

Van: Wim Cornelissen

Verzonden: donderdag 5 april 2018 17:11

Aan: Raadsleden

CC: Commissie B&M; Commissie Sociaal; Piet Verlinden; Thomas Gelissen; Leon Jeurninck

Onderwerp: E-mail gemeenschappelijke regeling Omnibuzz Sittard 5apr18 met verzoek om zienswijze op begrotingen 2018 + 2019 en meerjarenraming 2020-2022

Beste raadsleden,

Onderstaand een e-mail namens het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz Sittard d.d. 5apr18 met het verzoek om een zienswijze uit te brengen over z'n ontwerpbegrotingen 2018 + 2019 + de meerjarenraming 2020-2022.

De e-mail wordt opgenomen in de lijst van (nagekomen) ingekomen stukken van 17apr18; m'n afhandelingsvoorstel zal luiden 'Voor preadvies in handen college stellen'.

Omnibuzz verzoekt om uiterlijk 31mei18 een eventuele zienswijze aan te reiken.

In de planning van het vergaderschema van de gemeenteraad betekent dit dat de raad uiterlijk in zijn vergadering van 29mei18 een besluit moet nemen, de commissie bestuur en middelen op 16mei18 gehoord.

De 134 bladzijden tellende bijlagen (brief + uitgangspunten + begrotingen + meerjarenraming) zijn te raadplegen in iBabs.

Zie de raadsstukken van 17apr18 en wel de (nagekomen) ingekomen stukken met het cijfer 24.

Wim Cornelissen

Griffier.

Van: Nicole Tobben [<mailto:n.tobben@omnibuzz.nl>]

Verzonden: donderdag 5 april 2018 16:17

Onderwerp: Begroting 2018 en begroting 2019 van Omnibuzz

Geachte griffier,

Bijgaand sturen wij u de downloadlinks voor de begroting 2018 en begroting 2019 van Omnibuzz. Daarnaast treft u bijgaand de bijbehorende aanbiedingsbrief en de uitgangspuntennotitie aan.

Begroting 2018-1:

<https://www.yumpu.com/nl/document/fullscreen/59931924/omnibuzz-begroting-2018>

Begroting 2019 & Meerjarenperspectief 2020-2022:

<https://www.yumpu.com/nl/document/fullscreen/59956290/omnibuzz-begroting-2019>

Uw gemeente heeft tot en met 31 mei de tijd om haar zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. De zienswijze wordt op 1 juni aan het dagelijks bestuur verstuurd ter voorbereiding van de vergadering d.d. 13 juni. Op 20 juni worden de stukken vervolgens naar het algemeen bestuur verzonden waarna het algemeen bestuur in haar vergadering van 4 juli tot besluitvorming zal overgaan.

Voor inhoudelijke vragen over deze begrotingen kunt u terecht bij Maurice Vranken (m.vranken@omnibuzz.nl) en Peter Moling (p.moling@omnibuzz.nl).

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Omnibuzz, maatwerk in vervoer

Nicole Tobben

Managementassistent

t: 046-4574712 m:

a: Geerweg 3, 6135 KB Sittard

w www.omnibuzz.nl e: n.tobben@omnibuzz.nl

: |

Van: Nicole Tobben [mailto:n.tobben@omnibuzz.nl]

Verzonden: donderdag 5 april 2018 16:17

Onderwerp: Begroting 2018 en begroting 2019 van Omnibuzz

Geachte griffier,

Bijgaand sturen wij u de downloadlinks voor de begroting 2018 en begroting 2019 van Omnibuzz. Daarnaast treft u bijgaand de bijbehorende aanbiedingsbrief en de uitgangspuntennotitie aan.

Begroting 2018-1:

<https://www.yumpu.com/nl/document/fullscreen/59931924/omnibuzz-begroting-2018>

Begroting 2019 & Meerjarenperspectief 2020-2022:

<https://www.yumpu.com/nl/document/fullscreen/59956290/omnibuzz-begroting-2019>

Uw gemeente heeft tot en met 31 mei de tijd om haar zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. De zienswijze wordt op 1 juni aan het dagelijks bestuur verstuurd ter voorbereiding van de vergadering d.d. 13 juni. Op 20 juni worden de stukken vervolgens naar het algemeen bestuur verzonden waarna het algemeen bestuur in haar vergadering van 4 juli tot besluitvorming zal overgaan.

Voor inhoudelijke vragen over deze begrotingen kunt u terecht bij Maurice Vranken (m.vranken@omnibuzz.nl) en Peter Moling (p.moling@omnibuzz.nl).

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Omnibuzz, maatwerk in vervoer

Nicole Tobben

Managementassistent

t: 046-4574712 **m:**

a: Geerweg 3, 6135 KB Sittard

w: www.omnibuzz.nl **e:** n.tobben@omnibuzz.nl

De Gemeenteraad
T.a.v. de Griffie

Sittard, 5 april 2018

Onderwerp: Uitgangspunten notitie begroting 2019, concept eerste wijziging van de begroting 2018 en concept begroting 2019 & meerjarenperspectief 2020-2022.

Geachte dames en heren,

Het doet ons genoegen u een drietal documenten te kunnen presenteren met betrekking tot de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Het betreft de uitgangspunten notitie voor de begroting 2019, de gewijzigde begroting 2018 en de begroting 2019 inclusief de meerjarige begroting 2020-2022.

De uitgangspunten notitie biedt het beleidsmatig- en financieel kader voor de begroting 2019 en 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 2019 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet Gr.

Op basis van deze uitgangspunten notitie is de begroting 2019 opgesteld met een doorkijk naar de hier opvolgende drie jaren 2020-2022. Tevens is bijgevoegd de eerste wijziging van de begroting 2018, waarin de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2018 zijn verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn.

De samenwerking op Limburgs niveau, de inrichting van de regiefunctie van Omnibuzz en de hernieuwde aanbesteding van vervoer heeft in de begrotingswijziging 2017-1 geleid tot een daling van de kosten voor dat boekjaar met € 1,8 miljoen. De begroting 2018 liet vervolgens nog een verlaging van € 1,2 miljoen t.o.v. de begroting 2017-1 zien. Een totale afname van € 3 miljoen.

Als gevolg van het toegenomen gebruik van het Omnibuzz vervoer, wijziging in de rechtspositie van het personeel van de regiecentrale, noodzakelijke aanpassingen van de software en hogere loonkosten ten gevolge van cao aanpassingen, is voor 2018 een verhoging van de begroting met € 1,9 miljoen noodzakelijk.

Naar aanleiding van de uitgangspunten notitie en de hieruit resulterende begroting heeft het dagelijks bestuur van Omnibuzz het initiatief genomen om een aanvullende

notitie op te stellen waarin mogelijke beheersmaatregelen worden voorgesteld. In deze notitie zullen mogelijke beheersmaatregelen uitgewerkt worden, die ingezet kunnen worden om het vervoerssysteem Omnibuzz te verbeteren, meer te harmoniseren maar ook, in relatieve zin, goedkoper te maken.

Doel van deze notitie is met name ook om de gemeenten een beeld te geven van de keuzes die er in de komende periode, binnen de kaders van de missie en visie van Omnibuzz op diverse gebieden kunnen worden gemaakt. Het dagelijks bestuur verwacht deze notitie voor het einde van het jaar aan de deelnemende gemeenten te kunnen aanbieden.

Wij denken u hiermee een goed inzicht te hebben verschaft in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn. Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit om de zienswijze van uw gemeente op de concept begrotingen te geven. Deze kunt u indienen binnen een termijn van acht weken, het uiterste moment hiervoor is 31 mei 2018.



Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur



B. Kamphuis
Voorzitter

Uitgangspunten begroting 2019 en 2018-1



Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Strategisch kader	5
Einddoel en meerjarenstrategie	5
Fasering	6
Relevante ontwikkelingen	9
3. Programma's en taakvelden	12
Toeleiding naar Openbaar vervoer	12
Onderwijs	12
Sociaal domein	12
Overhead (professionalisering van de organisatie)	12
Maatwerkvoorzieningen (realisatie ontwikkelfunctie)	13
4. Weerstandsvermogen en risicomanagement	16
5. Financiering	18
Financiering WMO-doelgroepenvervoer	18
Financiering nieuwe vervoersvormen	19
Vennootschapsbelasting en btw	20
6. Bedrijfsvoering	21
7. Financiële uitgangspunten	24
Financiële uitgangspunten begroting 2019	24
Financiële uitgangspunten begroting 2018-1	26

1. Inleiding

Bijgaand presenteren wij de uitgangspuntennotitie 2019 van Omnibuzz. Deze heeft betrekking op de begroting 2019 en meerjarenperspectief 2020 tot en met 2022. Deze uitgangspuntennotitie vloeit voort uit en is een vervolg op het “Bedrijfsplan doelgroepenvervoer Omnibuzz” dat in 2016 is opgesteld en gepresenteerd aan de deelnemende gemeenten. Dit bedrijfsplan vormde beleidsmatig het uitgangspunt voor de begrotingen 2017 en 2018 aangevuld met de financiële uitgangspunten voor deze twee begrotingen. Gezien de dynamiek die de ontwikkeling van Omnibuzz tot een mobiliteitscentrale voor al het doelgroepenvervoer in Limburg omgeeft, is er voor deze begroting voor gekozen om uitgebreid stil te staan bij de beleidsmatige ontwikkeling van Omnibuzz. Waar staan we op dit moment, welke ontwikkelingen zien we in onze omgeving en wat betekent dit voor onze oorspronkelijke doelstellingen? Het is voor Omnibuzz de eerste keer dat er gewerkt wordt met een dergelijk uitgebreide uitgangspuntennotitie. Dit past in het streven om de deelnemende gemeenten in een vroeg stadium te betrekken bij de beleidsmatige ontwikkelingen binnen de GR en de financiële consequenties die dit mogelijk heeft voor de korte en middellange termijn. Dit geeft de gemeenten meer mogelijkheid hier invloed op uit te oefenen en dit ook te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

Ter voorbereiding van de uitgangspuntennotitie zijn een tweetal strategische sessies gehouden om enerzijds de ontwikkeling van de afgelopen jaren te evalueren en anderzijds een omgevingsanalyse te maken op basis van verwachte ontwikkelingen. Deze sessies vormen de basis voor wat in de volgende hoofdstukken beschreven wordt.



Figuur 1: Schematische weergave totstandkoming uitgangspuntennotitie

In hoofdstuk 2 schetsen wij het strategisch/beleidsmatig kader voor de begroting 2019 en de hier opvolgende jaren. In hoofdstuk 3 vertalen wij dit beleidsmatig kader naar de verschillende programma's en taakvelden die conform de voorschriften van het BBV binnen Omnibuzz van toepassing zijn. Feitelijk wordt hier beschreven wat we in de verschillende jaarschijven van de meerjarenbegroting willen gaan doen.

Basis voor hoofdstuk 4 is een beschrijving van het proces om te komen tot een nieuwe versie van de nota "Reserves, voorzieningen en risicomanagement". Onderdeel van deze nota is ook een hernieuwde inventarisatie van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz zich de komende jaren geconfronteerd ziet.

Vervolgens zal stil gestaan worden bij de wijze waarop de verschillende activiteiten binnen Omnibuzz gefinancierd worden en welke verdeelsleutels hierbij gehanteerd worden (hoofdstuk 5 Financiering). Hierbij zal onderscheid gemaakt worden tussen de financiering van activiteiten die nu al door Omnibuzz uitgevoerd worden en de activiteiten die vanaf begrotingsjaar 2019 naar verwachting zullen gaan plaatsvinden.

In het hoofdstuk bedrijfsvoering (hoofdstuk 6) wordt ingegaan op de sturingsprincipes die binnen Omnibuzz gehanteerd worden. In combinatie met de strategische speerpunten voor de komende begrotingsjaren vormen deze sturingsprincipes de basis voor de organisatorische doorontwikkeling van Omnibuzz die ook in dit hoofdstuk wordt beschreven.

Hoofdstuk 7 beschrijft de financiële uitgangspunten, die ten grondslag liggen aan de begroting 2018-1 en 2019 inclusief meerjarenperspectief 2020-2022.

Beleidskader



2. Strategisch kader

Het strategisch kader vindt zijn basis in documenten over de toekomst van het doelgroepenvervoer in Limburg, zoals het bedrijfsplan, het advies aan de commissie en de diverse toekomstperspectieven. In dit hoofdstuk staan het einddoel en de gezamenlijke ambities op lange termijn centraal. Door de fasering wordt per jaar een onderscheid gemaakt in gerealiseerde ambities, te realiseren ambities en eventueel bijgestelde ambities naar aanleiding van relevante ontwikkelingen en voorgestelde koerswijzigingen.

Einddoel en meerjarenstrategie

Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling én een dienstverlenende organisatie met een sterke focus op kwaliteit. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. Het grote bereik van Omnibuzz, met vrijwel heel Limburg als werkgebied, in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk. De missie van Omnibuzz is:

Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar Doelgroepenvervoer voor nu en later.

Uit de missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer binnen de financiële kaders. Door dit "slim" te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd, maar blijft het ook binnen de financiële kaders van de gemeenten. Om dit te realiseren wil Omnibuzz voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen. Dit maakt ook dat de organisatie permanent zal investeren in kennisontwikkeling in de vorm van opleidingen, bijscholing etc.

Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. De uitdaging is om deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen waardoor vervoer en activiteiten ook op lange termijn geborgd zijn en vervoer de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden.

De visie van Omnibuzz om dit te realiseren leunt op drie belangrijke pijlers, 1. Het kantelen van vervoer en OV gebruik stimuleren; 2. Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer en 3. Aansturing door een slimme organisatie.



Figuur 2: Visualisatie visie Omnibuzz

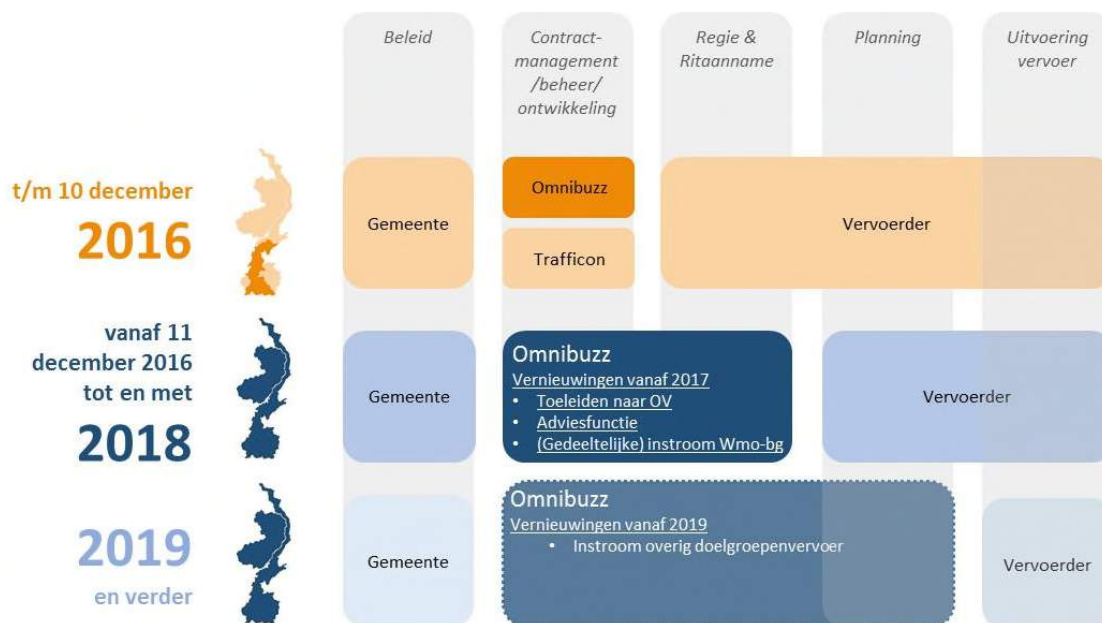
Om te sturen op de best passende vervoeroplossing is gekozen voor het inrichten van een mobiliteitscentrale als instrument om het gebruik van het reguliere openbaar vervoer te optimaliseren. Daarnaast is de ambitie om middels een groeimodel andere vervoerstromen in te laten stromen in de mobiliteitscentrale.

Deze gezamenlijke planning levert naar verwachting op termijn voordelen op die zich uiten in kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing.

Gezien de omvang van het einddoel, waarbij sprake is van een integrale mobiliteitscentrale voor al het gemeentelijke doelgroepenvervoer, vindt de implementatie ervan gefaseerd plaats.

Fasering

De oorspronkelijke fasering is schematisch weergegeven in onderstaand schema.



Figuur 3: Schematische weergave veranderingen en ontwikkelingen tot 2019 en verder

Dit schema vormt de basis voor de uitwerking van de volgende paragrafen. In de figuur is de verschuiving van taken in de tijd weggezet. Het beleid over het doelgroepenvervoer is en blijft een interne aangelegenheid van gemeenten. Omnibuzz zal op basis van inhoudelijke vervoerskennis adviseren over het beleid.

In de periode tot en met 10 december 2016 werd het contractbeheer van het vraagafhankelijk WMO-vervoer (Regiotaxi) gedaan door Omnibuzz (10 gemeenten) en Trafficon (22 gemeenten). Door hen werd het beheer gedaan in overleg met Veolia/PZN, de vervoerder Openbaar Vervoer en Regiotaxi WMO. De ritaannname, regie en aansturing van de vervoerders (onderaannemers) werd door Veolia/PZN gedaan.

Vanaf 11 december 2016 zijn deze taken van zowel Trafficon als Veolia/PZN overgenomen door Omnibuzz. Omnibuzz doet het contractbeheer voor alle 32 gemeenten, heeft de ritaannname en regie in eigen handen en de vervoerders staan onder directe aansturing van Omnibuzz zonder tussenkomst van een hoofdaannemer. In deze positie kan Omnibuzz centraal werken aan de toeleiding naar het Openbaar Vervoer en haar adviesfunctie verder uitbreiden. Onder deze adviesfunctie vallen ook de adviezen over de instroom van ander doelgroepenvervoer, zoals WMO bg, jeugd- en leerlingvervoer.

Door besluitvorming in de vergadering van het Algemeen Bestuur van Omnibuzz dd. 5 juli 2017, zijn de jaartallen in bovenstaand schema intussen gewijzigd.

De contracten met de vervoerders zijn met een jaar verlengd, waardoor de tweede fase tot en met 2019 aanhoudt en de derde fase pas vanaf 2020 in zal gaan.

De verlenging van de vervoerscontracten betekent een jaar extra ruimte om de besluitvorming over de benoemde onderwerpen af te ronden en de instroom van vervoer bij Omnibuzz onder te brengen. De redenen voor deze verlenging waren meervoudig:

- Na verlenging is meer duidelijkheid over wanneer vervoer WMO BG en LLV instroomt en over het werkgebied hiervan;
- Meer inzicht in gevolgen voor te ontwikkelen software en(sub)centrales;
- Meer tijd voor ontwikkeling tactische regie in overleg met vervoerders;
- Het extra jaar geeft de klanten meer rust;
- meer ruimte voor vervoerders om investeringen goed te laten renderen;
- meer zekerheid voor chauffeurs;
- langer benutten van positief aanbestedingsresultaat.

Een fasering van de instroom heeft onder andere gevolgen voor de te ontwikkelen software pakketten en het inrichten van (sub)centrales. De adviezen van de werkgroepen zullen richtinggevend zijn voor de te nemen vervolgstappen.

Fase 1



Figuur 4: Schematische weergave van fase tot en met 10 december 2016

Realisatie in kader ambitie 3 – Investeren in een slimme organisatie

- Oprichting GR Omnibuzz voor 32 gemeenten:
 - o Herinrichten organisatie Omnibuzz naar aanleiding van uitbreiding gemeenten en taken.
- Gerealiseerd voor (klanten van) 32 gemeenten:
 - o Klantenadministratie, klachtenmeldpunt en pasverstrekking;
 - o Contractbeheer, productontwikkelingen en beleidsadvies;
 - o Onderhoud en beheer van vervoerscontracten met 8 vervoerders;
 - o Directe controle op het vervoer door Omnibuzz en eerste stappen in doorontwikkeling van het vervoer;
 - o Financiële afhandeling met gemeenten en 8 vervoerders (9 percelen)
- Voorbereidingen organisatie en taken Omnibuzz die in volgende fasen gerealiseerd gaan worden (zie o.a. fase 2);
- Aanbesteding vervoer vanaf 11 december 2016 afgerond zonder vertraging. Op basis van prijs en kwaliteitsindicatoren is er tevredenheid over het resultaat.

Fase 2



Figuur 5: Schematische weergave vanaf 11 december 2016 tot en met 2019

Realisatie in kader ambitie 1 – Minder doelgroepenvervoer en Kanteling

- 2017 - 2018: Ontwikkeling Voor Elkaar Pas;
- 2017 - 2018: Reisinformatie via ikwilvervoer;
- 2017 - 2018: Ontwikkeltafel OV – vraag afhankelijk vervoer OV;
- 2018 - 2019: Ontwikkeling klantprofielen;
- 2018 - 2019: Realiseren (passend) reisadvies (OV);
- 2019 - 2020: Ontwikkeling prijsbeleid (koppeling klantprofiel).

Realisatie in kader ambitie 2 – Efficiënter doelgroepenvervoer

- 2017: Verlenging lopende contracten gerealiseerd;
- 2017 - 2018: Opstellen adviezen voor ander doelgroepenvervoer door werkgroepen leerlingenvervoer, WMO bg en jeugd;
- 2018 - 2019: Voorbereiding instroom andere vervoersvormen (afhankelijk adviezen werkgroepen);
- 2018- 2019: Vormgeven aan de duurzaamheidsagenda;

Realisatie in kader ambitie 3 – Investeren in een slimme organisatie

- 2017 - 2018: Opstellen, afsluiten en evalueren van dienstverlenings-overeenkomsten tussen Omnibuzz en alle afzonderlijke gemeenten;
- 2017 - 2018: Ontwikkeling BI tool voor rapportage en ontwikkelfunctie;
- 2017 - 2018: Overname callcenter en integratie in organisatie Omnibuzz;
- 2017 - 2018: evalueren klachtenprocedure en ontwikkeling kwaliteitsbeleid;
- 2017 - 2018: verbeteren en intensiveren interne communicatie d.m.v. onder andere SharePoint;
- 2017 - 2018: Aanbesteding telefonie, passend bij nieuwe integrale organisatie;
- 2017 - 2018: Aanbesteding agenda software en modules voor klantadministratie en data-uitwisseling met gemeenten (web portal);
- 2018 - 2019: Aanbesteding planningssoftware (afhankelijk adviezen);
- 2018: vormgeven arbeidsmarktbeleid;

Fase 3



Figuur 6: Schematische weergave fase van 2020 en verder

Realisatie in kader ambitie 2 – Efficiënter doelgroepenvervoer

- 2020 - : Instroom en inkoop gecombineerd vervoer;
- 2020 - : Implementatie, evaluatie en monitoring agenda- en planningssoftware;
- 2020 - : Contractbeheer verschillende vervoersvormen;

Realisatie in kader ambitie 3 – Investeren in een slimme organisatie

- 2020 - : Inrichten klantenadministratie en klachtenafhandeling nieuwe vervoersvormen;
- 2020 - : Door ontwikkelen software voor gecombineerd vervoer;
- 2020 - : Synergie voordelen door bundeling vervoersvormen en overname planningstaken;
- 2020 - : Productontwikkeling verschillende vervoersvormen;

Omnibuzz is in fase 3 mogelijk – afhankelijk van de advisering en besluitvorming - verantwoordelijk voor de ritaansname en planning van meerdere vervoersvormen.

De organisatie heeft als doel het vervoersaanbod zo efficiënt mogelijk in te zetten en zal door de integratie van nieuwe taken steeds meer grip krijgen op vervoer. Hierdoor is Omnibuzz steeds beter in staat gemeenten te adviseren bij het ontwikkelen van beleid. De ontwikkelfunctie kan vanaf deze fase volledig worden benut en dit zal dan gebeuren in de vorm van een voortdurend proces.

Relevante ontwikkelingen

De 32 gemeenten hebben (bestuurlijk) uitgesproken achter het einddoel en bijbehorende ambities te staan. De wijze en de snelheid waarop deze ambities gerealiseerd worden ligt nog niet vast. Dat de weg naar het einddoel niet op voorhand in detail is uitgestippeld, is verstandig. De details worden onderweg bepaald, rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen die invloed hebben op vervolgstappen. Een aantal belangrijke ontwikkelingen worden hier kort weergegeven:

1. *Instroom ander vervoer in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk:*
 - o De adviezen van de werkgroepen zijn nog niet gereed, doordat de eerste stap (data verzamelen) veel tijd vergt. Dit geeft aan dat de omvang van dit vervoer niet makkelijk eenduidig is vast te stellen.

