2.030
Gulpen-Wittem	€ 2.707	€ 896	€ 1.811
Heerlen	€ 15.135	€ 5.011	€ 10.125
Horst aan de Maas	€ 5.922	€ 1.961	€ 3.961
Kerkrade	€ 9.593	€ 3.176	€ 6.417
Landgraaf	€ 8.311	€ 2.751	€ 5.559
Leudal	€ 5.603	€ 1.855	€ 3.748
Maasgouw	€ 4.585	€ 1.518	€ 3.067
Maastricht	€ 24.770	€ 8.201	€ 16.570
Meerssen	€ 3.948	€ 1.307	€ 2.641
Nederweert	€ 2.538	€ 840	€ 1.697
Peel En Maas	€ 6.111	€ 2.023	€ 4.088
Roerdalen	€ 3.208	€ 1.062	€ 2.146
Roermond	€ 10.262	€ 3.397	€ 6.865
Simpelveld	€ 1.920	€ 636	€ 1.284
Sittard-Geleen	€ 16.889	€ 5.591	€ 11.298
Stein	€ 3.795	€ 1.256	€ 2.539
Vaals	€ 2.027	€ 671	€ 1.356
Valkenburg aan de Geul	€ 3.321	€ 1.099	€ 2.221
Venlo	€ 19.035	€ 6.302	€ 12.734
Venray	€ 5.640	€ 1.867	€ 3.773
Voerendaal	€ 1.890	€ 626	€ 1.264
Weert	€ 7.797	€ 2.581	€ 5.215
TOTAAL	€ 196.262	€ 64.975	€ 131.287

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 - 202104