- o Duidelijkheid op dit aspect is afhankelijk van besluitvorming. Deze besluitvorming zal gebeuren op basis van adviezen die nog niet gereed zijn en inhoudelijk kan men hier niet op vooruit lopen.
- 2. *Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer:*
 - o De effecten van demografische ontwikkelingen (vergrijzing) op de instroom van klanten en hun vervoersbehoefte.
 - o Over de andere ingestroomde vervoersvormen is minder opgebouwde kennis en historische vervoersdata, waardoor de impact onzeker is.
 - o Verschillende gebieden binnen het sociale domein, zoals onderwijs en jeugdzorg, zijn volop in ontwikkeling. Door de heroriëntering op de dienstverlening (zorg naar de wijk) kan een verschuiving plaatsvinden in het vervoer waarbij meer klanten lokaal vervoerd moeten gaan worden. De effecten hiervan zijn nu nog niet duidelijk.
- 3. *Onzekere aanbestedingsresultaten en ontwikkelingen in de taxibranche:*
 - o aanbestedingsresultaten van toekomstige aanbestedingen zijn nog niet bekend, deze zijn uiteraard bepalend voor de financiële impact. Mogelijke factoren die de resultaten beïnvloeden zijn:
 - o Taxibedrijven kampen met een tekort aan chauffeurs. Vacatures met kleine contracten gecombineerd met gebroken diensten zijn in een aantrekkelijke arbeidsmarkt moeilijk in te vullen.
 - o Naast het tekort aan chauffeurs wordt de taxibranche door de recente cao onderhandelingen en het nieuwe regeerakkoord geconfronteerd met een toename van kosten: 3% cao stijging, 3% btw verhoging en afschaffen van de teruggave BPM. Taxi-ondernemers zijn hierdoor behoorlijk veel duurder uit bij de aanschaf van nieuwe voertuigen. Juist voor de bussen die ingezet worden voor doelgroepenvervoer dreigt een forse stijging in kosten. KNV taxi spreekt van mogelijke kostenstijgingen per kilometer van wel 15 à 18 procent.
 - o de vervoerssector staat onder permanente druk, waardoor de gecontracteerde vervoerders in moeilijkheden kunnen komen.
 - o De aanbestedingsresultaten worden ook sterk beïnvloed door het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid. Omnibuzz zal in 2018 voorstellen doen om deze ambities vorm te geven.
- 4. *Invoering wet op privacy/algemene verordening databescherming:*
 - o aanpassingen die naar aanleiding van steeds strenger wordende regelgeving op dit gebied van Omnibuzz worden gevraagd, zullen worden doorgevoerd.
- 5. *Ontwikkelingen op gebied van ICT/automatisering:*
 - o Op dit moment zijn de beoogde technische systemen voor de omvang, complexiteit en wensen van Omnibuzz nog volop in ontwikkeling. Het is nog onvoldoende duidelijk hoe de markt zich op dit aspect verder ontwikkelt en in welke mate deze systemen aan de wensen van Omnibuzz beantwoorden of dat er zelf ontwikkeltrajecten moeten worden ingezet.

De deelnemende gemeenten afzonderlijk behouden een grote mate van beleidsvrijheid. Dit geldt voor het tijdspad van de instroom van de verschillende vervoersvormen, maar ook voor de totstandkoming en toepassingen van bijvoorbeeld de klantprofielen of prijsbeleid. In de klantprofielen worden de mogelijkheden van klanten op het gebied van (zelfstandig) reizen steeds specifieker uitgewerkt, zodat het reisadvies steeds beter kan worden afgestemd op het individu. Gemeenten blijven leidend in de toegang tot het systeem en de mate waarin (individueel) maatwerk in het vervoer wordt toegepast. Dus ook op de invulling van de klantprofielen.

Vervolgens kunnen gemeenten ook weer keuzes maken over de toepassing van het reisadvies en de rol die een klantprofiel hierin heeft.

Hoe gemeenten deze – en andere - vrijheden invullen bepaalt voor een groot deel de mate waarin het vervoer beheersbaar wordt gehouden en synergievoordelen behaald kunnen worden.

3. Programma's en taakvelden

De beschreven ontwikkelingen maken dat de vertaling van de ambities in concrete plannen en taken stapsgewijs tot stand komt. Dit kan gevolgen hebben voor het tijdspad. Verwacht mag worden dat de contouren in de loop van 2018 scherper zullen worden. Nu wordt wel al een eerste stap in de beoogde richting gezet.

Realisatie in kader ambitie 1 – Minder doelgroepenvervoer en Kanteling

Toeleiding naar Openbaar vervoer

Vanuit de gedachte van de kanteling wordt gestreefd naar mobiliteit binnen een hogere mate van zelfstandigheid en participatie. Het realiseren van deze ambitie bestaat uit een aantal stappen:

- Een passend reisproduct voor onze klanten, dat barrières en belemmeringen wegneemt en klanten de mogelijkheid biedt daadwerkelijk met het OV te reizen. Vanaf medio 2017 biedt Omnibuzz aan alle klanten de Voor Elkaar Pas aan. Intussen maakt ongeveer 20% van de klanten van Omnibuzz gebruik van deze kaart.
- De aangeboden reisinformatie kan ook via multimodale platforms worden aangeboden. Alle Omnibuzz gemeenten zijn per 1 september 2017 aangesloten bij *ikwilvervoer*, waar reisinformatie over OV, doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en andere maatwerk varianten voor een groot aantal gemeenten in Nederland integraal wordt aangeboden.
- Het verstrekken van een (vrijblijvend) OV-Reisadvies via de ritreservering Omnibuzz. Op het moment dat klanten een rit met Omnibuzz willen boeken, wordt – indien een realistisch alternatief voorhanden is – een alternatief via het OV of ander vervoer aangeboden. Dit wordt naar verwachting in 2018 gerealiseerd.
- Vervolgens kan het algemeen reisadvies in samenwerking met gemeenten verder uitgewerkt worden in een passend individueel reisadvies waar meer details in de rit- en halte informatie per rit wordt gekoppeld aan individuele klantprofielen met specifieke kenmerken. De verwachting is dat deze stap meer tijd vergt en op zijn vroegst vanaf 2019 toegepast kan worden.

Realisatie in kader ambitie 2 – Efficiënter doelgroepenvervoer

Onderwijs

Toewijzing aan programma's en taakvelden zijn afhankelijk van het advies van de werkgroep leerlingenvervoer en de besluitvorming hierover.

Sociaal domein

Toewijzing aan programma's en taakvelden zijn afhankelijk van het advies van de werkgroepen WMO bg en jeugd en de besluitvorming hierover.

Realisatie in kader ambitie 3 – Investeren in een slimme organisatie

Overhead (professionalisering van de organisatie)

De organisatorische verandering waar Omnibuzz zich nu in bevindt, geeft aanleiding om de gehele Administratieve Organisatie en Interne Beheersing, alsook de P&C cyclus opnieuw te beoordelen en waar nodig aan te passen.

Ook in 2019 en volgende jaren volgt Omnibuzz de wet- en regelgeving over informatiebeveiliging en zorgt zij dat de organisatie hierop is aangepast.

In het kader van het informatiebeveiligingsbeleid is in de aanstelling van een (externe-) privacy officer voorzien. Voor 2017 en 2018 wordt deze tijdelijk ruimer begroot vanwege het ontwikkelen en opzetten van privacy beleid.

Het invullen van de ontwikkelfunctie is een voorwaarde om ambities op vervoersgebied te kunnen realiseren. Hiervoor zijn omvangrijke investeringen noodzakelijk in personeel (beleidstaken en – ondersteuning, automatisering, data analyse) en toepassingen (BI tool, diverse software pakketten). Deze voorwaarden dienen uiterlijk in 2018 ingericht en ingevuld te zijn. Dit betreft zowel de beschikbaarheid van de technische tools en software als de personele bezetting die bijdraagt aan de kennisfunctie van Omnibuzz ter ondersteuning van de ontwikkelfunctie. Denk hierbij aan kundige medewerkers op het gebied van beleid, data-analyse, applicatiebeheer en software ontwikkeling. Meer inhoudelijke informatie over de ontwikkelfunctie staat verderop onder 'Maatwerkvoorzieningen'. In hoofdstuk 6 wordt specifiek ingegaan op een aantal van bovenstaande aandachtspunten.

Maatwerkvoorzieningen (realisatie ontwikkelfunctie)

Het samenwerken binnen Omnibuzz biedt gemeenten kansen om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen samen te ontwikkelen. Door deze manier van samenwerken kunnen gemeenten het doelgroepenvervoer beheersbaar houden en blijven bieden binnen de financiële kaders van de gemeentelijke begrotingen.

Binnen Omnibuzz kunnen de gemeenten ook laten zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Omnibuzz vervult de rol van een kennis- en ontwikkelcentrum voor toekomstbestendig kwaliteitsdoelgroepenvervoer.

De omvang van de organisatie draagt bij aan het ontwikkelen van betaalbare producten die de klanttevredenheid bevorderen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan klantvriendelijke betaalsystemen, goede informatievoorziening, verbeteringen in boekingsystemen of de ontwikkeling van een vervoers-app voor de mobiele telefoon. Zo reizen steeds meer klanten op rekening en worden geldhandelingen in de voertuigen steeds minder. Ook wordt de communicatie richting klanten steeds verder gedigitaliseerd met gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid.

Naar verwachting wordt begin 2018 definitief over de invulling van de instroom van andere doelgroepen besloten. Parallel moet worden gestart met de inkoop van het huidige Omnibuzz-vervoer waarvan de contracten ultimo 2019 aflopen. Op dit moment is niet duidelijk welk ander vervoer op welk moment en welke schaal moet worden ingekocht. Dit heeft gevolgen voor:

- De inkoop van vervoer:
 - o het aantal inkooprondes dat noodzakelijk is.
 - o de wijze waarop vervoer ingekocht moet worden (traditioneel of conform visie mobiliteitscentrale).
- de wijze van plannen van het vervoer en de ontwikkeling of aankoop/overname van de daarvoor bestemde software.
- De wijze van aansturing door Omnibuzz, planning en aansturing vervoer, contractbeheer, tactische regie etc.
- Alle voorgaande punten leiden tot een andere optimale inrichting van de organisatie Omnibuzz.

Door de genoemde onzekerheden kan Omnibuzz op dit moment niet anders dan rekening houden met alle mogelijke scenario's voor de toekomst. Vooruitlopend hierop kan Omnibuzz nu geen concrete stappen zetten met betrekking tot inkoop van het overige doelgroepenvervoer, ontwikkeling van (plannings-) software en inrichting van de organisatie, zoals het werven van planners.

Voor de opvolger van het huidige Omnibuzz vervoer zal altijd tijdig het inkooptraject worden gestart, zodat het vervoer gegarandeerd is en de dienstverlening door blijft lopen.

Financieel kader



Inleiding financieel kader

In hoofdstukken 2 en 3 zijn de belangrijkste ontwikkelingen in het beleidsmatig kader beschreven. In het financieel kader worden vooral de consequenties van de beleidsmatige ontwikkelingen op de financiële positie van Omnibuzz weergegeven. Dit gebeurt aan de hand van de verplichte paragrafen die ook in de begroting zullen worden behandeld, te weten:

- Weerstandsvermogen en risicomanagement (hoofdstuk 4)
- Financiering (hoofdstuk 5)
- Bedrijfsvoering (hoofdstuk 6)

Vervolgens zal een overzicht worden gegeven van de beleidsmatige en financiële kaders die voor de begroting 2019 en de meerjarenbegroting worden voorgesteld (hoofdstuk 7).

4. Weerstandsvermogen en risicomanagement

Uit hoofdstuk 2 en 3 blijkt dat Omnibuzz hard op weg is om haar visie uit het bedrijfsplan doelgroepenvervoer te realiseren. De doelstellingen uit dit plan staan nog steeds recht overeind, de weg naar de realisatie van deze doelstellingen kan door ontwikkelingen in de omgeving van Omnibuzz nog wel eens wijzigen. Om de uiteindelijke realisatie van de visie en de hierbij horende doelstellingen af te zekeren is het noodzakelijk zicht te hebben op de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt.

De laatste risico-inventarisatie heeft binnen Omnibuzz plaatsgevonden bij het schrijven van het bedrijfsplan doelgroepenvervoer. Sinds 11 december 2016 is er veel veranderd in de activiteiten van Omnibuzz en staan er ook voor de periode 2019 en volgende nog de nodige veranderingen op stapel binnen de organisatie (zie hoofdstuk 2 en 3). Daarnaast is ook de omgeving van Omnibuzz continu in beweging. Ten tijde van het schrijven van het bedrijfsplan doelgroepenvervoer, voorafgaand aan 11 december 2016, waren deze ontwikkelingen niet volledig te voorzien. Dit maakt het noodzakelijk om opnieuw een risico inventarisatie uit te voeren. Deze inventarisatie heeft Omnibuzz gedaan in het kader van een nieuwe nota Reserves, voorzieningen en risicomanagement die in de loop van 2018 aan het algemeen bestuur zal worden aangeboden.

De risico inventarisatie is vorm gegeven door allereerst het MT van Omnibuzz te vragen mogelijke kansen bedreigingen te benoemen die realisatie van de visie en de hieraan gekoppelde doelstellingen beïnvloeden. Hieruit zijn vervolgens de belangrijkste risico's voor Omnibuzz geïnventariseerd. Vervolgens hebben er interviews plaatsgevonden met een aantal sleutelfunctionarissen binnen de organisatie om hun perspectief op de risico's te verkrijgen.

Ten aanzien van de zo verkregen risico-inventarisatie is bekeken welke risico's op strategisch niveau van invloed zijn, de zogenaamde kernrisico's voor Omnibuzz. Daarnaast is bekeken welke beheersmaatregelen getroffen kunnen worden om deze risico's geheel of gedeeltelijk te mitigeren. Resultante is vervolgens een overzicht aan risico's die, ook na het treffen van maatregelen, van materiële betekenis kunnen zijn op de financiële positie. Het betreft vooral de volgende risico's:

1. Verminderd draagvlak en/of draagkracht bij gemeenten voor missie/visie Omnibuzz;
2. Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkelingen;
3. Economische kwetsbaarheid van taxibedrijven;
4. Gebrek aan duidelijkheid over nieuwe activiteiten;
5. Toenemende digitalisering en afhankelijkheid van ICT.

Rekening houdende met de al getroffen en te treffen beheersmaatregelen is bepaald in welke mate rekening moet worden gehouden met het betreffende risico in het weerstandsvermogen. Het risicobeleid van Omnibuzz is in de afgelopen jaren risicomijdend geweest. Dit is door het bestuur bepaald om de deelnemende gemeenten niet met onverwachte en niet afgedekte tegenvallers te confronteren. Hieraan is tot nu toe invulling gegeven door de berekende potentiële impact van de geïdentificeerde risico's voor 100 % af te dekken middels de algemene reserve. De mate waarin de risico's in de toekomst moeten worden afgedekt wordt vastgelegd in de nieuwe nota reserves, voorzieningen en risicomanagement en vormt dus onderdeel van het door het algemeen bestuur nog te nemen besluit.

Jaarlijks zal, als onderdeel van de planning en control cyclus, bij het opstellen van de uitgangspuntennotitie opnieuw een inventarisatie gemaakt worden van de risico's die realisatie van de gestelde strategische doelstellingen mogelijk in de weg staan. Tevens zal dan opnieuw een inschatting worden gemaakt van de noodzakelijke weerstandscapaciteit om voldoende dekking te hebben voor deze risico's zodat de continuïteit niet in gevaar komt. Een eventuele aanpassing van de algemene reserve moet door het algemeen bestuur van Omnibuzz worden vastgesteld.

Naast deze strategische en tactische risico's zullen er ook operationele risico's zijn. Deze worden door de verschillende afdelingen inzichtelijk gemaakt bij het opstellen van de jaarplannen van deze afdelingen. Uitgangspunt is dat deze operationele risico's middels beheersmaatregelen worden gemanaged dan wel in de begroting worden afgedekt. De gemeenten kunnen via hun zienswijze op de begroting aangeven in hoeverre zij risico's via de begroting willen afdekken.

Conform de financiële verordening van Omnibuzz zal minimaal een keer in de vijf jaar de nota reserves, voorzieningen en risicomanagement worden herzien. De eerstvolgende herziening zal dus plaatsvinden in 2018. Aangezien het algemeen bestuur haar standpunt nog moet bepalen over deze nieuwe nota reserves, voorzieningen en risicomanagement wordt voor de begroting 2019 nog uitgegaan van de bestaande nota uit 2015 en de risico inventarisatie uit het bedrijfsplan van 2016. Dit betekent dat in de begroting 2019 nog wordt uitgegaan van een algemene reserve ad € 1.124.000.

5. Financiering

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de financiering van de activiteiten van Omnibuzz. In het beleidsmatig kader is toegelicht dat in de begrotingsperiode 2019 en de hierop volgende jaren naar verwachting een verandering zal optreden in de door Omnibuzz uit te voeren vervoersactiviteiten. Daarom wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan (1) de financiering zoals die op dit moment wordt gehanteerd voor het WMO-doelgroepenvervoer en (2) de financiering van eventuele toekomstige activiteiten. Daarnaast zal kort worden ingegaan op de mogelijke invloed van fiscale regelgeving op de financiering (3).

Financiering WMO-doelgroepenvervoer

De financiering van Omnibuzz bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten en uit een eigen aandeel van de reizigers. Hierbij wordt voor het WMO-doelgroepenvervoer onderscheid gemaakt tussen de financiering van vervoerskosten enerzijds en de kosten van bedrijfsvoering anderzijds. Er wordt geen gebruik gemaakt van vreemd vermogen voor langere termijn door het aantrekken van leningen. Wel beschikt Omnibuzz over een kortgeld faciliteit (kasgeldlimiet) die kan worden gebruikt ter overbrugging van tijdelijke liquiditeitstekorten. Deze faciliteit wordt alleen gebruikt in uitzonderlijke situaties.

De vervoerskosten worden deels gefinancierd middels een eigen aandeel van de reizigers per verreden zone. Er zijn op dit moment drie verschillende tarieven voor het eigen aandeel voor de gebieden Noord-/Midden Limburg, Parkstad Limburg/Maastricht en Westelijke Mijnstreek/Heuvelland. Deze verschillen zijn vanuit de historie ontstaan. Voor het jaar 2017 bedragen deze eigen bijdragen:

Noord-/Midden Limburg	€ 0,60 Excl. BTW	€ 0,64 Incl. BTW
Parkstad Limburg/Maastricht	€ 0,61 Excl. BTW	€ 0,65 Incl. BTW
Westelijke Mijnstreek/Heuvelland	€ 0,71 Excl. BTW	€ 0,75 Incl. BTW

Besloten is om deze tarieven voor de jaren 2018 e.v. steeds te verhogen met de NEA-index. De NEA-index is een in Nederland algemeen geaccepteerde index voor het taxivervoer. In opdracht van Sociaal Fonds Taxi maakt adviesbureau Panteia jaarlijks een overzicht van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. Deze kostenontwikkelingsindex wordt in absolute onafhankelijkheid berekend. Deze eigenschappen maken de NEA-index volgens Omnibuzz het meest geschikt om als index voor het eigen aandeel te fungeren. De indexering van het eigen aandeel wordt hiermee gekoppeld aan de indexering van het vervoertarief.

Het restant van de vervoerskosten, na verrekening van het eigen aandeel, wordt conform de gemaakte afspraken in de gemeenschappelijke regeling gedekt door de deelnemende gemeenten. Hierbij worden de resterende vervoerskosten (het zogenaamde vervoersresultaat) op basis van daadwerkelijk verreden zones per gemeente toegerekend aan de verschillende gemeenten. Conform de afgesproken verdeelsystematiek betalen de gemeenten een gemiddeld vooraf berekend inkooptarief per zone. Dit bedraagt voor 2017 € 3,71 exclusief BTW en zal voor de begrotingsjaren 2018, 2019 en de meerjaren schijven uit de begroting 2019 worden bepaald op basis van het nacalculatorisch tarief over 2017 verhoogd met de NEA-index. In Hoofdstuk 7 zijn de nieuwe tarief voorstellen voor 2019 en 2018 opgenomen.

De kosten voor bedrijfsvoering, bestaande uit de beheerskosten, loonkosten en kosten voor regie en planning worden middels een verdeelsleutel over de deelnemende gemeenten omgeslagen. Deze verdeelsleutel wordt voor 50% bepaald door het inwoneraantal van de betreffende gemeente en voor 50% door

het aantal geregistreerde klanten in het kader van doelgroepenvervoer WMO. Peildatum hiervoor is 1 januari van het betreffende begrotingsjaar.

Financiering nieuwe vervoersvormen

Tijdens de begrotingsperiode 2019 e.v. zullen vermoedelijk nieuwe vervoersvormen gaan instromen (zie ook hoofdstuk 3). Het betreft het leerlingenvervoer, jeugdvervoer en het WMO bg vervoer.

Voor deze vervoersvormen zullen eveneens afspraken moeten worden gemaakt over de financiering. In beginsel zullen de kosten, die door de gemeenten gedragen moeten worden, verdeeld worden op basis van de verdeelsleutels zoals die in de gemeenschappelijke regeling overeen zijn gekomen. Omdat deze vervoersvormen in hun aard anders zijn dan het WMO-doelgroepenvervoer kan de financiering op onderdelen gaan afwijken van bovenstaande afspraken in het kader van het WMO-doelgroepenvervoer. Zo kan het eigen aandeel van de reiziger anders zijn, als dit er al is. De nieuwe vervoersvormen zullen mogelijk in eerste instantie ook apart worden aanbesteed wat ook kan leiden tot andere inkooptarieven dan voor het WMO-vervoer. Bij het instromen van de nieuwe vervoersvormen wordt het nog belangrijker om de kosten zo zuiver mogelijk te verdelen over de verschillende activiteiten. Dit is in lijn met de nieuwe voorschriften van de BBV die (vanaf 2018) werken met verschillende taakvelden. Direct aan het taakveld toe te rekenen kosten zullen ook onder het betreffende taakveld worden verantwoord. De overhead, kosten die gemaakt worden voor alle programma's gezamenlijk, moet ook als een apart taakveld worden gepresenteerd. Voor de financiering van de overheadkosten zullen deze middels een verdeelsleutel over de verschillende vervoersvormen en vervolgens over de verschillende gemeenten moeten worden verdeeld. Aangezien er sprake is van meerdere vervoersvormen en niet alle gemeenten gelijktijdig zullen instromen met de nieuwe vervoersvormen, zullen nieuwe verdeelsleutels moeten worden bepaald vooral voor de overheadkosten.

De financiering van de nieuwe vervoersvormen is onderdeel van de voorbereidingen die op dit moment worden getroffen door de werkgroepen Leerlingenvervoer, WMO bg en Jeugd. Zo lang de werkgroepen nog geen advies hebben uitgebracht en de gemeenten nog geen besluit over dit advies hebben genomen worden de nieuwe vervoersvormen niet concreet ingerekend in de begroting van Omnibuzz. Verwachting is dat de werkgroepen halverwege 2018 de resultaten van hun voorwerk presenteren. De aanbesteding voor het WMO bg vervoer zal na de besluitvorming door de gemeentes plaatsvinden. In 2020 zullen naar verwachting de eerste gemeenten hun leerlingenvervoer door Omnibuzz laten verzorgen. Dit betekent dat in 2019 de eerste aanbestedingen voor het leerlingenvervoer zullen plaatsvinden.

In 2017 is besloten om het contract met de vervoerders in het kader van WMO Doelgroepenvervoer met een jaar te verlengen tot en met 2019. Dit betekent dat in de loop van 2019 indien nodig nieuwe verdeelsleutels bepaald kunnen worden. Voor vervoersvormen (vooral WMO bg) die eerder instromen, zal een tussenoplossing moeten worden gezocht.

Vennootschapsbelasting en btw

De discussie over de financiering van de nieuwe vervoersvormen wordt mogelijk ook beïnvloed door de fiscale component. Op dit moment is Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelastingplicht op basis van de zogenaamde dienstverlening overeenkomstenvrijstelling.

Voor de btw geldt in het kader van WMO doelgroepenvervoer dat Omnibuzz door de belastingdienst wordt aangemerkt als ondernemer in het kader van de btw. Hierdoor kan Omnibuzz de btw over de kosten van vervoer en de overige kosten in vooraftrek brengen terwijl de over de eigen bijdrage ontvangen btw wordt afgedragen. De bijdragen van gemeenten voor vervoerskosten en kosten van bedrijfsvoering blijven daarmee buiten de btw-sfeer.

De instroom van nieuwe vervoersvormen kan betekenen dat de fiscale status van Omnibuzz verandert. De verwachting is dat dit vooral voor de BTW geldt en niet voor de vennootschapsbelasting. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit vervolgens ook impact hebben op de wijze waarop Omnibuzz het beste door de gemeenten kan worden gefinancierd en daarnaast een factor zijn bij het bepalen van de verdeelsleutels over de gemeenten.

Ook de fiscale component is onderdeel van het advies dat door de verschillende werkgroepen die zich bezig houden met de nieuwe vervoersvormen zal worden uitgebracht.

6. Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes en organisatiestructuur

Ook voor de begroting 2019 blijven de sturingsprincipes van Omnibuzz, die zij deels al sinds haar oprichting hanteert, ongewijzigd.

- Kwaliteit en klantgerichtheid;
- Professionaliteit;
- Doelmatigheid;
- Dynamische organisatie;
- Good governance (compliance).

Op basis van deze principes wordt de organisatie verder ingericht en doorontwikkeld op weg naar de mobiliteitscentrale voor de diverse vormen van het doelgroepenvervoer.

De organisatiestructuur zoals beschreven in de eerdere begrotingen blijft hierbij in hoofdlijnen ongewijzigd. Aanpassingen worden jaarlijks in de vorm van een evaluatie aan het dagelijks bestuur voorgelegd. In de vergadering van het dagelijks bestuur d.d. 31 januari 2018 zijn de volgende stappen in de invulling van de structuur toegelicht. De afgelopen periode hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan die ofwel niet voorzien waren of die een andere omvang hebben aangenomen dan oorspronkelijk ingeschat.

Onderstaand een overzicht van de ontwikkeling van de formatie zoals die nu voor de komende jaren wordt voorzien.

	2018	2019	2020	2021	2022
Uitvoering	35,25	35,25	35,25	35,25	35,25
Advies en Projecten	7,40	7,40	7,40	7,40	7,40
Bedrijfsvoering	17,17	17,17	17,17	17,17	17,17
Staf	4,39	4,79	4,79	4,79	4,79
Externe expertise	0,70	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	64,91	65,11	65,11	65,11	65,11

De consequenties van deze gewijzigde invulling van de formatie zal worden vertaald naar de begroting 2019 en volgende jaren, de aanpassingen voor 2018 zullen in de begrotingswijziging 2018-1 worden verwerkt.

Door de overgang van het callcenter overschrijdt Omnibuzz de voor de overheid geldende grens van 50 medewerkers waardoor de verplichting ontstaat om te komen tot het oprichten van een ondernemingsraad. Hiermee is in bovenstaand overzicht rekening gehouden door de toevoeging van 0,3 Fte vanaf 2019 onder staf.

Kwaliteit en klantgerichtheid

Omnibuzz heeft zich ten doel gesteld de kwaliteit van haar dienstverlening richting haar klanten te optimaliseren. Om te meten hoe succesvol Omnibuzz hierin is wordt doorlopend de klanttevredenheid gemeten. De onderzoeken leiden uiteindelijk tot een waarderingscijfer van de klanten. Over 2017 bedraagt dit cijfer tot nu toe gemiddeld een 8,3.

Daarnaast geven ook de klachten van klanten een indicatie van de geleverde kwaliteit en ontwikkeling van de klanttevredenheid. Daarom worden klachten uiteraard zeer serieus genomen maar ook wordt het aantal klachten bijgehouden

en wordt hierover steeds gerapporteerd. Hierbij wordt gedifferentieerd naar de aard van de klacht om gericht te kunnen werken aan de verbetering van kwaliteit in de gehele dienstenketen. Met de vervoerders is afgesproken dat als zij minder dan 30 klachten op 10.000 ritten krijgen, voldaan is aan de kwaliteitsnorm die Omnibuzz stelt. Aan deze norm voldoen de vervoerders tot nu toe. Om de kwaliteit en klantgerichtheid minimaal op het huidige niveau te houden blijft Omnibuzz investeren in de mensen en middelen die de dienstverlening vormgeven.

Professionaliteit en dynamische organisatie

Het invullen van de taken van Omnibuzz nu, maar vooral ook in de toekomst, conform de sturingsprincipes vereist van de organisatie dat zij zich steeds door ontwikkelt.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dit al getalsmatig, maar ook inhoudelijk zullen de medewerkers van Omnibuzz zich persoonlijk moeten blijven ontwikkelen om toegerust te zijn voor hun taak. In eerste instantie zullen de beheerkosten hierdoor toenemen in relatie tot vervoerskosten om te kunnen voldoen aan de eisen die door de stakeholders aan Omnibuzz gesteld worden. Op termijn kan de verhouding tussen overhead en vervoerskosten mede door de instroom van nieuwe vervoersvormen en de realisatie van schaalvoordelen gaan dalen.

Bij de verdere invulling van de organisatie de komende jaren is de ontwikkeling van de arbeidsmarkt in Limburg voor Omnibuzz een aandachtspunt. Omnibuzz concurreert bij de invulling van toekomstige vacatures met het bedrijfsleven en andere overheden om het binnen halen van steeds schaarser wordend talent. In deze "war on talent" moet Omnibuzz zich presenteren als een aantrekkelijke werkgever die zowel qua ontwikkeling als ook qua arbeidsvoorwaarden een interessante optie is voor toekomstige medewerkers. Omnibuzz zal dit onder andere doen door het bieden van goede opleidings- en ontwikkelmogelijkheden voor personeel. Wanneer dit niet of in onvoldoende mate gebeurt zal de ontbrekende expertise bij marktpartijen moeten worden ingekocht, dit tegen een hogere prijs. Bijkomend effect hiervan is dat de continuïteit in de opbouw van de organisatie op onderdelen verloren gaat.

De toenemende digitalisering en de grote rol voor ICT-toepassingen binnen de mobiliteitscentrale biedt voor Omnibuzz zowel kansen als ook uitdagingen. Zo is het een kans om middels ICT-processen zowel intern als ook in de relatie met klanten, partners en opdrachtgevers efficiënter vorm te geven met uiteindelijk een daling van de kosten en een toename van de kwaliteit tot gevolg.

Implementatie van deze nieuwe processen vergt echter allereerst een investering in technische hulpmiddelen maar ook in kennis binnen de organisatie. Daarnaast is ook de uitdaging om de klanten van Omnibuzz, voor zover mogelijk, mee te nemen op deze digitale snelweg, bijvoorbeeld via de aansluiting op www.MijnOverheid.nl maar ook door de ontwikkeling van een digitaal cliënten portaal. Cliënten kunnen online informatie opvragen over ritten, factuurinformatie inzien en hun eigen klantgegevens beheren.

Ook dit zal een investering in vooral communicatie maar wellicht ook kennisoverdracht vergen. Voorkomen moet natuurlijk worden dat de overgang naar een meer digitale bedrijfsvoering leidt tot een structurele daling in de klanttevredenheid. Dit wordt onder meer ook bereikt door het, daar waar nodig, in stand houden van traditionele communicatiekanalen.

Omnibuzz investeert ook in relatiebeheer met alle stakeholders. Naast de reguliere bestuursvergaderingen en ambtelijke overlegstructuur, organiseert

Omnibuzz bijeenkomsten voor o.a. raadsleden van aangesloten gemeenten, gecontracteerde vervoerders (bedrijfsleiding), chauffeurs, instellingen of andere subgroepen binnen het klantenbestand. De communicatie en voorlichting aan klanten, pers en overige partijen is geïntensiveerd en geprofessionaliseerd middels een communicatieplan.

Omnibuzz ontwikkelt zich als kenniscentrum tot een partij die niet alleen kennis ontwikkelt en genereert, maar ook steeds frequenter kennis en ervaringen deelt met de buitenwereld. Dit gebeurt bijvoorbeeld al via presentaties op landelijke congressen of bijeenkomsten en publicaties in vakbladen en/of lokale nieuwsbrieven binnen het sociale domein.

Verdere professionalisering van de dienstverlening kan bereikt worden door zorgvuldige toepassing van data-analyse. Via de vorming van gerichte klantprofielen kan dit een kans bieden om het door klanten steeds meer verwachte maatwerk te leveren. Uitdaging hierbij is om dit zo te doen dat dit past binnen de steeds strenger wordende regelgeving op het gebied van privacy en databescherming.

Zo zal in mei 2018 de wet bescherming persoonsgegevens vervangen worden door de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Omnibuzz heeft zich hier onder andere op voorbereid door het aantrekken van een privacyfunctionaris in 2017.

Belangrijke stappen op het gebied van ICT voor de jaren 2018/2019 en volgende zijn het aanschaffen (aanbesteding in 2018) en implementeren van de agendasoftware, alsmede de ontwikkeling van een klantportaal (MijnOmnibuzz), waarmee klanten online ritten kunnen reserveren, informatie kunnen opvragen over ritten, factuurinformatie inzien en hun eigen klantgegevens beheren. Realisatie hiervan zal vooral de druk op het callcenter maar ook de klantadministratie verlagen.

Voorwaarde voor een succesvolle implementatie is dat het ICT-platform van Omnibuzz eind 2018 up-to-date is ingericht. Dit is op dit moment al gerealiseerd, wel moet aandacht gegeven worden aan het beschikbaar stellen van het ICT-platform in twee datacenters in plaats van de huidige een. Hierdoor wordt de beschikbaarheid geoptimaliseerd en de continuïteit gewaarborgd.

In 2018 staat het vernieuwen van het werkplekconcept binnen Omnibuzz op de agenda. Dit concept ondersteunt de huidige en toekomstige Omnibuzz applicaties maximaal. De nieuwe werkplek biedt tevens mogelijkheid voor de koppeling van een document management systeem (DMS-systeem).

7. Financiële uitgangspunten

Financiële uitgangspunten begroting 2019

Aan de begroting 2019 liggen een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag die door het algemeen bestuur van Omnibuzz in haar vergadering van 21 februari 2018 moeten worden vastgesteld. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels volgen deze uit gemaakte contractuele afspraken en tenslotte worden deze deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Voorgesteld wordt om de begroting 2019 en het meerjarenperspectief 2020-2022 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2019 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers per gemeente van 1 januari tot en met 31 december 2017.
2. Er wordt geen opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2017 gehanteerd om een verdere (onverwachte) stijging in het vervoersvolume (deels) op te vangen. Het vervoersvolume 2019 wordt gelijk gesteld aan het verwachte vervoersvolume voor 2018.
3. Vanaf 2018 wordt de indexatie met de NEA-index jaarlijks toegepast, voor het jaar 2018 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Deze bedraagt 2%. Voor de jaren 2019 tot en met 2022 wordt gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index zijnde 2 %.
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekeningsystematiek. Het tarief voor 2019 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2018 ad € 3,78. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index van 2 % zodat het tarief voor 2019 € 3,86 wordt.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2019 zijn de in 2018 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2020-2022 eveneens geïndexeerd met deze index.
6. De beheerkosten 2019 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2019 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2020-2022 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 2019 en de hieropvolgende 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 2019 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
9. De kosten van planning zijn voor het jaar 2019 komen te vervallen wegens verlenging van de vervoerscontracten. Ook voor de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten niet ingerekend.

10. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekeningsystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
11. De afrekeningsystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2018) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2018).
12. Er wordt in de beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV en artikel 4.2 uit de financiële verordening van Omnibuzz. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.
14. Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
 - a. Vervoerders (bijvoorbeeld bonus/malus)
 - b. Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
 - c. Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)
15. In de begroting 2019 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve € 1.124.000 bedraagt.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2020-2022

1. Het vervoersvolume van de begroting 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2019 worden dus niet verhoogd.
2. De huidige aanbesteding is met 1 jaar verlengd zodat in de loop van 2019 de tarieven voor de periode vanaf 2020 bekend worden. In het meerjarenperspectief worden de tarieven bepaald op basis van het tarief voor 2018 verhoogd met een gemiddelde NEA-index zoals beschreven onder 3. Op basis van een zoneprijs ad € 3,78 voor 2018 en een geschatte NEA-index van 2% resulteert dit in de volgende geschatte tarieven (excl. btw) voor de verschillende jaren van de meerjarenbegroting.

2020	€ 3,94
2021	€ 4,02
2022	€ 4,10
3. 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.

Financiële uitgangspunten begroting 2018-1

Ten opzichte van de begroting 2018, die in het algemeen bestuur van 5 juli 2017 is goedgekeurd, doen zich een aantal wijzigingen voor die wij in deze bijlage op hoofdpunten toelichten. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met meer recent cijfermateriaal. Anderzijds zijn er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2018. Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) wordt als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2018 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2017.
2. Er wordt geen opslagpercentage op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2017 gehanteerd om een verdere (onverwachte) stijging in het vervoersvolume (deels) op te vangen. Voor de volgende jaren (2019-2022) is gekozen om deze vervoersvolumes niet verder te indexeren.
3. Vanaf 2018 wordt het vervoerstarief geïndexeerd met de NEA-index die eind 2017 bekend is geworden. Deze bedraagt 2%
4. Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2017 (€ 3,71) verhoogd met de NEA-index (2 %) die geldt voor 2018. Hieruit volgt een tarief van € 3,78.
5. Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2017 geïndexeerd met de NEA-index die geldt voor 2018, deze bedraagt 2 %.
6. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2018 wijzigt de inschatting van het aantal Fte's dat instroomt op basis van de update van het organisatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie. Voor 2018 is vastgesteld dat de salarissen met 3 % zullen stijgen. In de begroting 2018 werd nog uitgegaan van een stijging met 2%.
7. Naast de extra salariskosten in verband met de inrichting van het call center zijn er ook extra kosten voor regie omdat de agendasoftware voor een jaar moet worden gehuurd.
8. In 2018 zal de aanbesteding van de nieuw aan te schaffen agendasoftware worden uitgevoerd. Naar verwachting zal de software ook in 2018 worden aangeschaft zodat de hiermee gepaard gaande investering ook in 2018 valt.

2018-1

BEGROTING



Inhoud

1. INLEIDING	3
---------------------	----------

2. ALGEMEEN	6
--------------------	----------

2.1 Wie is Omnibuzz?	6
2.2 Missie	6
2.3 Uitwerking visie en fasering	6
2.4 Ontwikkelingen	8

3. DE BELEIDSBEGROTING	12
-------------------------------	-----------

3.1 Programma Omnibuzz vervoer	12
3.2 Paragrafen	15

4. FINANCIËLE BEGROTING	26
--------------------------------	-----------

4.1 Financiële kaders	26
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld	27
4.3 Toelichting op de baten en lasten.	28
4.4 Analyse eerste begrotingswijziging 2018 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2018	36

5. BIJLAGEN	42
--------------------	-----------

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	42
5.2 Staat van reserves	43

1. INLEIDING

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2018 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (begroting 2018-1). Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz werkt vanuit een vervoersvisie, die op termijn aanstuurt op bundeling en centrale aansturing van de verschillende vormen van gemeentelijk doelgroepenvervoer van de 32 deelnemende gemeenten door Omnibuzz. Het toegroeien naar deze uiteindelijk optimale mobiliteitscentrale gebeurt gefaseerd.

De ritaanname en de regietaak op het vervoer maken al deel uit van de taken van Omnibuzz. De planning van het vervoer blijft tot (minimaal) eind 2019 bij de vervoerders als onderdeel van de lopende contracten. Stapsgewijs zullen verschillende vormen van gemeenschappelijk doelgroepenvervoer in de mobiliteitscentrale instromen. Hierdoor ontstaan meer combinatie mogelijkheden, meer efficiëntie, betere spreiding en optimalisatie van het totale vervoer.

Deze begroting richt zich op 2018. In 2018 is Omnibuzz verantwoordelijk voor het (collectief) vraagafhankelijk vervoer voor klanten met een indicatie vanuit de Wmo. In de vorm van diverse werkgroepen werkt Omnibuzz in 2018 aan adviezen over de mogelijkheden voor de toekomstige instroom van de andere vervoersvormen. Gedurende 2017 is veel informatie over de volumes en aantallen van dit vervoer inzichtelijk gemaakt, waarmee deze adviezen verder uitgewerkt en onderbouwd kunnen worden. In afwachting van deze adviezen kan op dit moment geen verdere uitspraak worden gedaan over de uitwerking hiervan en de impact voor Omnibuzz en de deelnemende gemeenten.

In 2018 kan mogelijk worden ingezet op de inkoop en uitvoering van verschillende Wmo-BG vervoer contracten en enkele pilots in deze vervoersvormen. Parallel wordt de verbinding gezocht met het Openbaar Vervoer. Intensief overleg met de OV-vervoerder moet de afstemming met het OV waarborgen, waardoor de mogelijkheden van het OV op termijn optimaal benut kunnen worden. De resultaten van het overleg met Arriva worden in deze begroting toegelicht.

Bij het lezen van deze begroting is het verstandig om onderscheid te maken tussen de daadwerkelijke taakstelling van Omnibuzz in 2018 en de taken die gericht zijn op het toewerken naar en voorbereiden van latere fases.



2

ALGEMEEN

2. ALGEMEEN

2.1 WIE IS OMNIBUZZ?

Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling van 32 Limburgse gemeenten én een dienstverlenende organisatie met een sterke focus op kwaliteit. De dienstverlening is gericht op optimalisatie voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten.

De organisatie draagt zorg voor een tijdige en kwalitatief hoge uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor de reiziger in het Omnibuzz vervoer. Omnibuzz is dé non-profit partner voor collectief vraagafhankelijk vervoer omdat zij het vervoer optimaal afstemt op de gebruikers middels “Maatwerk in Vervoer”.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten goed geborgd is. Dit gebeurt op een zeer transparante manier door structureel de nodige management- en voortgangsinformatie voor de gemeenten te verzorgen en periodiek te overleggen. Tevens zorgt zij voor de coördinatie tussen alle betrokken partijen. Het grote bereik van Omnibuzz, met vrijwel geheel Limburg als verzorgingsgebied, in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk.

Sinds 11 mei 2016 werken 32 Limburgse gemeenten binnen Omnibuzz samen aan toekomstbestendig doelgroepenvervoer.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Ethiek en integriteit.

2.2 MISSIE

De missie van Omnibuzz is:

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

De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

SLIM VERVOER

Omnibuzz zorgt met het aanbieden van doelgroepenvervoer voor een heel belangrijk netwerk in dit gebied voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit “slim” te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd, maar blijft het ook betaalbaar. Om dit te realiseren wil

Omnibuzz voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen. Als kenniscentrum beschikt Omnibuzz over input van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden. Omnibuzz is daardoor in staat alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

VERBINDEN

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is om deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Ook spant Omnibuzz zich in om de relatie tussen vervoer en sociale activiteiten te versterken.

BLIJVEN(D)

Dit leidt tot een verduurzaming over de hele breedte van het maatschappelijk veld, waardoor vervoer en activiteiten ook op lange termijn geborgd zijn en vervoer de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden.

2.3 UITWERKING VISIE EN FASERING

Het zoeken naar manieren om “slim” gebruik te maken van de huidige en toekomstige mogelijkheden van het reguliere openbaar vervoer vormt voor Omnibuzz een van de uitgangspunten.

Om te sturen op de best passende

vervoeroplossing voor de klant en een hogere efficiency in de uitvoering te realiseren, is gekozen voor een model met een scheiding tussen regie (mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer. Dit model heet het regiemodel. Uitgangspunt hierbij is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. Daarnaast is de ambitie om middels een groeimodel andere vervoerstromen in te laten stromen in de mobiliteitscentrale met als doel het totale vervoersaanbod zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dit levert naar verwachting op termijn efficiency voordelen op die zich uiten in kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing.

Omnibuzz is als publiekrechtelijk orgaan opgericht om deze visie voor de 32 gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. Gezien de omvang van het einddoel vindt de implementatie gefaseerd plaats.

Gemeenten zijn en blijven

verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners en bepalen of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Ook bepalen gemeenten het beleid op de verschillende gebieden van het doelgroepenvervoer (zie Figuur 1 op pagina 7).¹

Omnibuzz zal door de integratie van nieuwe taken steeds meer grip krijgen op relevante reisinformatie en hierdoor steeds beter in staat zijn gemeenten te adviseren bij het bepalen van dit beleid. Op die manier krijgen gemeenten steeds meer grip op het vervoer en kan men flexibeler omgaan met de inrichting van het vervoer.

In de mobiliteitscentrale zal naast contractbeheer de regietaak over het vervoer uitgevoerd worden. Hieronder vallen taken als ritaanname, het plannen van ritten en het toewijzen van de ritten aan de juiste voertuigen. De ritaanname wordt al door Omnibuzz uitgevoerd door de overname van het callcenter die in 2017 is gerealiseerd. Hetzelfde geldt voor de tactische regie. De planning en andere

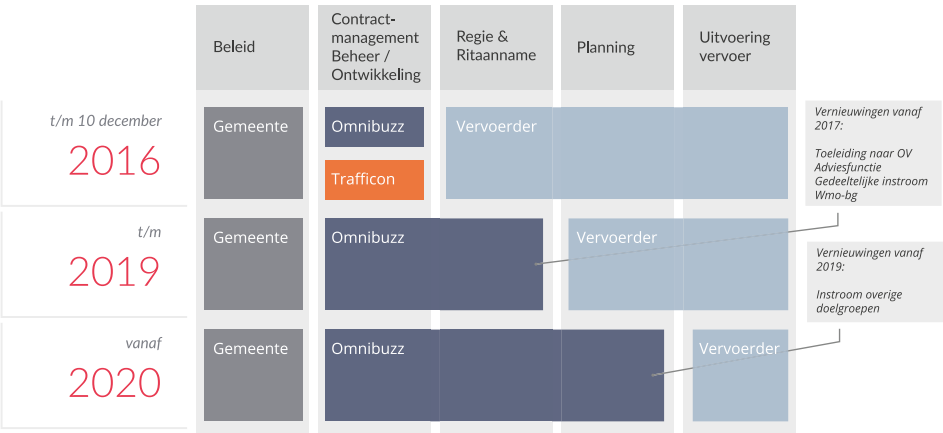
operationele taken blijven nog minimaal tot eind 2019 bij de vervoerders.

In de loop van 2018 wordt in overleg met de deelnemende gemeenten en klantorganisaties ook gewerkt aan verdere verbeteringen van het Omnibuzz vervoer. De verbeteringen worden – indien mogelijk - direct in de lopende uitvoeringscontracten toegepast of anders verwerkt in de komende aanbesteding.

INVESTERINGEN IN DE ORGANISATIE

In 2018 zal naast de reguliere werkzaamheden vooral de voorbereiding en inrichting van het regiemodel aandacht vragen. Daarom zal Omnibuzz in 2018 blijven investeren in de eigen organisatie, waarin een aantal aspecten te onderscheiden zijn:

- > Het dimensioneren en stabiliseren van de organisatie t.g.v. de opschaling naar 32 gemeenten en de uitbreiding van taken.
- > Het opzetten en uitwerken van de tactische regietaak in samenwerking met de ritaanname.
- > Het vervangen van het softwarepakket voor het callcenter van de mobiliteitscentrale.
- > Het verder ontwikkelen van de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer.
- > Het voorbereiden van de organisatie op de instroom van ander vervoer.
- > Het voldoen aan aangescherpte



Figuur 1 : Schematische weergave verandering 2016 - 2020 en verder

¹ Ten opzichte van de eerdere planning van de fasering, loopt de tweede fase door de verlenging van de vervoerscontracten (inclusief de planning) door tot eind 2019 en gaat de derde fase pas in vanaf 2020.

wetgeving op het gebied van privacy en gegevensbescherming.

- Inspelen op het groeiend belang van (externe) communicatie richting diverse stakeholders.

Verder staat de ontwikkeling en realisatie van een digitaal cliënten portaal (MijnOmnibuzz) in 2018 op de agenda. Klanten kunnen daarmee online ritten reserveren, informatie opvragen over ritten, factuurinformatie inzien en hun eigen klantgegevens beheren. Realisatie hiervan is gewenst om de druk op de telefooncentrale te kunnen beperken.

TOELEIDING NAAR OV

De toeleiding naar het OV wordt in de loop van 2018 voor het eerst geëvalueerd. Hierbij zal ook worden gekeken naar de ervaring met de Voor Elkaar Pas. Als volgende stap in deze ambitie worden in 2018 ook de kaders bepaald voor het werken met klantprofielen, die gaan bijdragen aan het optimaliseren van deze ambitie.

INSTROOM ANDER DOELGROEPENVERVOER

Door de inspanningen van de werkgroep Wmo-BG is veel duidelijk geworden over aantallen, volumes en organisatie van het vervoer van en naar dagbestedingsactiviteiten. Deze werkgroep inventariseert de wijze waarop gemeenten deze zorg en bijbehorend vervoer op dit moment organiseren, om van daar uit de kansen tot een uniforme en integrale aanpak verder te verkennen. Dit advies zal naar verwachting in 2018 worden afgerond.

Naar verwachting zal in 2018 besluitvorming plaatsvinden op basis van de adviezen van de werkgroepen Wmo-BG,

leerlingenvervoer en jeugd. De impact en (financiële) uitwerking van de instroom en taken met betrekking tot deze vervoersvormen op de organisatie Omnibuzz kan pas na besluitvorming concreet worden gemaakt, daarvoor is het nu te vroeg. De adviezen zullen naar verwachting in 2018 worden afgerond en voorgelegd ter besluitvorming.

INKOOP EN AANBESTEDINGEN APPLICATIES EN VERVOER

Om de implementatie van het regiemodel (met bijbehorend vervoer) goed voor te bereiden moeten verschillende zaken worden ingekocht of aanbesteed. Hiervoor is een strategische en tactische planning opgesteld. Deze planning dient ter afstemming, maar zal ook worden gebruikt om de juiste aanbestedingsvorm te kunnen kiezen. De volgende inkopen of aanbestedingen (onderscheid tussen inkoop en aanbesteding op basis van wetgeving) staan in deze planning.

Agendasoftware ritreservering

Momenteel gebruikt Omnibuzz een ritagenda applicatie. Deze applicatie is verouderd en dient gemoderniseerd danwel vervangen te worden. Streefdatum hiervoor is 1-1-2019.

Bij de modernisering danwel vervanging moet de ritagenda applicatie toekomstbestendig zijn en de groei naar een regiemodel aan kunnen. De nieuwe ritagenda applicatie moet de flexibiliteit hebben om de verdere ontwikkelingen van Omnibuzz te ondersteunen.

Wmo-BG vervoer, diverse pilots

Hiermee wordt rekening gehouden op verzoek van de werkgroep Wmo-BG.

Gezamenlijke inkoop Wmo

Oriëntatie en onderzoek naar de mogelijkheden van gezamenlijke inkoop van Wmo vraagafhankelijk vervoer en Wmo-BG vervoer in een of meerdere percelen.

Inkoop diverse contracten leerlingenvervoer

Hiermee wordt rekening gehouden op verzoek van enkele gemeenten. Reden: anticiperen op contracten die eerder aflopen dan algemene instroom leerlingenvervoer in 2020. Dit is nog niet zeker, maar voorbereidingen zijn al getroffen.

Met betrekking tot de punten 1 t/m 4 is overigens nog geen financiële doorrekening gemaakt, omdat de besluitvorming hierover nog moet plaatsvinden. In de planning wordt het totale traject van inhoudelijke voorbereiding tot en met contractering en implementatie meegenomen. Door het samenvallen van meerdere aanbestedingen, moet rekening worden gehouden met een piek in alle gerelateerde werkzaamheden in de tweede helft van 2018.

2.4 ONTWIKKELINGEN

De 32 gemeenten hebben uitgesproken achter het einddoel en bijbehorende ambities te staan. Hierbij wordt echter altijd rekening gehouden met bijsturingen, door de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen die hier invloed op hebben. De belangrijkste ontwikkelingen worden

hier kort weergegeven.

Instream ander vervoer in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk

Het vervolg is afhankelijk van de adviezen van de werkgroepen en de daaropvolgende besluitvorming.

Beheersbaarheid van vervoer

De ontwikkeling van de vervoersvraag en -volumes in het vraagafhankelijk vervoer is en blijft een uitdaging om te kunnen voorspellen. In 2018 zal Omnibuzz een onderzoek afronden naar de achterliggende aspecten die de instroom van klanten en hun vervoersbehoefte bepalen, zoals demografische ontwikkelingen (vergrijzing). Over de andere ingestroomde vervoersvormen is minder opgebouwde kennis en historische vervoersdata, waardoor de impact onzeker is. Daarbij zijn deze domeinen, zoals onderwijs en jeugdzorg, volop in ontwikkeling. Door de heroriëntering op de dienstverlening (zorg naar de wijk) kan een verschuiving plaatsvinden in het vervoer.

Onzekere aanbestedingsresultaten en ontwikkelingen in de taxibranche

Aanbestedingsresultaten van toekomstige aanbestedingen zijn nog niet bekend, deze zijn uiteraard bepalend voor de financiële impact. Mogelijke factoren die de resultaten beïnvloeden zijn:

- Taxibedrijven kampen met een tekort aan chauffeurs.
- De taxibranche wordt door de recente cao onderhandelingen en het nieuwe regeerakkoord

geconfronteerd met een toename van kosten: 3% cao stijging, 3% btw verhoging en afschaffen van de teruggave BPM.

- De vervoerssector staat onder permanente druk, waardoor de gecontracteerde vervoerders in moeilijkheden kunnen komen.

De aanbestedingsresultaten worden ook sterk beïnvloed door het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid. Omnibuzz zal in 2018 voorstellen doen om deze ambities vorm te geven.

AVG

Opvolging wet op privacy/algemene verordening databescherming.

Naast deze algemene ontwikkelingen, worden nu een aantal wijzigingen ten opzichte van de begroting 2018 meer concreet toegelicht. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit actualisering van cijfers, anderzijds zijn dit effecten van beleidsmatige wijzigingen. Onderstaand lichten wij kort een aantal belangrijke punten toe die wijzigingen t.o.v. de oorspronkelijke begroting 2018 tot gevolg hebben. Hierin maken we onderscheid naar een drietal categorieën. In de financiële hoofdstukken worden deze aspecten puntsgewijs toegelicht en aangevuld met concrete cijfers.

Vervoersresultaat

- Het aantal gerealiseerde zones in 2017 is hoger dan verwacht.
- De NEA index is bekend voor 2018 en valt hoger uit dan oorspronkelijk

begroot. Dit werkt door in de vervoerderstarieven en klantbijdragen.

- In het huidige contract met de vervoerders gelden andere afspraken over de toeslagen en meereizende zonder pas t.o.v. het voorgaande contract met Veolia.
- Door bovenstaande oorzaken ligt het vervoersresultaat in de begroting 2018-1 hoger dan berekend voor de begroting 2018.

Regie & Planning

De inrichting van een eigen callcenter per 1 januari 2018 leidt tot een afwijking op de begrote kosten voor regie zoals opgenomen in de begroting 2018. De kostenstijging wordt veroorzaakt doordat er tijdens het opstellen van de begroting 2018 nog geen definitief beeld was over de exacte invulling van deze overname en de verplichting om alle medewerkers van PZN mee over te nemen.

Bedrijfsvoering

De beheerkosten stijgen door de werkgroepen jeugd/leerlingenvervoer en Wmo-BG. Getracht is de beide voorzitters te werven uit het gemeentelijk apparaat van de deelnemende gemeenten. Dit is niet gelukt waardoor, gelet op de vertraging in het proces, besloten is door het dagelijks bestuur om de voorzitters van de werkgroepen jeugd/leerlingenvervoer en Wmo-BG extern te werven. De kosten hiervan worden, conform besluit, verwerkt in de begroting 2018-1.

- Wijzigingen in het formatieplan leiden tot een stijging van de loonkosten.

- Voor alle salariskosten is de stijging op basis van actuele cao-informatie in 2018 vastgesteld op 3 % t.o.v. 2 % in de begroting 2018.
- De gebruikskosten voor de agendasoftware vallen hoger uit.
- In 2018 zal de aanbesteding voor de modernisering danwel het nieuw aan te schaffen agendasoftwarepakket worden uitgevoerd. Naar verwachting zal de software ook in 2018 worden aangeschaft zodat de hiermee gepaard gaande investering ook in 2018 valt.
- Door de verlenging van de huidige vervoerscontracten met een jaar schuift de in 2018 geplande aanbesteding door naar 2019.
- Door de eerste ervaringen met de Voor Elkaar Pas kan een betere inschatting gemaakt worden van de kosten die hiermee gemoeid zijn.
- De invoering van de VEP (Voor Elkaar Pas) zal leiden tot een stijging van de kosten die vooral worden gemaakt doordat meer klanten gebruik willen maken van de VEP en hierdoor ook in het facturatie proces richting klanten meer werkzaamheden zijn te verwachten.



3

BELEIDSBEGROTING

3. DE BELEIDSBEGROTING

3.1 PROGRAMMA OMNIBUZZ VERVOER

3.1.1 WAT WILLEN WE BEREIKEN?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Hierbij aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) 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 WE ERVOOR DOEN?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen blijven bieden. Daarmee willen ze iedereen zo optimaal mogelijk laten deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven.

Het samenwerken binnen Omnibuzz biedt gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen.

Door deze manier van samenwerken kunnen gemeenten het doelgroepenvervoer blijven garanderen binnen de financiële kaders van de gemeentelijke begrotingen.

Binnen Omnibuzz kunnen de gemeenten ook laten zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Ook de omvang van de organisatie draagt bij aan het ontwikkelen van betaalbare producten die de klanttevredenheid bevorderen.

In 2018 zal Omnibuzz vanuit deze taak de volgende zaken uitwerken:

- Het aanbieden van een uitgebreid overzicht met beheersmaatregelen op gemeenteniveau, waarop gemeenten kunnen besluiten.
- Het afronden van een onderzoek van onderliggende factoren die de ontwikkeling van het klantenbestand en de vervoersvraag beïnvloeden.
- Het evalueren van de Voor Elkaar Pas en eventueel bijstellen van het product.
- Het door ontwikkelen en verbeteren van het product vraagafhankelijk vervoer en mogelijkheden voor maatwerk.
- Het uitwerken van de kaders voor de klantprofielen en het OV-advies om toe te werken naar een optimalisatie van het toe leiden van klanten naar OV.
- Het uitwerken van een klantportaal/

app om klanten tegemoet te komen en tevens de telefonische druk op de ritreservering te reduceren.

- Het verder begeleiden van de diverse werkgroepen om op termijn tot een mogelijke integratie en bundeling van vervoersvormen te kunnen komen.
- Professionaliseren van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie middels uitbouwen van de BI tool, het inrichten van een intranet voorziening (Sharepoint) en aanpassing van de administratieve applicaties (OMA/OPA).
- Structurele toetsing en controles van de Administratieve Organisatie zodat Omnibuzz te allen tijde in staat is om haar processen kritisch te beoordelen en waar nodig aan te passen.
- Structurele controle en bijsturing 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 privacy, informatiebeveiliging.
- Een actualisering van het bedrijfsplan op basis van recente ontwikkelingen, ervaringen en nieuw verkregen inzichten. Dit betreft een brede heroriëntatie op basis van inzicht in technische mogelijkheden, (arbeids-) marktontwikkelingen, demografische ontwikkelingen, bestuurlijke ontwikkelingen en daarmee gepaard gaande impact en risico's.

3.1.3 WAT ZIJN DE DAARMEE GEPAARD GAANDE PROGRAMMAKOSTEN?

De nieuwe programma indeling voor Omnibuzz is als volgt:

Begroting 2018-1				
	Baten	Lasten	Saldo	
Programma Wmo Vervoer				
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.723.723	€ 19.238.025	€	16.514.301
Algemene Dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ -	€ 8.126	€	8.126
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 16.4282.427	€ -	€	-16.282.427
Overhead				
0.4 Overhead	€ 2.419.807	€ 2.419.807	€	-
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€	50.000
Saldo van baten en lasten	€ 21.425.958	€ 21.715.958	€	290.000
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€	-
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€	-
Resultaat	€ 21.425.958	€ 21.715.958	€	290.000

De programmarekening laat een tekort ad €290.000 zien. Het betreft hier de gebruikskosten die gemaakt dienen te worden in 2018 ten behoeve van de verlenging van de inhuur OPT (ritagendasoftware).

De verlenging van gebruiksovereenkomst in 2018 is door het dagelijks bestuur in haar vergadering van 08-11-2017 reeds goedgekeurd. Het dagelijks bestuur zal in de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 04-07-2018 een voorstel doen voor de financiering van deze kosten.

De volgende opties zijn mogelijk:

- Saldo onttrekken uit de algemene reserve.
- Saldo afdekken in de exploitatie middels additionele bijdrage van de gemeenten.
- Saldo afdekken middels inzet van externe financiering.

Het dagelijks bestuur geeft de voorkeur aan de optie 1, het onttrekken van het benodigde saldo uit de algemene reserve en zal dit ook als zodanig adviseren aan het algemeen bestuur.

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierin 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 definitie van 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).
- Interne 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.

Onder 0.5 Treasury zijn de rente- en bankkosten opgenomen, voor de begroting 2018-1 bestaat dit bedrag nog 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 vervoersbaten en de lasten van de afdeling uitvoering (regie). Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantadministratie en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid en dergelijke.

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 bestaat volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 bestaan uit gemeentelijke bijdragen en de eigen bijdrage van klanten.

De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan hieronder vermeld bij de beleidsindicatoren.

BELEIDSINDICATOREN

Met de invoering van het vernieuwde Besluit Begroting en Verantwoording, ingaand voor begrotingen en program-maverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicators op te nemen. Met deze beleids-indicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht.

Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen:

Indicator	2018-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,058	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,057	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,32	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	6,1%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	11,3%	% Van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder overhead opgenomen lasten bedraagt de overhead 11,3 % van de totale lasten. Het is het streven van Omnibuzz om 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.

RISICOMANAGEMENT

Bij het opstellen van het bedrijfsplan is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar Omnibuzz mee 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 weerstandvermogen. De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Bezuinigingen van de gemeentes	✓						
Uittreden van gemeentes uit de GR		✓					
Beheersbaarheid van het vervoer		✓					
Decentralisatie van taken naar gemeenten (instroom overige vervoersstromen)		✓					
Uitvoering van taken omtrent Regie en Planning			✓				
Beperkte bezetting leidt tot kwaliteitsrisico's			✓				
Kennis van het personeel				✓			
Continuïteit risico ten gevolge van serverbeheer					✓		
Inkoop						✓	
Kwaliteit van de informatie vervoerders							✓

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de begroting zijn doorgerekend wordt de maximale impact geschat op € 1.124.000. Het volstorten van de Algemene Reserve door de deelnemende gemeenten is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 in rekening gebracht en inmiddels ook gestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota Reserves en Voorzieningen geactualiseerd dient te worden. In 2015 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden.

Daarnaast is risicomanagement een essentieel onderdeel van de Planning en 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.

Door de uitbreiding van de activiteiten van Omnibuzz en hieraan gekoppeld de ontwikkeling van de organisatie is de verwachting dat de risico's verbonden aan de bezetting en de hieruit voortvloeiende risico's op het gebied van kennismanagement zullen veranderen (waarschijnlijk afnemen).

Daarnaast zal er de komende periode meer inzicht komen in de risico's die verbonden zijn aan de groei van Omnibuzz en de nieuwe taken (regie en planning) die Omnibuzz gaat uitvoeren.

Om recht te doen aan deze sterk veranderende situatie en dynamisch invulling te geven aan het risicomanagement binnen Omnibuzz is in 2017 de risicoparagraaf van de nota reserves en voorzieningen herijkt. Deze zal in 2018 worden voorgelegd aan het algemeen bestuur. De resultaten van deze herijking zullen terugkomen in de jaarrekening 2018 en eerste begrotingswijziging 2019.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS

BALANS					
ACTIVA	31-dec-2017 €	31-dec-2018 €	PASSIVA	31-dec-2017 €	31-dec-2018 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiele vaste activa	441.466	404.730	Algemene Reserve	1.124.000	1.124.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	248.548	60.659
			Resultaat voor bestemming	633.032	-
Totaal vaste activa	441.466	404.730	Totaal vaste passiva	2.005.580	1.184.659
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	538.835	276.438			
Liquide middelen	1.322.466	1.601.914	Overige schulden	828.149	702.799
Overlopende activa	841.351	400.568	Overlopende passiva	310.390	796.192
Totaal vlottende activa	2.702.653	2.278.920	Totaal vlottende passiva	1.138.539	1.498.991
Totaal generaal	3.144.119	2.683.650	Totaal generaal	3.144.119	2.683.650

De vergelijkende cijfers voorgaand jaar zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2017.

De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2018 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 geen rekening gehouden met een eventuele aanpassing van de algemene reserve naar aanleiding van de nieuwe nota reserves en voorzieningen die in 2018 voorgelegd zal worden aan het algemeen bestuur.

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 opzicht 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 2018 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2016	2017	2018-1
Netto schuldquote	-160%	-46%	-7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-160%	-46%	-7%
Solvabiliteitsratio	62%	64%	66%
Structurele exploitatieruimte	122%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2018 (t) is de geprognosticeerde balans 2018 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2016 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2017 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 62% en 66%, dit betekent dat voor 2018 (t) 66% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is negatief. Dit komt doordat Omnibuzz geen vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2018 100%. Voor 2018 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 enerzijds uit bijdragen van de deelnemende gemeenten en anderzijds uit een eigen bijdrage van de reizigers.

Omnibuzz betaalt met de ontvangen bijdragen haar eigen kosten en de facturen van de vervoerders. Door het feit dat 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 eventueel verbonden kosten zijn opgenomen als kapitaallasten.

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 ministeriele 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.

Kasgeldlimiet 2018-1				
		(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
	Kwartaal 1	€ 1.228.652	€ 2.596.719	€ -1.368.067
	Kwartaal 2	€ 1.318.765	€ 2.490.786	€ -1.172.021
	Kwartaal 3	€ 1.408.878	€ 2.384.853	€ -975.975
	Kwartaal 4	€ 1.498.991	€ 2.278.920	€ -779.929
	(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.363.822	€ 2.437.820	€ -1.073.998
	(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 1.073.998		
(5) Berekening kasgeldlimiet				
	(7) Omvang begroting per 1 januari 2018		€ 21.425.958	
	(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
	(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 1.756.929	
	Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 2.830.927	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de begin- en eindstanden van de geprognosticeerde balans en een lineaire stijging of daling gedurende het jaar naar het eindsaldo per 31 december 2018.

RENTERISICONORM

De renterisiconorm 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 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 op 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, het wettelijk

minimum. 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 termijn doelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotings-evenwicht 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	2017 Jaarrekening x € 1.000	2018-1 Begroting x € 1.000	2019 Begroting x € 1.000
		Vorig verslagjaar	Huidig begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	1.002	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	2	0	0
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	427	17	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	10	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 ivm 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	-	-	-
	Berekend EMU-saldo	586	-17	-0

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Doordat Omnibuzz kostenneutraal begroot leiden, voor 2018, vooral de investeringen in materiele vaste activa (€ 17.000) tot een mutatie in het EMU-saldo. Per saldo wordt hierdoor voor 2018 een negatief EMU-saldo ad € 17.000 begroot.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De economische ervaring blijft zeer

krachtig. Naar verwachting bereikt de bbp-groei in 2017 een piek van 3,3%. De aantrekkende wereldhandel is daarvan een belangrijke determinant. Voor 2018 en 2019 wordt een langzaam afnemende, maar nog steeds boven trendmatige groei geraamd, van achtereenvolgens 3,1% en 2,3%. De bbp-stijging in 2018 en 2019 wordt grotendeels bepaald door de binnenlandse bestedingen.

De consumptie van huishoudens neemt de komende twee jaar flink toe, met

gemiddeld 2,2% per jaar. De beschikbare inkomens verbeteren door hogere bruto beloning van werkenden, lagere inkomstenbelasting en sterk aantrekkende werkgelegenheid.

In de komende jaren vertraagt de groei van de bedrijfsinvesteringen, van 7% dit jaar naar gemiddeld 4,5% per jaar, in lijn met de afnemende bbp-groei. Niettemin zijn de vooruitzichten voor bedrijven gunstig, gesteund door verbeterde financiële omstandigheden, een

hoge bezettingsgraad en goed gevulde orderportefeuilles.

De werkeloosheid zet de daling voort, naar 3,9% van de beroepsbevolking in 2018 en 3,5% in 2019. De economie komt duidelijk in een fase van hoogconjunctuur.

Het herstel van de huizenprijzen heeft tot nu toe een significante bijdrage aan de economische groei geleverd, via hogere vermogens van huishoudens, gestegen consumentenvertrouwen en toegenomen woninginvesteringen. In de raming neemt de huizenprijsstijging geleidelijk wat af. De woninginvesteringen groeien dit jaar met ruim 11%. In 2018 en 2019 is de geraamde groei wat rustiger, maar met 8,5% en 7% nog steeds stevig. Bouwbedrijven stuiten in toenemende mate op capaciteitsgrenzen.

De inflatie is voorlopig gematigd met 1,3% in 2017 en 1,4% in 2018. In 2019 neemt de jaarlijkse prijsstijging scherp toe naar 2,3%, vooral door de geplande verhoging van energiebelastingen en het lage BTW-tarief (van 6% naar 9%). Gezien de sterk verbeterde arbeidsmarkt, is de groei van de contractlonen dit jaar nog gematigd (1,6%). Voor volgend jaar wordt een toename van 2,1% geraamd. Door de krappe arbeidsmarkt en de hogere inflatie loopt de contractloonstijging op naar 2,5% in 2019.

De overheidsfinanciën staan er in de ramingsperiode goed voor, met jaarlijks een begrotingsoverschot en een naar 50,8% bbp dalende overheidsschuld.

Een alternatief scenario toont de

potentiele gevolgen van wereldwijd hogere rentes voor de Nederlandse economie. Indien de kapitaalmarktrente abrupt met 1 procentpunt stijgt, heeft dit in de eerste vier jaar een drukkend effect op de bbp-groei van gemiddeld 0,4 procentpunt per jaar. De effecten op de groei zijn de eerste twee jaren wat groter en nemen daarna geleidelijk af (*bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, December 2017, nummer 14*).

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. De volgende principes worden door Omnibuzz gehanteerd 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 leveranciers en van gemeenten tot provincie.

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, een organisatie 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.

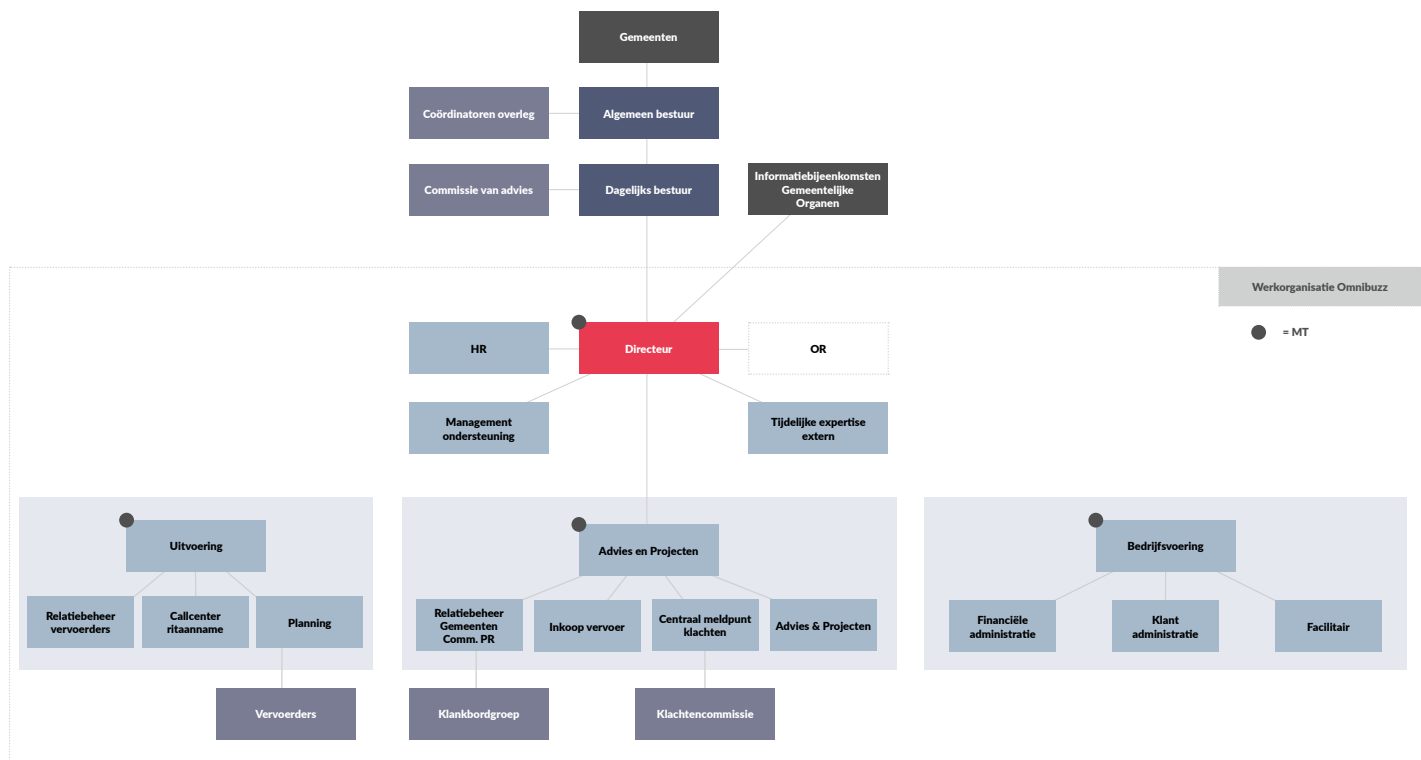
Horizontaal toezicht

In 2017 heeft de belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten vrijstelling. In 2017 heeft voor het overige geen verder overleg plaatsgevonden in het kader van horizontaaltoezicht, in het eerste halfjaar van 2018 is een vervolgoverleg met de fiscus gepland.

Daarnaast kan de instroom van nieuwe vervoersvormen gevolgen hebben voor de fiscale status van Omnibuzz, met name voor wat betreft de status in het kader van de BTW-plicht. Ook hierover zal tijdig overleg gevoerd worden met de belastingdienst.

Organisatiestructuur en taken

De definitieve organisatiestructuur is vastgesteld door het dagelijks bestuur, deze is hieronder weergegeven.



BESTUURLIJKE STRUCTUUR

De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit 32 leden met 40 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 een drietal afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder callcenter ritaanname, planning en tactische regievoering.
- Advies en projecten, waaronder relatiebeheer, inkoop vervoer en advies & projecten.
- Bedrijfsvoering, waaronder facilitaire diensten, financiële administratie en klantadministratie.

Naast deze drie afdelingen worden een aantal staffuncties onderscheiden.

Gezamenlijk met de directeur vormen de afdelingsmanagers het managementteam.

Begin 2018 is in het dagelijks bestuur aangegeven hoe de verdere invulling van de organisatie vorm gegeven zou kunnen worden. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling in de eindsituatie, zijnde 2021.

AFDELING UITVOERING

Naar huidige inzichten kent de afdeling uitvoering bij benadering de volgende

bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer):

Functie	FTE
Manager uitvoering	1
Teamleider callcenter	3
Callcenter agents	25
Regiemedewerkers	4,45
Projectmedewerker uitvoering	0,8
Hoofd callcenter	1

De totale verwachte bezetting van de afdeling Uitvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten maximaal 35,25 fte.

AFDELING ADVIES EN PROJECTEN

De afdeling Advies en Projecten zal bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) kennen:

Functie	FTE
Manager advies en projecten	1
Adviseur inkoop vervoer	1
Adviseur projecten	1,5
Relatiebeheerder	0,5
Medewerker databeheer en analyse	0,6
Medewerker communicatie en PR	0,5
Coördinator klachten	1
Medewerker klachtenafhandeling	1,3

De totale verwachte bezetting van de afdeling Advies en Projecten bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 7,4 fte.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De afdeling Bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) kennen:

Functie	FTE
Manager bedrijfsvoering	1
Teamleider financiële Administratie	1
Financieel medewerkers	4
Teamleider klantadministratie	1
Medewerker klantadministratie	8
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,5
Medewerker huisvesting	0,5
Medewerker control	0,5

De totale verwachte bezetting van de afdeling Bedrijfsvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 17,17 fte.

STAF FUNCTIES

De staf functies zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	FTE
Directeur	1
Secretariaat	1,39
HR assistent	0,8
HR adviseur	1
Functionaris gegevensbescherming	0,3

De verwachte bezetting van de staf functies bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 4,49 fte.

Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	FTE
Projectleider	0,5

De structurele bezetting van Omnibuzz wordt naar schatting uiteindelijk 65,11 fte in de eindsituatie 2021, conform goedgekeurd organisatieplan zoals besloten in de vergadering van het dagelijks bestuur van 31 januari 2018. Hierin is 0,3 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. In 2018 is er nog sprake van een tijdelijke OR.

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Uitvoering	35,25	35,25	35,25	35,25	35,25
Advies en Projecten	7,40	7,40	7,40	7,40	7,40
Bedrijfsvoering	17,17	17,17	17,17	17,17	17,17
Staf	4,39	4,79	4,79	4,79	4,79
Externe expertise	0,70	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	64,91	65,11	65,11	65,11	65,11

SOFTWARE ONTWIKKELING

Zoals toegelicht in Hoofdstuk 2 wordt in 2018 geïnvesteerd in de ontwikkeling van software noodzakelijk voor de regierol van Omnibuzz. Het gaat met name om de modernisering danwel nieuwe ontwikkeling van nieuwe ritagenda software voor het callcenter en hieraan gekoppelde ontwikkeling van een klantportaal voor communicatie met de klanten van Omnibuzz. Vervanging danwel modernisering van de ritagenda software is noodzakelijk omdat de toepassing die nu gebruikt wordt door het callcenter vanaf eind 2019 niet langer ondersteund wordt door haar leverancier. De investering die gemoeid is met deze software bedraagt naar schatting € 274.000, planning is om de applicatie per 1 januari 2019 in gebruik te kunnen nemen.

Het nieuw te ontwikkelen klantportaal biedt nieuwe mogelijkheden om te kunnen communiceren met de klanten van Omnibuzz. Hierdoor is het mogelijk om de kwaliteit van dienstverlening verder te verhogen op een efficiënte manier. De verwachte investering in het klantportaal bedraagt € 250.000, ook voor deze toepassing geldt dat Omnibuzz vanaf 1 januari 2019 hier mee wil gaan werken.

De investering in deze nieuwe software is financieel nog niet verwerkt in deze begroting. In een apart voorstel aan het algemeen bestuur zal het dagelijks bestuur een voorstel doen hoe de financiering van deze investeringen vorm kan worden gegeven. In dit voorstel zal ook worden aangegeven hoe de additionele kosten van OPT in het begrotingsjaar 2018 kunnen worden afgedekt.

4

FINANCIËLE BEGROTING

4. FINANCIËLE BEGROTING

4.1 FINANCIËLE KADERS

Ten opzichte van de begroting 2018, die in het algemeen bestuur van 5 juli 2017 is goedgekeurd, doen 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 zijn er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2018. Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

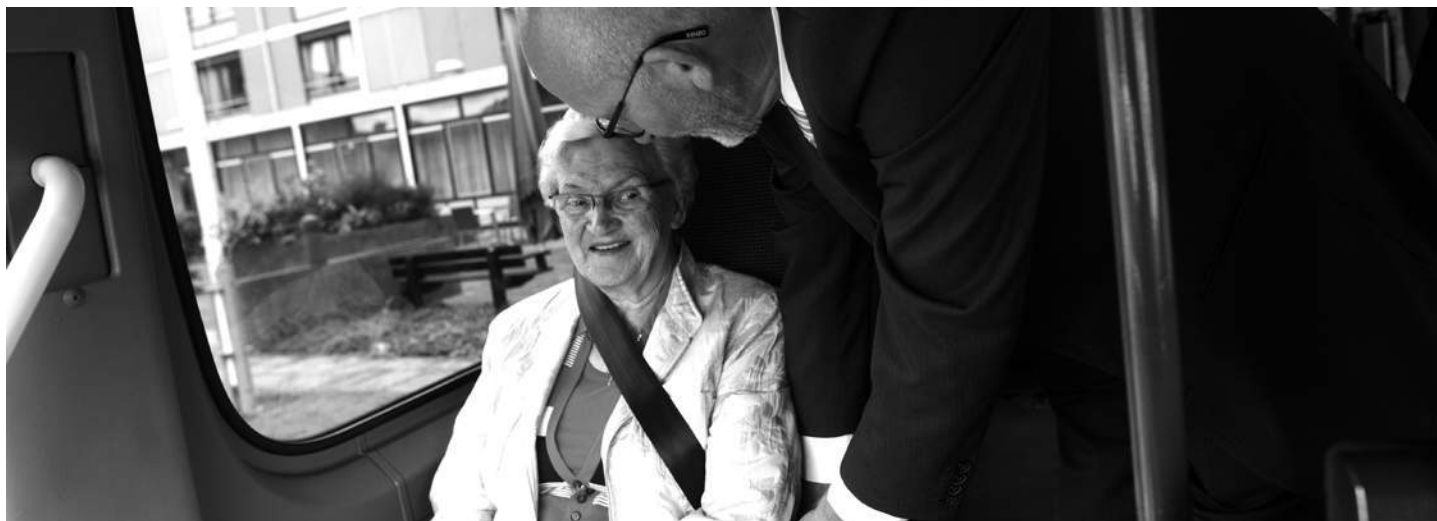
Voorgestelde wijzigingen in de financiële uitgangspunten:

- 1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de

begroting betrekking heeft (T-1) wordt als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2018 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2017.

- 2 Vanaf 2018 wordt het vervoerstarief geïndexeerd met de NEA-index die eind 2017 bekend is geworden. Deze bedraagt 2%
- 3 Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2017 (€ 3,71) verhoogd met de NEA-index (2 %) die geldt voor 2018. Hieruit volgt een tarief van € 3,78.

- 4 Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2017 geïndexeerd met de NEA-index die geldt voor 2018, deze bedraagt 2 %.
- 5 Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2018 wijzigt de inschatting van het aantal Fte's dat instroomt op basis van de update van het organisatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie. Voor 2018 is vastgesteld dat de salarissen met 3 % zullen stijgen. In de begroting 2018 & meerjarenperspectief werd nog uitgegaan van een stijging met 2%.



BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2018-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,058	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetttng	0,057	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,32	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	6,1%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	11,3%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar “3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?”.

4.2 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Begroting 2018-1				
Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo	
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.723.723	€ 19.238.025	€	16.514.301
Algemene Dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ -	€ 8.126	€	8.126
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 16.282.427	€ -	€	-16.282.427
Overhead				
0.4 Overhead	€ 2.419.807	€ 2.419.807	€	-
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€	50.000
Saldo van baten en lasten	€ 21.425.958	€ 21.715.958	€	290.000
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€	-
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€	-
Resultaat	€ 21.425.958	€ 21.715.958	€	290.000

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 13.

4.3 TOELICHTING OP DE BATEN EN LASTEN.

4.3.1 VERVOERSKOSTEN EN BATEN

Het vervoersvolume 2018 is gebaseerd op de gerealiseerde zones in de periode 1 januari tot en met 31 december 2017.

TABEL VERVOERSVOLUME 2018-1

	Zones 1 jan t/m 31 dec 2017	Zones 2018-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	53.426	53.426	2.881	10.508	535
Beesel	34.781	34.781	3.753	8.643	465
Bergen	23.415	23.415	100	3.037	466
Brunssum	130.494	130.494	7.520	29.899	1.637
Echt-Susteren	110.859	110.859	4.335	23.159	1.379
Eijsden-Margraten	67.444	67.444	2.441	20.443	1.292
Gennep	70.048	70.048	1.630	18.547	944
Gulpen-Wittern	45.883	45.883	3.100	18.433	590
Heerlen	386.378	386.378	12.464	63.218	5.155
Horst aan de Maas	94.057	94.057	3.921	20.438	1.075
Kerkrade	261.635	261.635	7.068	54.612	3.464
Landgraaf	197.936	197.936	6.399	34.386	2.427
Leudal	93.805	93.805	937	15.321	700
Maasgouw	88.220	88.220	1.462	11.907	1.363
Maastricht	737.396	737.396	45.808	204.487	7.728
Meerssen	100.793	100.793	6.307	27.171	1.068
Nederweert	34.417	34.417	416	3.358	313
Nuth	69.225	69.225	2.531	14.048	869
Onderbanken	15.439	15.439	0	4.314	364
Peel en Maas	95.260	95.260	7.332	26.097	566
Roerdalen	50.668	50.668	924	8.399	492
Roermond	167.934	167.934	785	25.504	1.875
Schinnen	33.409	33.409	1.687	13.280	477
Simpelveld	30.297	30.297	521	3.523	294
Sittard-Geleen	415.648	415.648	45.264	109.787	4.830
Stein	52.131	52.131	2.358	15.424	542
Vaals	34.893	34.893	280	6.388	864
Valkenburg aan de Geul	72.726	72.726	3.722	14.683	953
Venlo	301.732	301.732	11.084	63.951	3.090
Venray	84.787	84.787	1.447	16.513	1.207
Voerendaal	41.179	41.179	2.407	5.996	321
Weert	96.425	96.425	1.235	15.625	896
TOTAAL	4.092.740	4.092.740	192.119	911.099	48.241

In de tabel “Vervoersvolume 2018-1” 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. Er wordt geen rekening meer gehouden met een opslag op het gerealiseerde volume van het afgelopen jaar.

TABEL VERVOERSKOSTEN 2018-1

	Zones 2018-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 201.950	€ 2.737	€ 3.993	€ 2.022	€ 210.703
Beesel	€ 131.472	€ 3.565	€ 3.284	€ 1.758	€ 140.080
Bergen	€ 88.509	€ 95	€ 1.154	€ 1.761	€ 91.519
Brunssum	€ 493.267	€ 7.144	€ 11.362	€ 6.188	€ 517.961
Echt-Susteren	€ 419.047	€ 4.118	€ 8.800	€ 5.213	€ 437.178
Eijsden-Margraten	€ 254.938	€ 2.319	€ 7.768	€ 4.884	€ 269.909
Gennep	€ 264.781	€ 1.549	€ 7.048	€ 3.568	€ 276.946
Gulpen-Wittem	€ 173.438	€ 2.945	€ 7.005	€ 2.230	€ 185.617
Heerlen	€ 1.460.509	€ 11.841	€ 24.023	€ 19.486	€ 1.515.858
Horst aan de Maas	€ 355.535	€ 3.725	€ 7.766	€ 4.064	€ 371.090
Kerkrade	€ 988.980	€ 6.715	€ 20.753	€ 13.094	€ 1.029.541
Landgraaf	€ 748.198	€ 6.079	€ 13.067	€ 9.174	€ 776.518
Leudal	€ 354.583	€ 890	€ 5.822	€ 2.646	€ 363.941
Maasgouw	€ 333.472	€ 1.389	€ 4.525	€ 5.152	€ 344.537
Maastricht	€ 2.787.357	€ 43.518	€ 77.705	€ 29.212	€ 2.937.791
Meerssen	€ 380.998	€ 5.992	€ 10.325	€ 4.037	€ 401.351
Nederweert	€ 130.096	€ 395	€ 1.276	€ 1.183	€ 132.951
Nuth	€ 261.671	€ 2.404	€ 5.338	€ 3.285	€ 272.698
Onderbanken	€ 58.359	€ -	€ 1.639	€ 1.376	€ 61.375
Peel en Maas	€ 360.083	€ 6.965	€ 9.917	€ 2.139	€ 379.105
Roerdalen	€ 191.525	€ 878	€ 3.192	€ 1.860	€ 197.454
Roermond	€ 634.791	€ 746	€ 9.692	€ 7.088	€ 652.315
Schinnen	€ 126.286	€ 1.603	€ 5.046	€ 1.803	€ 134.738
Simpelveld	€ 114.523	€ 495	€ 1.339	€ 1.111	€ 117.468
Sittard-Geleen	€ 1.571.149	€ 43.001	€ 41.719	€ 18.257	€ 1.674.127
Stein	€ 197.055	€ 2.240	€ 5.861	€ 2.049	€ 207.205
Vaals	€ 131.896	€ 266	€ 2.427	€ 3.266	€ 137.855
Valkenburg aan de Geul	€ 274.904	€ 3.536	€ 5.580	€ 3.602	€ 287.622
Venlo	€ 1.140.547	€ 10.530	€ 24.301	€ 11.680	€ 1.187.058
Venray	€ 320.495	€ 1.375	€ 6.275	€ 4.562	€ 332.707
Voerendaal	€ 155.657	€ 2.287	€ 2.278	€ 1.213	€ 161.435
Weert	€ 364.487	€ 1.173	€ 5.938	€ 3.387	€ 374.984
TOTAAL	€ 15.470.557	€ 182.513	€ 346.218	€ 182.351	€ 16.181.639

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de eerste begrotingswijziging

2018 op pagina 26 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabel op pagina 28.

TABEL VERVOERSOPBRENGSTEN 2018-1

	Zones 2018-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 38.467	€ -	€ -	€ 1.107	€ 39.574
Beesel	€ 21.216	€ -	€ -	€ 963	€ 22.179
Bergen	€ 14.283	€ -	€ -	€ 965	€ 15.248
Brunssum	€ 80.906	€ -	€ -	€ 3.389	€ 84.295
Echt-Susteren	€ 79.818	€ -	€ -	€ 2.855	€ 82.673
Eijsden-Margraten	€ 48.560	€ -	€ -	€ 2.674	€ 51.234
Gennep	€ 42.729	€ -	€ -	€ 1.954	€ 44.683
Gulpen-Wittem	€ 33.036	€ -	€ -	€ 1.221	€ 34.257
Heerlen	€ 239.554	€ -	€ -	€ 10.671	€ 250.225
Horst aan de Maas	€ 57.375	€ -	€ -	€ 2.225	€ 59.600
Kerkrade	€ 162.214	€ -	€ -	€ 7.170	€ 169.384
Landgraaf	€ 122.720	€ -	€ -	€ 5.024	€ 127.744
Leudal	€ 57.221	€ -	€ -	€ 1.449	€ 58.670
Maasgouw	€ 53.814	€ -	€ -	€ 2.821	€ 56.636
Maastricht	€ 457.186	€ -	€ -	€ 15.997	€ 473.182
Meerssen	€ 72.571	€ -	€ -	€ 2.211	€ 74.782
Nederweert	€ 20.994	€ -	€ -	€ 648	€ 21.642
Nuth	€ 42.920	€ -	€ -	€ 1.799	€ 44.718
Onderbanken	€ 9.572	€ -	€ -	€ 753	€ 10.326
Peel en Maas	€ 58.109	€ -	€ -	€ 1.172	€ 59.280
Roerdalen	€ 30.907	€ -	€ -	€ 1.018	€ 31.926
Roermond	€ 102.440	€ -	€ -	€ 3.881	€ 106.321
Schinnen	€ 24.054	€ -	€ -	€ 987	€ 25.042
Simpelveld	€ 18.784	€ -	€ -	€ 609	€ 19.393
Sittard-Geleen	€ 299.267	€ -	€ -	€ 9.998	€ 309.265
Stein	€ 37.534	€ -	€ -	€ 1.122	€ 38.656
Vaals	€ 25.123	€ -	€ -	€ 1.788	€ 26.911
Valkenburg aan de Geul	€ 52.363	€ -	€ -	€ 1.973	€ 54.335
Venlo	€ 184.057	€ -	€ -	€ 6.396	€ 190.453
Venray	€ 51.720	€ -	€ -	€ 2.498	€ 54.219
Voerendaal	€ 25.531	€ -	€ -	€ 664	€ 26.195
Weert	€ 58.819	€ -	€ -	€ 1.855	€ 60.674
TOTAAL	€ 2.623.865	€ -	€ -	€ 99.859	€ 2.723.723

De eigen bijdrage voor klanten is geïndexeerd met de NEA-index, voor 2018 bedraagt deze 2%. Zoals ook aangegeven in de uitgangspunten wordt er

gewerkt met verschillende tarieven (exclusief BTW) voor drie regio's, namelijk:

- € 0,72 : Westelijke Mijnstreek en Heuvelland.
- € 0,62 : Parkstad en Maastricht.
- € 0,61 : Noord- en Midden Limburg.

De eigen bijdrage voor de meereizende OV'er bedraagt € 2,07 exclusief BTW per zone. Op de toeslagen zijn geen eigen bijdragen van toepassing.

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2018-1

	Zones 2018-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 163.484	€ 2.737	€ 3.993	€ 915	€ 171.128
Beesel	€ 110.256	€ 3.565	€ 3.284	€ 795	€ 117.901
Bergen	€ 74.226	€ 95	€ 1.154	€ 797	€ 76.271
Brunssum	€ 412.361	€ 7.144	€ 11.362	€ 2.799	€ 433.666
Echt-Susteren	€ 339.229	€ 4.118	€ 8.800	€ 2.358	€ 354.505
Eijsden-Margraten	€ 206.379	€ 2.319	€ 7.768	€ 2.209	€ 218.675
Gennep	€ 222.052	€ 1.549	€ 7.048	€ 1.614	€ 232.263
Gulpen-Wittem	€ 140.402	€ 2.945	€ 7.005	€ 1.009	€ 151.360
Heerlen	€ 1.220.954	€ 11.841	€ 24.023	€ 8.815	€ 1.265.633
Horst aan de Maas	€ 298.161	€ 3.725	€ 7.766	€ 1.838	€ 311.490
Kerkrade	€ 826.767	€ 6.715	€ 20.753	€ 5.923	€ 860.157
Landgraaf	€ 625.478	€ 6.079	€ 13.067	€ 4.150	€ 648.774
Leudal	€ 297.362	€ 890	€ 5.822	€ 1.197	€ 305.271
Maasgouw	€ 279.657	€ 1.389	€ 4.525	€ 2.331	€ 287.902
Maastricht	€ 2.330.171	€ 43.518	€ 77.705	€ 13.215	€ 2.464.609
Meerssen	€ 308.427	€ 5.992	€ 10.325	€ 1.826	€ 326.569
Nederweert	€ 109.102	€ 395	€ 1.276	€ 535	€ 111.308
Nuth	€ 218.751	€ 2.404	€ 5.338	€ 1.486	€ 227.980
Onderbanken	€ 48.787	€ -	€ 1.639	€ 622	€ 51.049
Peel en Maas	€ 301.974	€ 6.965	€ 9.917	€ 968	€ 319.824
Roerdalen	€ 160.618	€ 878	€ 3.192	€ 841	€ 165.528
Roermond	€ 532.351	€ 746	€ 9.692	€ 3.206	€ 545.994
Schinnen	€ 102.232	€ 1.603	€ 5.046	€ 816	€ 109.696
Simpelveld	€ 95.739	€ 495	€ 1.339	€ 503	€ 98.075
Sittard-Geleen	€ 1.271.883	€ 43.001	€ 41.719	€ 8.259	€ 1.364.862
Stein	€ 159.521	€ 2.240	€ 5.861	€ 927	€ 168.549
Vaals	€ 106.773	€ 266	€ 2.427	€ 1.477	€ 110.943
Valkenburg aan de Geul	€ 222.542	€ 3.536	€ 5.580	€ 1.630	€ 233.287
Venlo	€ 956.490	€ 10.530	€ 24.301	€ 5.284	€ 996.606
Venray	€ 268.775	€ 1.375	€ 6.275	€ 2.064	€ 278.488
Voerendaal	€ 130.126	€ 2.287	€ 2.278	€ 549	€ 135.240
Weert	€ 305.667	€ 1.173	€ 5.938	€ 1.532	€ 314.310
TOTAAL	€ 12.846.693	€ 182.513	€ 346.218	€ 82.492	€ 13.457.915

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte vervoersvolume per gemeente. Tabel vervoersopbrengsten 2018-1 wordt hierbij in mindering gebracht op tabel Vervoerskosten 2018-1. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2018-1 en de oorspronkelijke begroting 2018 verwijzen wij naar "4.4 Analyse eerste begrotingswijziging 2018 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2018" op pagina 36.

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 2018).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

	Aantal Inwoners	Aantal Pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel- sleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.902	581	1,43%	1,35%	1,39%	€ 25.780	€ -	€ 25.780
Beesel	13.446	496	1,21%	1,15%	1,18%	€ 21.900	€ -	€ 21.900
Bergen	13.110	289	1,18%	0,67%	0,93%	€ 17.163	€ -	€ 17.163
Brunssum	28.232	1.244	2,54%	2,89%	2,72%	€ 50.344	€ -	€ 50.344
Echt-Susteren	31.757	1.253	2,86%	2,91%	2,89%	€ 53.480	€ -	€ 53.480
Eijsden-Margraten	25.563	820	2,30%	1,91%	2,11%	€ 38.988	€ -	€ 38.988
Gennep	17.048	625	1,54%	1,45%	1,49%	€ 27.684	€ -	€ 27.684
Gulpen-Wittem	14.216	531	1,28%	1,23%	1,26%	€ 23.296	€ -	€ 23.296
Heerlen	86.819	3.268	7,82%	7,60%	7,71%	€ 142.815	€ -	€ 142.815
Horst aan de Maas	42.266	944	3,81%	2,19%	3,00%	€ 55.598	€ -	€ 55.598
Kerkrade	45.789	2.879	4,13%	6,69%	5,41%	€ 100.198	€ -	€ 100.198
Landgraaf	37.591	1.929	3,39%	4,49%	3,94%	€ 72.903	€ -	€ 72.903
Leudal	35.843	1.264	3,23%	2,94%	3,08%	€ 57.127	€ -	€ 57.127
Maasgouw	23.706	961	2,14%	2,23%	2,19%	€ 40.474	€ -	€ 40.474
Maastricht	122.716	5.303	11,06%	12,33%	11,70%	€ 216.587	€ -	€ 216.587
Meerssen	19.037	1.035	1,72%	2,41%	2,06%	€ 38.171	€ -	€ 38.171
Nederweert	17.037	476	1,54%	1,11%	1,32%	€ 24.467	€ -	€ 24.467
Nuth	15.193	540	1,37%	1,26%	1,31%	€ 24.306	€ -	€ 24.306
Onderbanken	7.855	174	0,71%	0,40%	0,56%	€ 10.302	€ -	€ 10.302
Peel en Maas	43.315	898	3,90%	2,09%	3,00%	€ 55.483	€ -	€ 55.483
Roerdalen	20.729	516	1,87%	1,20%	1,53%	€ 28.409	€ -	€ 28.409
Roermond	57.805	2.077	5,21%	4,83%	5,02%	€ 92.959	€ -	€ 92.959
Schinnen	12.917	466	1,16%	1,08%	1,12%	€ 20.813	€ -	€ 20.813
Simpelveld	10.560	397	0,95%	0,92%	0,94%	€ 17.360	€ -	€ 17.360
Sittard-Geleen	92.962	5.025	8,38%	11,68%	10,03%	€ 185.770	€ -	€ 185.770
Stein	24.987	796	2,25%	1,85%	2,05%	€ 37.991	€ -	€ 37.991
Vaals	9.874	461	0,89%	1,07%	0,98%	€ 18.166	€ -	€ 18.166
Valkenburg aan de Geul	16.428	786	1,48%	1,83%	1,65%	€ 30.633	€ -	€ 30.633
Venlo	101.228	4.730	9,12%	11,00%	10,06%	€ 186.317	€ -	€ 186.317
Venray	43.346	714	3,91%	1,66%	2,78%	€ 51.547	€ -	€ 51.547
Voerendaal	12.391	301	1,12%	0,70%	0,91%	€ 16.821	€ -	€ 16.821
Weert	49.874	1.229	4,50%	2,86%	3,68%	€ 68.083	€ -	€ 68.083
TOTAAL	1.109.542	43.008	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.851.935	€ -	€ 1.851.935

Vanaf 1 januari 2018 worden de diensten op het gebied van regie niet langer extern ingekocht maar zijn deze ondergebracht in de organisatie Omnibuzz. Hiertoe heeft Omnibuzz de werknemers van het callcenter van PZN per 1 januari 2018 overgenomen. De medewerkers van PZN zijn per deze datum in dienst gekomen bij Omnibuzz, vanaf 1 maart 2018 hebben zij een ambtelijke aanstelling. De kosten voor regie bestaan dan ook volledig uit de salariskosten van de medewerkers van het callcenter, binnen Omnibuzz is dit de afdeling Uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar paragraaf “3.2.3 Bedrijfsvoering” op pagina 21. Zoals ook toegelicht in hoofdstuk 1 wordt de planning nog niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd, de planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2020 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in “Tabel Vervoerskosten 2018-1” op pagina 29. In voorbereiding op de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract voor het vraagafhankelijk vervoer in 2019 zal bekeken worden of dit in- of exclusief planning zal worden aanbesteed.

4.3.3 BEDRIJFSVOERING KOSTEN

De totale bedrijfsvoering kosten, 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 2018).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

	Aantal Inwoners	Aantal Pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel- sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.902	581	1,43%	1,35%	1,39%	€ 20.639	€ 30.509	€ 113	€ 51.261
Beesel	13.446	496	1,21%	1,15%	1,18%	€ 17.533	€ 25.918	€ 96	€ 43.546
Bergen	13.110	289	1,18%	0,67%	0,93%	€ 13.740	€ 20.312	€ 75	€ 34.127
Brunssum	28.232	1.244	2,54%	2,89%	2,72%	€ 40.304	€ 59.580	€ 221	€ 100.105
Echt-Susteren	31.757	1.253	2,86%	2,91%	2,89%	€ 42.814	€ 63.291	€ 235	€ 106.340
Eijsden-Margraten	25.563	820	2,30%	1,91%	2,11%	€ 31.213	€ 46.140	€ 171	€ 77.524
Gennep	17.048	625	1,54%	1,45%	1,49%	€ 22.163	€ 32.762	€ 121	€ 55.046
Gulpen-Wittem	14.216	531	1,28%	1,23%	1,26%	€ 18.650	€ 27.570	€ 102	€ 46.323
Heerlen	86.819	3.268	7,82%	7,60%	7,71%	€ 114.333	€ 169.013	€ 627	€ 283.973
Horst aan de Maas	42.266	944	3,81%	2,19%	3,00%	€ 44.510	€ 65.796	€ 244	€ 110.550
Kerkrade	45.789	2.879	4,13%	6,69%	5,41%	€ 80.216	€ 118.579	€ 440	€ 199.234
Landgraaf	37.591	1.929	3,39%	4,49%	3,94%	€ 58.364	€ 86.277	€ 320	€ 144.960
Leudal	35.843	1.264	3,23%	2,94%	3,08%	€ 45.734	€ 67.606	€ 251	€ 113.591
Maasgouw	23.706	961	2,14%	2,23%	2,19%	€ 32.402	€ 47.899	€ 178	€ 80.479
Maastricht	122.716	5.303	11,06%	12,33%	11,70%	€ 173.392	€ 256.318	€ 950	€ 430.661
Meerssen	19.037	1.035	1,72%	2,41%	2,06%	€ 30.558	€ 45.173	€ 167	€ 75.899
Nederweert	17.037	476	1,54%	1,11%	1,32%	€ 19.587	€ 28.955	€ 107	€ 48.649
Nuth	15.193	540	1,37%	1,26%	1,31%	€ 19.458	€ 28.764	€ 107	€ 48.329
Onderbanken	7.855	174	0,71%	0,40%	0,56%	€ 8.247	€ 12.191	€ 45	€ 20.484
Peel en Maas	43.315	898	3,90%	2,09%	3,00%	€ 44.418	€ 65.660	€ 243	€ 110.321
Roerdalen	20.729	516	1,87%	1,20%	1,53%	€ 22.743	€ 33.620	€ 125	€ 56.488
Roermond	57.805	2.077	5,21%	4,83%	5,02%	€ 74.420	€ 110.012	€ 408	€ 184.840
Schinnen	12.917	466	1,16%	1,08%	1,12%	€ 16.662	€ 24.631	€ 91	€ 41.384
Simpelveld	10.560	397	0,95%	0,92%	0,94%	€ 13.898	€ 20.545	€ 76	€ 34.519
Sittard-Geleen	92.962	5.025	8,38%	11,68%	10,03%	€ 148.722	€ 219.848	€ 815	€ 369.385
Stein	24.987	796	2,25%	1,85%	2,05%	€ 30.414	€ 44.960	€ 167	€ 75.541
Vaals	9.874	461	0,89%	1,07%	0,98%	€ 14.543	€ 21.498	€ 80	€ 36.121
Valkenburg aan de Geul	16.428	786	1,48%	1,83%	1,65%	€ 24.524	€ 36.252	€ 134	€ 60.910
Venlo	101.228	4.730	9,12%	11,00%	10,06%	€ 149.160	€ 220.496	€ 818	€ 370.473
Venray	43.346	714	3,91%	1,66%	2,78%	€ 41.267	€ 61.003	€ 226	€ 102.496
Voerendaal	12.391	301	1,12%	0,70%	0,91%	€ 13.467	€ 19.907	€ 74	€ 33.448
Weert	49.874	1.229	4,50%	2,86%	3,68%	€ 54.505	€ 80.572	€ 299	€ 135.376
TOTAAL	1.109.542	43.008	100%	100%	100%	€ 1.482.600	€ 2.191.657	€ 8.126	€ 3.682.383

In de eerste begrotingswijziging 2018 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoering kosten. In paragraaf 4.4 op pagina 36 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2018.

4.3.4 EINDRESULTAAT

Gemeente	2018-1
Beek	€ 248.169
Beesel	€ 183.347
Bergen	€ 127.562
Brunssum	€ 584.115
Echt-Susteren	€ 514.325
Eijsden-Margraten	€ 335.188
Gennep	€ 314.993
Gulpen-Wittem	€ 220.979
Heerlen	€ 1.692.422
Horst aan de Maas	€ 477.638
Kerkrade	€ 1.159.590
Landgraaf	€ 866.637
Leudal	€ 475.989
Maasgouw	€ 408.855
Maastricht	€ 3.111.856
Meerssen	€ 440.640
Nederweert	€ 184.424
Nuth	€ 300.614
Onderbanken	€ 81.834
Peel en Maas	€ 485.628
Roerdalen	€ 250.425
Roermond	€ 823.793
Schinnen	€ 171.894
Simpelveld	€ 149.954
Sittard-Geleen	€ 1.920.017
Stein	€ 282.081
Vaals	€ 165.230
Valkenburg aan de Geul	€ 324.829
Venlo	€ 1.553.396
Venray	€ 432.531
Voerendaal	€ 185.509
Weert	€ 517.769
TOTAAL	€ 18.992.234

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2018-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2018-1 gevraagd wordt.

4.4 ANALYSE EERSTE BEGROTINGSWIJZIGING 2018 TEN OPZICHTE VAN DE OORSPRONKELIJKE BEGROTING 2018

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 gemeente, per onderdeel geanalyseerd en verklaard.

4.4.1 ANALYSE VERVOERSRESULTAAT

	2018-1	2018	
	Totaal	Totaal	Vershil
Beek	€ 171.128	€ 159.429	€ 11.699
Beesel	€ 117.901	€ 100.220	€ 17.681
Bergen	€ 76.271	€ 75.486	€ 785
Brunssum	€ 433.666	€ 392.454	€ 41.212
Echt-Susteren	€ 354.505	€ 360.803	€ -6.297
Eijsden-Margraten	€ 218.675	€ 178.020	€ 40.655
Gennep	€ 232.263	€ 250.716	€ -18.453
Gulpen-Wittern	€ 151.360	€ 147.030	€ 4.330
Heerlen	€ 1.265.633	€ 1.146.441	€ 119.193
Horst aan de Maas	€ 311.490	€ 280.933	€ 30.557
Kerkrade	€ 860.157	€ 783.159	€ 76.998
Landgraaf	€ 648.774	€ 614.361	€ 34.413
Leudal	€ 305.271	€ 308.902	€ -3.631
Maasgouw	€ 287.902	€ 305.990	€ -18.089
Maastricht	€ 2.464.609	€ 2.299.847	€ 164.762
Meerssen	€ 326.569	€ 321.329	€ 5.240
Nederweert	€ 111.308	€ 105.573	€ 5.736
Nuth	€ 227.980	€ 210.140	€ 17.839
Onderbanken	€ 51.049	€ 49.005	€ 2.044
Peel en Maas	€ 319.824	€ 325.103	€ -5.279
Roerdalen	€ 165.528	€ 148.470	€ 17.058
Roermond	€ 545.994	€ 515.132	€ 30.863
Schinnen	€ 109.696	€ 112.251	€ -2.555
Simpelveld	€ 98.075	€ 113.912	€ -15.837
Sittard-Geleen	€ 1.364.862	€ 1.358.139	€ 6.723
Stein	€ 168.549	€ 148.718	€ 19.831
Vaals	€ 110.943	€ 92.445	€ 18.498
Valkenburg aan de Geul	€ 233.287	€ 208.028	€ 25.259
Venlo	€ 996.606	€ 1.057.633	€ -61.028
Venray	€ 278.488	€ 274.732	€ 3.757
Voerendaal	€ 135.240	€ 113.915	€ 21.325
Weert	€ 314.310	€ 307.279	€ 7.031
TOTAAL	€ 13.457.915	€ 12.865.593	€ 592.322

Het totale vervoersresultaat is gestegen met ruim € 592.000 ten opzichte van de begroting 2018, deze stijging is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- Hogere stijging van de NEA-index.
- Stijging van het vervoersvolume qua reguliere zones.
- Stijging van de kosten (wegens toename van het vervoersvolume) van toeslagen.

Alhoewel het tarief per zone gestegen is met de NEA-index heeft dit per saldo nauwelijks effect op het vervoersresultaat aangezien de eigen bijdrage van klanten eveneens met deze index verhoogd is.

De verhouding per zone blijft hierdoor gelijk. Wel kan er een verschil optreden doordat het volume in de eerste begrotingswijziging anders verdeeld is over de drie regio's. De nettoprijs per regio is immers verschillend, door een andere weging per regio ontstaan ook relatief kleine verschillen.

In de loop van 2017 is het vervoersvolume behoorlijk gestegen ten opzichte van het volume in 2016 (stijging van ruim 7%). In de begroting 2018 & meerjarenperspectief is nog gerekend met het volume van 2016, dit volume werd verhoogd met 5% om volumerisico's te kunnen opvangen. De daadwerkelijke stijging lag echter

hoger dan deze 5% zodat het basisvolume voor de begroting 2018-1 boven het volume voor de begroting 2018 ligt. Per saldo wordt in de eerste begrotingswijziging 2018 gerekend met ruim 64.000 zones meer dan in de begroting 2018. Deze volumestijging verklaart € 255.000 van de stijging van het vervoersresultaat (€ 592.000), tezamen met de hoger uitgevallen NEA-index (2% in plaats van de 1,27% waarmee eerder gerekend was). Het restant (€ 338.000) wordt verklaard door de nieuwe berekening van toeslagen, met name de hoge afwijking in het volume voor de toeslag laag en de toeslag voor de meereizende OV'er leiden tot de afwijking.

4.4.2 TOTAALANALYSE

	2018-1	2018		Analyse verschil						
	Totaal	Totaal	Vershil	Vervoer	Regie & Planning	Beheer	Lonen	Kapitaal		
Beek	€ 248.169	€ 222.449	€ 25.720	€ 11.699	€ 3.848	€ 3.130	€ 6.929	€ 113		
Beesel	€ 183.347	€ 150.976	€ 32.371	€ 17.681	€ 4.236	€ 3.431	€ 6.926	€ 96		
Bergen	€ 127.562	€ 117.548	€ 10.013	€ 785	€ 2.525	€ 2.054	€ 4.573	€ 75		
Brunssum	€ 584.115	€ 506.153	€ 77.962	€ 41.212	€ 10.776	€ 8.716	€ 17.037	€ 221		
Echt-Susteren	€ 514.325	€ 479.333	€ 34.992	€ -6.297	€ 12.230	€ 9.884	€ 18.940	€ 235		
Eijsden-Margraten	€ 335.188	€ 264.779	€ 70.409	€ 40.655	€ 8.795	€ 7.109	€ 13.678	€ 171		
Gennep	€ 314.993	€ 315.833	€ -841	€ -18.453	€ 5.022	€ 4.072	€ 8.397	€ 121		
Gulpen-Wittem	€ 220.979	€ 198.266	€ 22.714	€ 4.330	€ 5.466	€ 4.416	€ 8.399	€ 102		
Heerlen	€ 1.692.422	€ 1.458.073	€ 234.348	€ 119.193	€ 34.363	€ 27.755	€ 52.411	€ 627		
Horst aan de Maas	€ 477.638	€ 402.042	€ 75.596	€ 30.557	€ 13.450	€ 10.863	€ 20.482	€ 244		
Kerkrade	€ 1.159.590	€ 1.013.889	€ 145.701	€ 76.998	€ 19.902	€ 16.114	€ 32.247	€ 440		
Landgraaf	€ 866.637	€ 777.927	€ 88.710	€ 34.413	€ 15.980	€ 12.922	€ 25.075	€ 320		
Leudal	€ 475.989	€ 437.992	€ 37.997	€ -3.631	€ 12.202	€ 9.870	€ 19.305	€ 251		
Maasgouw	€ 408.855	€ 396.221	€ 12.634	€ -18.089	€ 9.073	€ 7.334	€ 14.138	€ 178		
Maastricht	€ 3.111.856	€ 2.787.007	€ 324.849	€ 164.762	€ 47.049	€ 38.049	€ 74.039	€ 950		
Meerssen	€ 440.640	€ 407.711	€ 32.928	€ 5.240	€ 8.109	€ 6.560	€ 12.852	€ 167		
Nederweert	€ 184.424	€ 161.155	€ 23.269	€ 5.736	€ 5.123	€ 4.145	€ 8.158	€ 107		
Nuth	€ 300.614	€ 268.906	€ 31.709	€ 17.839	€ 3.855	€ 3.132	€ 6.776	€ 107		
Onderbanken	€ 81.834	€ 71.894	€ 9.940	€ 2.044	€ 2.336	€ 1.888	€ 3.627	€ 45		
Peel en Maas	€ 485.628	€ 450.057	€ 35.571	€ -5.279	€ 11.997	€ 9.703	€ 18.907	€ 243		
Roerdalen	€ 250.425	€ 212.616	€ 37.809	€ 17.058	€ 6.085	€ 4.922	€ 9.619	€ 125		
Roermond	€ 823.793	€ 725.772	€ 98.021	€ 30.863	€ 19.654	€ 15.900	€ 31.197	€ 408		
Schinnen	€ 171.894	€ 160.865	€ 11.028	€ -2.555	€ 3.895	€ 3.156	€ 6.441	€ 91		
Simpelveld	€ 149.954	€ 154.433	€ -4.479	€ -15.837	€ 3.258	€ 2.640	€ 5.383	€ 76		
Sittard-Geleen	€ 1.920.017	€ 1.790.633	€ 129.385	€ 6.723	€ 35.258	€ 28.566	€ 58.023	€ 815		
Stein	€ 282.081	€ 236.462	€ 45.619	€ 19.831	€ 7.455	€ 6.037	€ 12.129	€ 167		
Vaals	€ 165.230	€ 134.072	€ 31.158	€ 18.498	€ 3.679	€ 2.978	€ 5.923	€ 80		
Valkenburg aan de Geul	€ 324.829	€ 276.829	€ 48.000	€ 25.259	€ 6.689	€ 5.409	€ 10.509	€ 134		
Venlo	€ 1.553.396	€ 1.498.256	€ 55.139	€ -61.028	€ 32.975	€ 26.745	€ 55.629	€ 818		
Venray	€ 432.531	€ 395.401	€ 37.130	€ 3.757	€ 9.553	€ 7.742	€ 15.852	€ 226		
Voerendaal	€ 185.509	€ 151.415	€ 34.094	€ 21.325	€ 3.771	€ 3.048	€ 5.876	€ 74		
Weert	€ 517.769	€ 460.059	€ 57.710	€ 7.031	€ 14.914	€ 12.059	€ 23.407	€ 299		
TOTAAL	€ 18.992.234	€ 17.085.027	€ 1.907.207	€ 592.322	€ 383.524	€ 310.350	€ 612.885	€ 8.126		

Op totaalniveau stijgen de kosten met € 1.907.207 naar € 18.992.234. Naast de eerder genoemde stijging van de vervoerskosten ad ruim € 592.000 stijgen ook de kosten van regie en bedrijfsvoering.

De kosten van regie stijgen met € 384.000, dit is te wijten aan een drietal oorzaken. Voor ongeveer de helft wordt dit veroorzaakt door het feit dat de medewerkers in ambtelijke dienst zijn gekomen bij Omnibuzz. Ten tijde van het opstellen van de begroting 2018 was dit nog niet zeker.

Ook zijn er meer medewerkers verplicht overgenomen van PZN dan oorspronkelijk in de begroting 2018 was verwacht.

Tenslotte leidt ook de nieuwe functiewaardering binnen Omnibuzz tot een afwijking in de loonkosten van de regiemedewerkers.

De kosten van bedrijfsvoering stijgen per saldo met € 931.000, dit is opgebouwd uit een component voor de beheerkosten, een component voor de loonkosten (niet zijnde regie) en de kapitaalkosten. De beheerkosten stijgen per saldo met € 310.000 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2018. Dit komt met name door de kosten voor de inhuur van OPT

voor het boekjaar 2018. De kapitaalkosten nemen met € 8.000 toe vanwege de kosten voor het aanhouden van de rekening courantfaciliteit die eerder niet in rekening werden gebracht door de BNG en de bankkosten die onder een andere post begroot waren. De loonkosten stijgen met € 613.000 onder invloed van een aantal factoren:

- Veranderingen in wet- en regelgeving.
- De toename van het vervoer.
- Grotere belasting klachtenmanagement.
- Hogere indexatie salarissen.
- De nieuwe functiewaardering.

Veranderingen in wet- en regelgeving maken het noodzakelijk om de formatie uit te breiden. Zo leidt de invoering van de nieuwe wet op databescherming en privacy (GDPR) tot de behoefte aan een functionaris gegevensbescherming.

Alhoewel Omnibuzz probeert om deze last te delen met andere partijen moet er binnen Omnibuzz het nodige gebeuren op dit gebied. Ook de bijdrage die Omnibuzz moet leveren om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen te geven leidt tot een uitbreiding van formatie.

De toename van het vervoer ten opzichte van eerdere schattingen leidt naast een verhoogde inzet bij het callcenter ook tot meer telefoontjes voor de klantadministratie. Ook de financiële administratie wordt zwaarder belast op het moment dat het vervoer toeneemt. Daarnaast leidt ook de invoering van de Voor Elkaar Pas tot een hogere werkdruk op deze twee afdelingen.

In de loop van 2017 is gebleken dat de bestaande bezetting die beschikbaar was voor het afhandelen van klachten ontoereikend was. Dit is gecommuniceerd naar het dagelijks bestuur (in de vergadering d.d. 22 mei 2017) waarna inzichtelijk is gemaakt welke formatieve bezetting noodzakelijk is om adequaat invulling te kunnen geven aan het klachtenmanagement (2,3 FTE).

In de begroting 2018 werd gerekend met een indexatie van de salarissen van 2%, de veranderingen in de CAR Uwo leiden voor 2018 tot een stijging met 3%.

Tenslotte leidt ook de nieuwe functiewaardering, goedgekeurd in de vergadering van het dagelijks bestuur d.d. 31 januari 2018, tot een opwaartse bijstelling van de loonkosten.



5

BIJLAGEN

5. BIJLAGEN

5.1 STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN

Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven						2018-1				
Alle bedragen in €	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 kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjr.	% of andere maatstaf van afschr.	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjr.	(Extra) afschrijvingen van kapitaaluitgaven in het dienstjr.	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekkingen in het dienstjr.	Boekwaarde aan het begin van het dienstjr.	Boekwaarde aan het einde van het dienstjr.
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	205.081	-	-	205.081	10,00%	2.395	20.508	-	202.686	182.178
Hardware	53.969	17.000	-	70.969	33,33%	-	23.654	-	53.969	47.315
Inrichting en verbouwing	103.066	-	-	103.066	4,00%	-	4.123	-	103.066	98.943
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	-	5.452	-	81.746	76.294
Totaal Wmo-vervoer	443.861	17.000	-	460.862		2.395	53.737	-	441.466	404.730
Totaal-generaal	443.861	17.000	-	460.862		2.395	53.737	-	441.466	404.730

5.2 STAAT VAN RESERVES

Staat van reserves									2018-1
Naam Reserve in €	Alle bedragen	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo eind van het dienstjaar	Bestemming resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resultaat 2018	Reserves na bestemming ultimo 2018
Reserves									
Algemene reserve		1.124.000	-	-	-	1.124.000	-	-	1.124.000
Bestemmingsreserve Personeel		112.224	-	-	51.565	60.659	-	-	60.659
Totaal Reserves		1.236.224	-	-	51.565	1.184.659	-	-	1.184.659

De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz na toetreding van de overige 22 Limburgse gemeenten zijn als volgt bepaald:

1 Onzekerheid omtrent vervoersvolumes / beheersbaarheid van het vervoer

Hiermee wordt het risico afgedekt dat er meer instroom in het doelgroepenvervoer is dan begroot. Het risico wordt geschat op 4% van de bruto totale vervoerskosten zoals opgenomen in de begroting van het bedrijfsplan.

Bruto vervoerskosten 2017	Risico 4%	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 707.213	25%	€ 176.803

2 Personeel

Hiermee wordt het risico afgedekt dat er plotseling een sleutelpositie van de GR Omnibuzz niet wordt ingevuld (ziekte of verloop), alsook het risico dat er fouten worden gemaakt door het personeel met een financiële impact tot gevolg.

Inschatting	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 360.000	25%	€ 90.000

3 Inkooprisico

Het risico van foutieve inkoop vervoer (zogenaamde leegloopuren) wordt hiermee opgevangen. Inschatting is dat dit 5% a 10% van de bruto vervoerskosten zal zijn

Inkoop vervoer	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 1.326.025	25%	€ 331.506

4 Decentralisatie taken naar gemeenten

Het risico dat er plots extra taken vanuit de gemeenten doorgeschoven worden naar de regiecentrale wordt hiermee afgedekt. Inschatting is dat dit 5% a 10% van de bruto vervoerskosten, alsook de beheerskosten en de kosten voor regie en planning zal zijn.

Begroting vervoer / beheer / r&p	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 1.326.025	25%	€ 331.506
€ 1.679.992	€ 125.999	25%	€ 31.500
€ 2.907.328	€ 218.050	25%	€ 54.512
			€ 417.519

5 Regie en planning

Hiermee wordt het risico afgedekt dat de kosten voor Regie en Planning hoger uitvallen dan begroot. Ook hier is de inschatting dat het 5% a 10% van de kosten voor Regie en Planning zal zijn.

Kosten Regie en Planning	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 2.907.328	€ 218.050	50%	€ 109.025

Totaal benodigde weerstandcapaciteit			€ 1.124.853
	Afgerond		€ 1.124.000



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 Omibuzz

2019

BEGROTING &
MEERJAREN
PERSPECTIEF
2020 - 2022



Inhoud

1. INLEIDING	1
---------------------	----------

2. ALGEMEEN	4
--------------------	----------

2.1 Wie is Omnibuzz?	4
2.2 Missie	4
2.3 Uitwerking visie en fasering	4
2.4 Ontwikkelingen	6

3. DE BELEIDSBEGROTING	10
-------------------------------	-----------

3.1 Programma Omnibuzz vervoer	10
3.2 Paragrafen	12

4. FINANCIËLE BEGROTING	24
--------------------------------	-----------

4.1 Financiële kaders	24
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld	26
4.3 Toelichting op de baten en lasten	27
4.4 Meerjarenraming	40

5. BIJLAGEN	52
--------------------	-----------

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	52
5.2 Staat van reserves	53
5.3 Opbouw algemene reserve	53

1. INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2019 & meerjarenperspectief 2020-2022 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz werkt vanuit een vervoersvisie, die op termijn aanstuurt op bundeling en centrale aansturing van de verschillende vormen van gemeentelijk doelgroepenvervoer van de 30 deelnemende gemeenten. Het toegroeien naar deze uiteindelijk optimale mobiliteitscentrale gebeurt gefaseerd.

De ritaanname en de regietaak op het vervoer maken al deel uit van de taken van Omnibuzz. De planning van het vervoer blijft tot eind 2019 bij de vervoerders als onderdeel van de lopende contracten. Stapsgewijs zullen verschillende vormen van gemeenschappelijk doelgroepenvervoer in de mobiliteitscentrale instromen. Hierdoor ontstaan meer combinatie mogelijkheden, meer efficiëntie, betere spreiding en optimalisatie van het totale vervoer.

Deze begroting richt zich op 2019 en de daaropvolgende jaren. In 2019 is Omnibuzz sowieso verantwoordelijk voor het (collectief) vraagafhankelijk vervoer voor klanten met een indicatie vanuit de Wmo. In de vorm van diverse werkgroepen werkt Omnibuzz in 2018 verder aan de adviezen over de mogelijkheden voor de toekomstige instroom van de andere vervoersvormen. Vanaf 2019 kan - afhankelijk van deze adviezen - ander gemeentelijk doelgroepenvervoer (gedeeltelijk) instromen.

In 2018 kan mogelijk worden ingezet op de inkoop en uitvoering van verschillende Wmo-BG vervoer contracten en enkele pilots in deze vervoersvormen. Parallel wordt de verbinding gezocht met het Openbaar Vervoer. Intensief overleg met de OV-vervoerder moet de afstemming met het OV waarborgen, waardoor de mogelijkheden van het OV op termijn optimaal benut kunnen worden. In de daaropvolgende jaren wordt een toenemende integratie van vervoersvormen verwacht.



2

ALGEMEEN

2. ALGEMEEN

2.1 WIE IS OMNIBUZZ?

Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling van 30 Limburgse gemeenten én een dienstverlenende organisatie met een sterke focus op kwaliteit. De dienstverlening is gericht op optimalisatie voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten.

De organisatie draagt zorg voor een tijdige en kwalitatief hoge uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor de reiziger in het Omnibuzz vervoer. Omnibuzz is dé non-profit partner voor collectief vraagafhankelijk vervoer omdat zij het vervoer optimaal afstemt op de gebruikers middels “Maatwerk in Vervoer”.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten goed geborgd is. Dit gebeurt op een zeer transparante manier door structureel de nodige management- en voortgangsinformatie voor de gemeenten te verzorgen en periodiek te overleggen. Tevens zorgt zij voor de coördinatie tussen alle betrokken partijen. Het grote bereik van Omnibuzz, met vrijwel geheel Limburg als verzorgingsgebied, in combinatie met een slagvaardige organisatie maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk.

Sinds 11 mei 2016 werken 32 Limburgse gemeenten binnen Omnibuzz samen aan toekomstbestendig doelgroepenvervoer.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar.
- Kostenefficiënt en duurzaam.
- Innovatief en flexibel.
- Kwaliteit en deskundigheid.
- Ethiek en integriteit.

2.2 MISSIE

De missie van Omnibuzz is:

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

De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

SLIM VERVOER

Omnibuzz zorgt met het aanbieden van doelgroepenvervoer voor een heel belangrijk netwerk in dit gebied voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit “slim” te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd, maar blijft het ook betaalbaar. Om dit te realiseren wil

Omnibuzz voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen. Als kenniscentrum beschikt Omnibuzz over input van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden. Omnibuzz is daardoor in staat alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

VERBINDEN

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. De uitdaging is om deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van gebruikers. Ook spant Omnibuzz zich in om de relatie tussen vervoer en sociale activiteiten te versterken.

BLIJVEN(D)

Dit leidt tot een verduurzaming over de hele breedte van het maatschappelijk veld, waardoor vervoer en activiteiten ook op lange termijn geborgd zijn en vervoer de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden.

2.3 UITWERKING VISIE EN FASERING

Het zoeken naar manieren om “slim” gebruik te maken van de huidige en toekomstige mogelijkheden van het reguliere openbaar vervoer vormt voor Omnibuzz een van de uitgangspunten.

Om te sturen op de best passende

vervoeroplossing voor de klant en een hogere efficiency in de uitvoering te realiseren, is gekozen voor een model met een scheiding tussen regie (mobiliteitscentrale) en de uitvoering van het vervoer. Dit model heet het regiemodel. Uitgangspunt hierbij is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. Daarnaast is de ambitie om middels een groeimodel andere vervoerstromen in te laten stromen in de mobiliteitscentrale met als doel het totale vervoersaanbod zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dit levert naar verwachting op termijn efficiency voordelen op die zich uiten in kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing.

Omnibuzz is als publiekrechtelijk orgaan opgericht om deze visie voor de 30 gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. Gezien de omvang van het einddoel vindt de implementatie gefaseerd

plaats.

Gemeenten zijn en blijven verantwoordelijk voor de indicatiestelling van hun inwoners en bepalen of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Ook bepalen gemeenten het beleid op de verschillende gebieden van het doelgroepenvervoer (zie Figuur 1 op pagina 5).

‘Omnibuzz zal door de integratie van nieuwe taken steeds meer grip krijgen op relevante reisinformatie en hierdoor steeds beter in staat zijn gemeenten te adviseren bij het bepalen van dit beleid. Op die manier krijgen gemeenten steeds meer grip op het vervoer en kan men flexibeler omgaan met de inrichting van het vervoer.

In de mobiliteitscentrale zal naast contractbeheer de regietaak over het vervoer uitgevoerd worden. Hieronder vallen taken als ritaanname, het plannen van ritten en het toewijzen van de ritten aan de juiste voertuigen. De ritaanname wordt al door

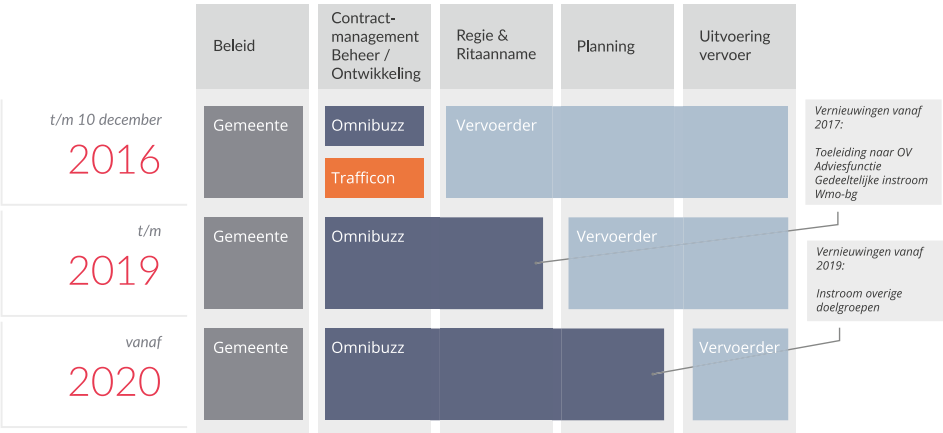
Omnibuzz uitgevoerd door de overname van het callcenter die in 2017 is gerealiiseerd. Hetzelfde geldt voor de tactische regie. De planning en andere operationele taken blijven nog minimaal tot eind 2019 bij de vervoerders.

Structureel wordt in overleg met de deelnemende gemeenten en klantorganisaties ook gewerkt aan verdere verbeteringen van het Omnibuzz vervoer. De kwaliteitsverbeteringen worden – indien mogelijk - direct in de lopende uitvoeringscontracten toegepast of anders verwerkt in de komende aanbesteding.

INVESTERINGEN IN DE ORGANISATIE

De komende jaren zal - naast de reguliere werkzaamheden - de inrichting en uitwerking van het regiemodel aandacht vragen. Daarom zal Omnibuzz in de periode 2019 – 2022 blijven investeren in de eigen organisatie, waarin een aantal aspecten te onderscheiden zijn:

- Doorontwikkelen van de tactische regietaak en contractbeheer voor de verschillende vervoersvormen.
- Inzetten op volgtijdelijke bundeling en spreiding van het vervoer door afstemming sociale activiteiten en sturing op vervoersvraag.
- Evalueren, implementeren en doorontwikkelen van software voor de mobiliteitscentrale.
- Verder doorontwikkelen van de aanbesteding van het vraagafhankelijk



Figuur 1 : Schematische weergave veranderingen en ontwikkelingen tot 2020 en verder*

1 Ten opzichte van de eerdere planning van de fasering, loopt de tweede fase door de verlenging van de vervoerscontracten (inclusief de planning) door tot eind 2019 en gaat de derde fase pas in vanaf 2020.

vervoer en naar verwachting vanaf 2019 ook stapsgewijs andere vormen van vervoer.

- Ontwikkelen van een integrale inkoopstrategie.
- Productontwikkeling en – verbetering binnen de diverse vervoersvormen.
- Investeren in kennisontwikkeling van personeel en organisatie.
- Blijven voldoen aan aangescherpte wetgeving op alle mogelijke gebieden.

TOELEIDING NAAR OV

De toeleiding naar het OV wordt als onderdeel van de toepassing van de kanteling in het vervoer in deze jaren stapsgewijs verder ontwikkeld. Op de eerste plaats door het evalueren en door ontwikkelen van de Voor Elkaar Pas en de website ikwilvervoer, maar ook door het uitwerken en implementeren van (OV-) reisadvies via de ritreservering van Omnibuzz en het uitwerken van klantprofielen. Dit totaalpakket zal vervolgens moeten gaan bijdragen aan het optimaliseren van deze overheveling van doelgroepenvervoer naar OV of andere voorzieningen. Uiteraard wordt de overheveling alleen toegepast als blijkt dat er voor de desbetreffende klant daadwerkelijk een passend alternatief aangeboden wordt.

INSTROOM ANDER DOELGROEPEN-VERVOER

Naar verwachting zal in 2018 besluitvorming plaatsvinden op basis van de adviezen van de werkgroepen Wmo-BG, leerlingenvervoer en jeugd. De impact en (financiële) uitwerking van de instroom en taken m.b.t. deze vervoersvormen op de organisatie Omnibuzz kan pas

na besluitvorming concreet worden gemaakt, daarvoor is het nu te vroeg. De adviezen zullen naar verwachting in 2018 worden afgerond en voorgelegd ter besluitvorming.

INKOOP EEN AANBESTEDINGEN APPLICATIES EN VERVOER

Om de implementatie van het regiemodel (met bijbehorend vervoer) goed voor te bereiden moeten verschillende zaken worden ingekocht of aanbesteed. Hiervoor is een strategische en tactische planning opgesteld. Deze planning dient ter afstemming, maar zal ook worden gebruikt om de juiste aanbestedingsvorm te kunnen kiezen. Deze planning is een dynamisch document en zal – mede afhankelijk van de besluitvorming over de instroom – steeds worden bijgesteld. In deze planning zal naar verwachting voor de periode 2019 – 2022 leerlingenvervoer en vervoer Wmo-BG (regionaal en mogelijk gecombineerd) worden ingekocht of aanbesteed.

In de planning wordt het totale traject van inhoudelijke voorbereiding tot en met contractering en implementatie meegenomen. Doordat de looptijden afwijken en de inkoop van vervoer mogelijk niet geclusterd kan plaatsvinden, moet rekening worden gehouden met een structurele taakverzwaring op het gebied van inkoop.

2.4 ONTWIKKELINGEN

De 30 gemeenten hebben uitgesproken achter het einddoel en bijbehorende ambities te staan. Hierbij wordt echter altijd rekening gehouden met bijsturingen,

al dan niet genoodzaakt door de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen die hier invloed op hebben. De belangrijkste ontwikkelingen worden hier kort weergegeven.

Instroom ander vervoer in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk.

Het vervolg is afhankelijk van de adviezen van de werkgroepen en de daaropvolgende besluitvorming.

Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer.

De ontwikkeling van de vervoersvraag en –volumes in het vraagafhankelijk vervoer is steeds moeilijker te voorspellen. In 2018 zal Omnibuzz een onderzoek afronden naar de achterliggende aspecten die de instroom van klanten en hun vervoersbehoefte bepalen, zoals demografische ontwikkelingen (vergrijzing).

Over de andere ingestroomde vervoersvormen is minder opgebouwde kennis en historische vervoersdata, waardoor de impact onzeker is. Daarbij zijn deze domeinen, zoals onderwijs en jeugdzorg, volop in ontwikkeling. Door de heroriëntering op de dienstverlening (zorg naar de wijk) kan een verschuiving plaatsvinden in het vervoer.

Onzekere aanbestedingsresultaten en ontwikkelingen in de taxibranche

Aanbestedingsresultaten van toekomstige aanbestedingen zijn nog niet bekend, deze zijn uiteraard bepalend voor de financiële impact. Mogelijke factoren die de resultaten beïnvloeden zijn:

- Taxibedrijven kampen met een tekort aan chauffeurs.
- Kostenontwikkeling in de taxibranche.
- De vervoerssector staat onder permanente druk, waardoor de gecontracteerde vervoerders in moeilijkheden kunnen komen.

De aanbestedingsresultaten worden ook sterk beïnvloed door het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid. Omnibuzz zal in 2018 voorstellen doen om deze ambities vorm te geven. Naast deze algemene ontwikkelingen, worden nu een aantal wijzigingen ten opzichte van het eerdere meerjarenperspectief meer concreet toegelicht. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit actualisering van cijfers, anderzijds zijn dit effecten van beleidsmatige wijzigingen.

Onderstaand lichten wij kort een aantal belangrijke punten toe die wijzigingen t.o.v. de oorspronkelijke begroting 2019 tot gevolg hebben. Hierin maken we onderscheid naar een drietal categorieën. In de financiële hoofdstukken worden deze aspecten puntsgewijs toegelicht en aangevuld met concrete cijfers.

Vervoersresultaat

Het aantal gerealiseerde zones in 2017 is hoger dan verwacht. Dit vormt de basis voor de daaropvolgende begrote vervoersvolumes.

Vanaf 2018 wordt gerekend met een indexatie van de actuele cijfers van de NEA-index (2%).

Dit betekent een bijstelling van het vervoerstarief en de klanttarieven.

In het huidige contract met de vervoerder gelden andere afspraken over de toeslagen en meereizende zonder pas t.o.v. het voorgaande contract.

Door bovenstaande oorzaken stijgt het totale vervoersresultaat ten opzichte van de meerjarenschijf 2019 in de begroting 2018.

Regie & Planning

De inrichting van een eigen callcenter per 1 januari 2018 leidt tot een afwijking op de begrote kosten voor regie zoals opgenomen in de begroting 2018. De kostenstijging wordt veroorzaakt doordat er tijdens het opstellen van de begroting 2018 nog geen definitief beeld was over de exacte invulling van deze overname en de verplichting om alle medewerkers van PZN mee over te nemen.

De geschatte kosten voor de instroom van planners valt lager uit dan eerder verwacht in de begroting 2018. De planning zal pas op zijn vroegst in 2020 worden overgenomen van de vervoerders.

Per saldo leidt dit naar verwachting tot lagere totale kosten voor regie- en planning in de begroting 2019 dan opgenomen in de jaarschijf 2019 van de begroting 2018.

Bedrijfsvoering

Wijzigingen in het formatieplan leiden tot een stijging van de loonkosten.

Voor alle salariskosten is de stijging op basis van actuele cao-informatie in 2018 vastgesteld op 3 % t.o.v. 2 % in de begroting 2018.

Door de verlenging van de huidige vervoerscontracten met een jaar vindt de nieuwe aanbesteding van vervoer plaats in 2019. Hierdoor komen de kosten ten laste van de begroting 2019.

De succesvolle uitvoering van de VEP (Voor Elkaar Pas) zal met zich meebrengen dat er meer facturen verstuurd worden als oorspronkelijk was begroot. Dit zal naar verwachting leiden tot een kostenstijging voor de facturatie- en portokosten.





3

BELEIDSBEGROTING

3. DE BELEIDSBEGROTING

3.1 PROGRAMMA OMNIBUZZ VERVOER

3.1.1 WAT WILLEN WE BEREIKEN?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Hierbij aansluiten bij al ingezette kanteling in het sociale domein, bevorderen zelfredzaamheid burger, burenhulp en het zo veel als mogelijk gebruik maken van algemeen (voor iedere burger) 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 WE ERVOOR DOEN?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen blijven bieden. Daarmee willen ze iedereen zo optimaal mogelijk laten deelnemen aan de samenleving. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Hierbij wordt zoveel mogelijk de kanteling toegepast.

Het samenwerken binnen Omnibuzz biedt gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van

beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Door deze manier van samenwerken kunnen gemeenten het doelgroepenvervoer blijven garanderen binnen de financiële kaders van de gemeentelijke begrotingen.

Binnen Omnibuzz kunnen de gemeenten ook laten zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Ook de omvang van de organisatie draagt bij aan het ontwikkelen van betaalbare producten die de klanttevredenheid bevorderen.

In 2019 en daarop volgende jaren zal Omnibuzz vanuit deze taak de volgende zaken uitwerken:

- Uitwerken van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, afhankelijk van besluitvorming gemeenten.
- Ontwikkelen van mogelijkheden in het werken met prognoses van klant- en vervoersontwikkeling, o.a. met input van het onderzoek naar de onderliggende factoren dat in 2018 afgerond wordt.
- Evalueren van de Voor Elkaar Pas, inzetten op verhoging van gebruik en eventueel bijstellen van de formules van het product.
- Door ontwikkelen en verbeteren van het product vraagafhankelijk vervoer en mogelijkheden voor maatwerk en in een later stadium productontwikkeling binnen andere vervoersvormen.
- Verder uitwerken van de klantprofielen, OV-advies en

sturingsmechanismen om toe te werken naar een optimalisatie van het toeleiden van klanten naar OV.

- Door ontwikkelen van het klantportaal/app en andere boekingsssystemen die reizen makkelijk maken.
- Afhankelijk van de taken die gemeenten aan Omnibuzz willen overdragen op het gebied van ander vervoer (inkoop, contractbeheer, klantadministratie, klachtenafhandeling etc.) zal Omnibuzz de organisatie en ondersteunende software moeten aanpassen.
- Doorontwikkeling van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie.
- Implementatie, evaluatie en monitoring agenda- en planningssoftware.
- Doorontwikkeling contractbeheer verschillende vervoersvormen.
- Voorbereiden ontwikkelen software voor (gecombineerd) vervoer.
- Structurele toetsing en controles van de Administratieve Organisatie zodat Omnibuzz te allen tijde in staat is om haar processen kritisch te beoordelen en waar nodig aan te passen.
- Structurele controle en bijsturing 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 privacy, informatiebeveiliging.

Op dit moment is niet duidelijk welk ander vervoer op welk moment en welke schaal door Omnibuzz moet worden ingekocht,

uitgevoerd en beheerd. Dit heeft gevolgen voor de inkoop van vervoer, de ontwikkeling of aankoop/overname van de daarvoor bestemde software, contractbeheer, tactische regie etc. Alle voorgaande punten leiden tot een andere optimale inrichting van de organisatie Omnibuzz.

3.1.3 WAT ZIJN DE DAARMEE GEPAARD GAANDE PROGRAMMAKOSTEN?

De programma indeling voor Omnibuzz is als volgt:

Begroting 2019			
	Baten	Lasten	Saldo
Programma Wmo Vervoer			
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.774.790	€ 19.487.476	€ 16.712.686
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 8.248	€ 8.248
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 16.770.934	€ -	€ -16.770.934
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.250.909	€ 2.250.909	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 21.796.633	€ 21.796.633	€ 0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 21.796.633	€ 21.796.633	€ 0

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierin 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 definitie van 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).
- Interne en externe communicatie m.u.v. klantcommunicatie.
- Juridische zaken.
- Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening;
- Managementondersteuning van het primaire proces.

Onder 0.5 Treasury zijn de rente- en bankkosten opgenomen, voor de begroting 2019 bestaat dit bedrag nog volledig uit bankkosten. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroep- en vervoer zijn opgenomen onder het taakveld “Maatwerkdienstverlening 18+”. Dit zijn de vervoerslasten, de vervoersbaten en de lasten van de afdeling uitvoering (regie). Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantadministratie en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid en dergelijke. 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 bestaat volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 bestaan uit gemeentelijke bijdragen en de eigen bijdrage van klanten. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld “4.1 Financiële kaders” op pagina 24.

BELEIDSINDICATOREN

Met de invoering van het vernieuwde Besluit Begroting en Verantwoording, ingaand voor begrotingen en program-maverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de hun voor 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	2019	Eenheid	Bron
Formatie	0,058	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,057	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,05	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. Het is het streven van Omnibuzz om 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.

RISICOMANAGEMENT

Bij het opstellen van het bedrijfsplan is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar Omnibuzz mee 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 weerstandvermogen. De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Bezuinigingen van de gemeentes	✓						
Uittreden van gemeentes uit de GR		✓					
Beheersbaarheid van het vervoer		✓					
Decentralisatie van taken naar gemeenten (instroom overige vervoersstromen)		✓					
Uitvoering van taken omtrent Regie en Planning			✓				
Beperkte bezetting leidt tot kwaliteitsrisico's			✓				
Kennis van het personeel				✓			
Continuïteit risico tgv serverbeheer					✓		
Inkoop						✓	
Kwaliteit van de vervoerders							✓

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de begroting zijn doorgerekend wordt de maximale impact geschat op € 1.124.000. Het volstorten van de Algemene Reserve door de deelnemende gemeenten is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 in rekening gebracht en inmiddels ook gestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota Reserves en Voorzieningen geactualiseerd dient te worden. In 2015 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. Daarnaast is risicomanagement een essentieel onderdeel van de Planning en 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.

Door de uitbreiding van de activiteiten van Omnibuzz en hieraan gekoppeld de ontwikkeling van de organisatie is de verwachting dat de risico's verbonden aan de bezetting en de hieruit voortvloeiende risico's op het gebied van kennismanagement zullen veranderen (waarschijnlijk afnemen). Daarnaast zal er de komende periode meer inzicht komen in de risico's die verbonden zijn aan de groei van Omnibuzz en de nieuwe taken (regie en planning) die Omnibuzz gaat uitvoeren. Om recht te doen aan deze sterk veranderende situatie en dynamisch invulling te geven aan het risicomanagement binnen Omnibuzz is in 2017 de risicoparagraaf van de nota reserves en voorzieningen herijkt. Deze zal in 2018 worden voorgelegd aan het algemeen bestuur. De resultaten van deze herijking zullen terugkomen in de jaarrekening 2018 en eerste begrotingswijziging 2019.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS

BALANS 2019					
ACTIVA	31-dec-2018 €	31-dec-2019 €	PASSIVA	31-dec-2018 €	31-dec-2019 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiele vaste activa	404.730	350.993	Algemene Reserve	1.124.000	1.124.000
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	60.659	13.948
			Resultaat voor bestemming	-	-
Totaal vaste activa	404.730	350.993	Totaal vaste passiva	1.184.659	1.137.948
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	276.438	359.472			
Liquide middelen	1.601.914	1.381.280	Overige schulden	702.799	692.693
Overlopende activa	400.568	497.390	Overlopende passiva	796.192	758.494
Totaal vlottende activa	2.278.920	2.238.142	Totaal vlottende passiva	1.498.991	1.451.187
Totaal generaal	2.683.650	2.589.135	Totaal generaal	2.683.650	2.589.135

De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2019 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

geen rekening gehouden met een eventuele aanpassing van de algemene reserve naar aanleiding van de nieuwe nota reserves en voorzieningen die in 2018 voorgelegd zal worden aan het algemeen bestuur.

KENGETALLEN

In het kader van artikel 11 van het Besluit Begroting en Verantwoording zijn de volgende kengetallen opgenomen:

- Netto schuldquote.
- Solvabiliteitsratio.
- Structurele exploitatieruimte.
- Grondexploitatie.
- Belastingcapaciteit.

Kengetallen drukken de verhouding uit tussen bepaalde onderdelen van de begroting en kunnen helpen bij de beoordeling van de financiële positie.

Onderstaand volgt een korte toelichting op de voorgeschreven kengetallen:

- De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen;
- De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin aan de financiële verplichtingen kan worden voldaan;
- De structurele exploitatieruimte is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte er is om de eigen lasten te kunnen dragen of welke structurele stijging van de baten of daling van de lasten daarvoor nodig is;
- De grondexploitatie geeft weer hoe de waarde van de grond zich verhoudt tot de totale baten; niet van toepassing voor Omnibuzz;
- De belastingcapaciteit geeft inzicht in hoe de belastingdruk zich verhoudt ten opzichte van het landelijk gemiddelde; niet van toepassing voor Omnibuzz.

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2019 (t) en meerjarenperspectief 2020-2022 weergegeven in de volgende tabellen.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2017	2018-1	2019
Netto schuldquote	-46%	-7%	-7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-46%	-7%	-7%
Solvabiliteitsratio	64%	66%	64%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2020	2021	2022
Netto schuldquote	-7%	-7%	-7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-7%	-7%	-7%
Solvabiliteitsratio	65%	65%	64%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2019 (t) en meerjarenperspectief 2020-2022 is de geprognosticeerde balans 2019 en MJ of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2017 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de concept-jaarrekening gebruikt. Voor 2018 zijn de cijfers uit begroting 2018-1 (1e wijziging) overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 64% en 65%, dit betekent dat voor 2019 (t) 64% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is negatief doordat Omnibuzz geen vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2019 100%. Voor 2019 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 enerzijds uit bijdragen van de deelnemende gemeenten en anderzijds uit een eigen bijdrage van de reizigers.

Omnibuzz betaalt met de ontvangen bijdragen haar eigen kosten en de facturen van de vervoerders. Door het feit dat

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 zijn opgenomen als kapitaallasten.

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 ministeriele 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.

Kasgeldlimiet 2019				
		(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
	Kwartaal 1	€ 1.487.040	€ 2.268.726	€ -781.686
	Kwartaal 2	€ 1.475.089	€ 2.258.531	€ -783.442
	Kwartaal 3	€ 1.463.138	€ 2.248.337	€ -785.199
	Kwartaal 4	€ 1.451.187	€ 2.238.142	€ -786.956
	(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.469.113	€ 2.253.434	€ -784.321
	(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 784.321		
(5) Berekening kasgeldlimiet				
	(7) Omvang begroting per 1 januari 2019		€ 21.796.633	
	(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
	(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 1.787.324	
	Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 2.571.645	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de begin- en eindstanden van de geprognosticeerde balans en een lineaire stijging of daling gedurende het jaar naar het eindsaldo per 31 december 2018.

RENTERISICONORM

De renterisiconorm 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 renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Aangezien Omnibuzz vooralsnog geen gebruik maakt van financiering met vreemd vermogen, wordt aan deze norm voldaan.

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 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, het wettelijk minimum. 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 termijn doelstelling 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	2018-1 Begroting x € 1.000	2019 Begroting x € 1.000	2020 Begroting x € 1.000	2021 Begroting x € 1.000	2022 Begroting x € 1.000
		Vorig begrotingsjaar	Huidig begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar	Begrotingsjaar t+2	Begrotingsjaar 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	0	0	0	0	0
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	17	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 transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0				
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten ivm 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					
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	-	-	-		
	Berekend EMU-saldo	-17	0	0	0	0

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. In 2019 en de daaropvolgende jaren is er nog geen concrete investering voorzien, derhalve bedraagt het EMU-saldo € 0.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De economische opleving blijft zeer krachtig. Naar verwachting bereikt de bbp-groei in 2017 een piek van 3,3%. De aantrekkende wereldhandel is daarvan een belangrijke determinant. Voor 2018 en 2019 wordt een langzaam afnemende, maar nog steeds

boventrendmatige groei geraamd, van achtereenvolgens 3,1% en 2,3%. De bbp-stijging in 2018 en 2019 wordt grotendeels bepaald door de binnenlandse bestedingen. De consumptie van huishoudens neemt de komende twee jaar flink toe, met gemiddeld 2,2% per jaar.

De beschikbare inkomens verbeteren door hogere bruto beloning van werknemers, lagere inkomstenbelasting en sterk aantrekkende werkgelegenheid.

In de komende jaren vertraagt de groei van de bedrijfsinvesteringen, van 7% dit jaar naar gemiddeld 4,5% per jaar, in lijn met de afnemende bbp-groei. Niettemin zijn de vooruitzichten voor bedrijven gunstig, gesteund door verbeterde financiële omstandigheden, een hoge bezettingsgraad en goed gevulde orderportefeuilles. De werkeloosheid zet de daling voort, naar 3,9% van de beroepsbevolking in 2018 en 3,5% in 2019. De economie komt duidelijk in een fase van hoogconjunctuur.

Het herstel van de huizenprijzen heeft tot nu toe een significante bijdrage aan de economische groei geleverd, via hogere vermogens van huishoudens, gestegen consumentenvertrouwen en toegenomen woninginvesteringen. In de raming neemt de huizenprijsstijging geleidelijk wat af. De woninginvesteringen groeien dit jaar met ruim 11%. In 2018 en 2019 is de geraamde groei wat rustiger, maar met 8,5% en 7% nog steeds stevig. Bouwbedrijven stuiten in toenemende mate op capaciteitsgrenzen.

De inflatie is voorlopig gematigd met 1,3% in 2017 en 1,4% in 2018. In 2019 neemt

de jaarlijkse prijsstijging scherp toe naar 2,3%, vooral door de geplande verhoging van energiebelastingen en het lage BTW-tarief (van 6% naar 9%). Gezien de sterk verbeterde arbeidsmarkt, is de groei van de contractlonen dit jaar nog gematigd (1,6%). Voor volgend jaar wordt een toename van 2,1% geraamd. Door de krappe arbeidsmarkt en de hogere inflatie loopt de contractloonstijging op naar 2,5% in 2019. De overheidsfinanciën staan er in de ramingsperiode goed voor, met jaarlijks een begrotingsoverschot en een naar 50,8% bbp dalende overheidsschuld.

Een alternatief scenario toont de potentiële gevolgen van wereldwijd hogere rentes voor de Nederlandse economie. Indien de kapitaalmarktrente abrupt met 1 procentpunt stijgt, heeft dit in de eerste vier jaar een drukkend effect op de bbp-groei van gemiddeld 0,4 procentpunt per jaar. De effecten op de groei zijn de eerste twee jaren wat groter en nemen daarna geleidelijk af (*bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, December 2017, nummer 14*).

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.

De volgende principes worden door

Omnibuzz gehanteerd 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 leveranciers en van gemeenten tot provincie.

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, een organisatie 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.

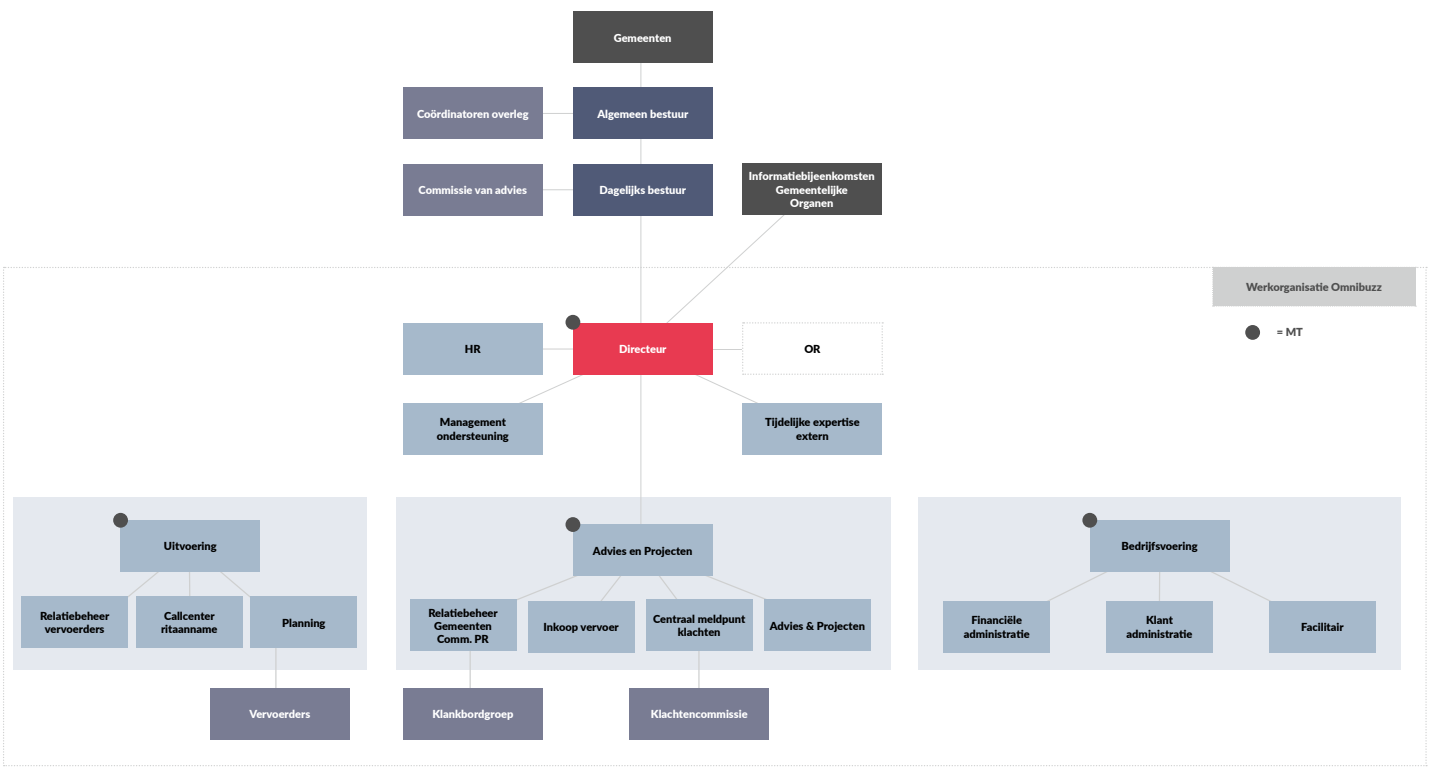
Horizontaal toezicht

In 2017 heeft de belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten vrijstelling. In 2017 heeft voor het overige geen verder overleg plaatsgevonden in het kader van horizontaaltoezicht, in het eerste halfjaar van 2018 is een vervolgoverleg met de fiscus gepland.

Daarnaast kan de instroom van nieuwe vervoersvormen gevolgen hebben voor de fiscale status van Omnibuzz, met name voor wat betreft de status in het kader van de BTW-plicht. Ook hierover zal tijdig overleg gevoerd worden met de belastingdienst.

Organisatiestructuur en taken

De definitieve organisatiestructuur is vastgesteld door het dagelijks bestuur, deze is hieronder 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 een drietal afdelingen onderscheiden die elk onder aansturing staan van een manager:

- Uitvoering, waaronder callcenter ritaanname, planning en tactische regiovoering.
- Advies en projecten, waaronder relatiebeheer, inkoop vervoer en advies & projecten.
- Bedrijfsvoering, waaronder facilitaire diensten, financiële administratie en klantadministratie.

Naast deze drie afdelingen worden een aantal staffuncties onderscheiden.

Gezamenlijk met de directeur vormen de afdelingsmanagers het managementteam.

Begin 2018 is in het dagelijks bestuur aangegeven hoe de verdere invulling van de organisatie vorm gegeven zou kunnen worden. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling in de eindsituatie, zijnde 2021.

AFDELING UITVOERING

Naar huidige inzichten kent de afdeling uitvoering bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer):

Functie	FTE
Manager uitvoering	1
Teamleider callcenter	3
Callcenter agents	25
Regiemedewerkers	4,45
Projectmedewerker uitvoering	0,8
Hoofd callcenter	1

De totale verwachte bezetting van de afdeling Uitvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten maximaal 35,25 fte.

AFDELING ADVIES EN PROJECTEN

De afdeling Advies en Projecten zal bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) kennen:

Functie	FTE
Manager advies en projecten	1
Adviseur inkoop vervoer	1

Functie	FTE
Adviseur projecten	1,5
Relatiebeheerder	0,5
Medewerker databeheer en analyse	0,6
Medewerker communicatie en PR	0,5
Coördinator klachten	1
Medewerker klachtenafhandeling	1,3

De totale verwachte bezetting van de afdeling Advies en Projecten bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 7,4 fte.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De afdeling Bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) kennen:

Functie	FTE
Manager bedrijfsvoering	1
Teamleider financiële Administratie	1
Financieel medewerkers	4
Teamleider klantadministratie	1
Medewerker klantadministratie	8
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,5
Medewerker huisvesting	0,5
Medewerker control	0,5

De totale verwachte bezetting van de afdeling Bedrijfsvoering bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 17,17 fte.

STAF FUNCTIES

De staf functies zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	FTE
Directeur	1
Secretariaat	1,39
HR assistent	0,8
HR adviseur	1
Functionaris gegevensbescherming	0,3
Voorzitter OR	0,1
Ambtelijk secretaris OR	0,2

De verwachte bezetting van de staf functies bedraagt in de eindsituatie 2021 (voor wat betreft het Omnibuzz vervoer) naar huidige inzichten 4,79 fte. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	FTE
Projectleider	0,5

De structurele bezetting van Omnibuzz wordt naar schatting uiteindelijk 65,11 fte, conform goedgekeurd organisatieplan zoals besloten in de vergadering van het dagelijks bestuur van 31 januari 2018. Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

	2018	2019	2020	2021	2022
Uitvoering	35,25	35,25	35,25	35,25	35,25
Advies en Projecten	7,40	7,40	7,40	7,40	7,40
Bedrijfsvoering	17,17	17,17	17,17	17,17	17,17
Staf	4,39	4,79	4,79	4,79	4,79
Externe expertise	0,70	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	64,91	65,11	65,11	65,11	65,11

SOFTWARE ONTWIKKELING

Zoals toegelicht in Hoofdstuk 2 wordt in 2018 geïnvesteerd in de ontwikkeling van software noodzakelijk voor de regierol van Omnibuzz. Het gaat met name om de ontwikkeling van nieuwe ritagenda software voor het callcenter en de ontwikkeling van een klantportaal voor communicatie met de klanten van Omnibuzz. Nieuwe ritagenda software is noodzakelijk omdat de toepassing die nu gebruikt wordt door het callcenter, OPT, in 2019 niet langer ondersteund wordt door haar leverancier. De investering die gemoeid is met deze software bedraagt naar schatting € 274.000, planning is om de applicatie per 1 januari 2019 in gebruik te kunnen nemen. Het nieuw te ontwikkelen klantportaal biedt nieuwe mogelijkheden om te kunnen communiceren met de klanten van Omnibuzz. Hierdoor is het mogelijk om de kwaliteit van dienstverlening verder te verhogen op een efficiënte manier. De verwachte investering in het klantportaal bedraagt € 250.000, ook voor deze toepassing geldt dat Omnibuzz vanaf 1 januari 2019 hier mee wil gaan werken.

De investering in deze nieuwe software is financieel nog niet verwerkt in deze begroting. In een apart voorstel aan het algemeen bestuur zal het dagelijks bestuur een voorstel doen hoe de financiering van deze investeringen vorm kan worden gegeven.

4

FINANCIËLE BEGROTING

4. FINANCIËLE BEGROTING

4.1 FINANCIËLE KADERS

Aan de begroting 2019 liggen een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels volgen deze uit gemaakte contractuele afspraken en tenslotte worden deze deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Voorgesteld wordt om de begroting 2019 en het meerjarenperspectief 2020-2022 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

- 1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2019 wordt het volume gebaseerd op de gerealiseerde cijfers per gemeente van 1 januari tot en met 31 december 2017.
- 2 Het vervoersvolume zoals opgenomen in de begroting 2018-1 wordt voor 2019 niet geïndexeerd. Er wordt uitgegaan van een nullijn.
- 3 Vanaf 2018 wordt de indexatie met de NEA-index jaarlijks toegepast, voor het jaar 2018 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Deze bedraagt 2%. Voor de jaren 2019

tot en met 2022 wordt gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index zijnde 2 %.

- 4 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekeningsystematiek. Het tarief voor 2019 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2018 ad € 3,78. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index van 2 % zodat het tarief voor 2019 € 3,86 wordt. De vervoerstarieven worden voor de jaren 2020-2022 eveneens geïndexeerd met deze index.
- 5 Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2019 zijn de in 2018 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2020-2022 eveneens geïndexeerd met deze index.
- 6 De beheerkosten 2019 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievullende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2019 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2020-2022 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 inflatievullende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2019 en de hieropvolgende 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 2019 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
- 9 De kosten van planning zijn vanaf het jaar 2019 komen te vervallen wegens verlenging van de vervoerscontracten.
- 10 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekeningsystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 11 De afrekeningsystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2018) en 50% op basis van

- aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2018).
- 12 Er wordt in de beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV en artikel 4.2 uit de financiële verordening van Omnibuzz. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
- 13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.
- 14 Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
- Vervoerders (bijvoorbeeld bonus/malus)
 - Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
 - Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)
- 15 In de begroting 2019 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve € 1.124.000 bedraagt.
- 4.1.1 ADDITIONELE UITGANGSPUNTEN VOOR DE MEERJARENBEGROTING 2020-2022**
- 1 Het vervoersvolume van de begroting 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2019 worden dus niet verhoogd in de jaren na 2019.
- 2 De huidige aanbesteding is met 1 jaar verlengd zodat in de loop van 2019 de tarieven voor de periode vanaf 2020 bekend worden. In het meerjarenperspectief worden de tarieven bepaald op basis van het tarief voor 2018 verhoogd met een gemiddelde NEA-index zoals
- beschreven onder 3. Op basis van een zoneprijs ad € 3,78 voor 2018 en een geschatte NEA-index van 2% resulteert dit in de volgende geschatte tarieven (excl. btw) voor de verschillende jaren van de meerjarenbegroting.
- 2020: € 3,94
 - 2021: € 4,02
 - 2022: € 4,10
- 3 Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2019 zijn de in 2018 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2020-2022 eveneens geïndexeerd met deze index.
- 4 Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.



BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2019	Eenheid	Bron
Formatie	0,058	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,057	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,05	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?”.

4.2 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Begroting 2019			
Programma Wmo Vervoer	Baten	Lasten	Saldo
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.774.790	€ 19.487.476	€ 16.712.686
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 8.248	€ 8.248
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 16.770.934	€ -	€ -16.770.934
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.250.909	€ 2.250.909	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 21.796.633	€ 21.796.633	€ 0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 21.796.633	€ 21.796.633	€ 0

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 11.

4.3 TOELICHTING OP DE BATEN EN LASTEN

4.3.1 VERVOERSKOSTEN EN BATEN

Het vervoersvolume 2018 is gebaseerd op de gerealiseerde zones in de periode 1 januari tot en met 31 december 2017.

TABEL VERVOERSVOLUME 2019

	Zones 1 jan t/m 31 dec 2017	Zones 2019	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	53.426	53.426	2.881	10.508	535
Beekdaelen	118.073	118.073	4.218	31.642	1.710
Beesel	34.781	34.781	3.753	8.643	465
Bergen	23.415	23.415	100	3.037	466
Brunssum	130.494	130.494	7.520	29.899	1.637
Echt-Susteren	110.859	110.859	4.335	23.159	1.379
Eijsden-Margraten	67.444	67.444	2.441	20.443	1.292
Gennep	70.048	70.048	1.630	18.547	944
Gulpen-Wittem	45.883	45.883	3.100	18.433	590
Heerlen	386.378	386.378	12.464	63.218	5.155
Horst aan de Maas	94.057	94.057	3.921	20.438	1.075
Kerkrade	261.635	261.635	7.068	54.612	3.464
Landgraaf	197.936	197.936	6.399	34.386	2.427
Leudal	93.805	93.805	937	15.321	700
Maasgouw	88.220	88.220	1.462	11.907	1.363
Maastricht	737.396	737.396	45.808	204.487	7.728
Meerssen	100.793	100.793	6.307	27.171	1.068
Nederweert	34.417	34.417	416	3.358	313
Peel en Maas	95.260	95.260	7.332	26.097	566
Roerdalen	50.668	50.668	924	8.399	492
Roermond	167.934	167.934	785	25.504	1.875
Simpelveld	30.297	30.297	521	3.523	294
Sittard-Geleen	415.648	415.648	45.264	109.787	4.830
Stein	52.131	52.131	2.358	15.424	542
Vaals	34.893	34.893	280	6.388	864
Valkenburg aan de Geul	72.726	72.726	3.722	14.683	953
Venlo	301.732	301.732	11.084	63.951	3.090
Venray	84.787	84.787	1.447	16.513	1.207
Voerendaal	41.179	41.179	2.407	5.996	321
Weert	96.425	96.425	1.235	15.625	896
Voerendaal	41.179	41.179	2.407	5.996	321
Weert	96.425	96.425	1.235	15.625	896
TOTAAL	4.092.740	4.092.740	192.119	911.099	48.241

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 2019

	Zones 2019	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 205.989	€ 2.792	€ 4.073	€ 2.063	€ 214.917
Beekdaelen	€ 455.242	€ 4.087	€ 12.264	€ 6.593	€ 478.187
Beesel	€ 134.102	€ 3.637	€ 3.350	€ 1.793	€ 142.881
Bergen	€ 90.279	€ 97	€ 1.177	€ 1.797	€ 93.350
Brunssum	€ 503.133	€ 7.287	€ 11.589	€ 6.312	€ 528.320
Echt-Susteren	€ 427.428	€ 4.201	€ 8.976	€ 5.317	€ 445.922
Eijsden-Margraten	€ 260.037	€ 2.365	€ 7.924	€ 4.981	€ 275.308
Gennep	€ 270.077	€ 1.579	€ 7.189	€ 3.640	€ 282.485
Gulpen-Wittem	€ 176.906	€ 3.004	€ 7.145	€ 2.275	€ 189.330
Heerlen	€ 1.489.719	€ 12.078	€ 24.503	€ 19.876	€ 1.546.176
Horst aan de Maas	€ 362.646	€ 3.799	€ 7.922	€ 4.145	€ 378.512
Kerkrade	€ 1.008.760	€ 6.849	€ 21.168	€ 13.356	€ 1.050.132
Landgraaf	€ 763.162	€ 6.201	€ 13.328	€ 9.358	€ 792.048
Leudal	€ 361.675	€ 908	€ 5.938	€ 2.699	€ 371.220
Maasgouw	€ 340.141	€ 1.417	€ 4.615	€ 5.255	€ 351.428
Maastricht	€ 2.843.104	€ 44.388	€ 79.259	€ 29.796	€ 2.996.547
Meerssen	€ 388.617	€ 6.111	€ 10.531	€ 4.118	€ 409.378
Nederweert	€ 132.698	€ 403	€ 1.302	€ 1.207	€ 135.610
Peel en Maas	€ 367.284	€ 7.105	€ 10.115	€ 2.182	€ 386.687
Roerdalen	€ 195.356	€ 895	€ 3.255	€ 1.897	€ 201.403
Roermond	€ 647.486	€ 761	€ 9.885	€ 7.229	€ 665.362
Simpelveld	€ 116.813	€ 505	€ 1.366	€ 1.134	€ 119.817
Sittard-Geleen	€ 1.602.572	€ 43.861	€ 42.553	€ 18.623	€ 1.707.609
Stein	€ 200.996	€ 2.285	€ 5.978	€ 2.090	€ 211.349
Vaals	€ 134.533	€ 271	€ 2.476	€ 3.331	€ 140.612
Valkenburg aan de Geul	€ 280.402	€ 3.607	€ 5.691	€ 3.674	€ 293.375
Venlo	€ 1.163.358	€ 10.740	€ 24.787	€ 11.914	€ 1.210.800
Venray	€ 326.905	€ 1.402	€ 6.400	€ 4.654	€ 339.361
Voerendaal	€ 158.770	€ 2.332	€ 2.324	€ 1.238	€ 164.664
Weert	€ 371.776	€ 1.197	€ 6.056	€ 3.455	€ 382.484
TOTAAL	€ 15.779.968	€ 186.163	€ 353.142	€ 185.998	€ 16.505.272

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten op pagina 24 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabel op pagina 27.

TABEL VERVOERSOPBRENGSTEN 2019

	Zones 2019	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 39.236	€ -	€ -	€ 1.130	€ 40.366
Beekdaelen	€ 74.669	€ -	€ -	€ 3.610	€ 78.280
Beesel	€ 21.641	€ -	€ -	€ 982	€ 22.623
Bergen	€ 14.569	€ -	€ -	€ 984	€ 15.553
Brunssum	€ 82.524	€ -	€ -	€ 3.456	€ 85.981
Echt-Susteren	€ 81.415	€ -	€ -	€ 2.912	€ 84.326
Eijsden-Margraten	€ 49.531	€ -	€ -	€ 2.728	€ 52.259
Gennep	€ 43.584	€ -	€ -	€ 1.993	€ 45.577
Gulpen-Wittem	€ 33.696	€ -	€ -	€ 1.246	€ 34.942
Heerlen	€ 244.345	€ -	€ -	€ 10.884	€ 255.230
Horst aan de Maas	€ 58.522	€ -	€ -	€ 2.270	€ 60.792
Kerkrade	€ 165.458	€ -	€ -	€ 7.314	€ 172.772
Landgraaf	€ 125.175	€ -	€ -	€ 5.124	€ 130.299
Leudal	€ 58.365	€ -	€ -	€ 1.478	€ 59.843
Maasgouw	€ 54.890	€ -	€ -	€ 2.878	€ 57.768
Maastricht	€ 466.329	€ -	€ -	€ 16.317	€ 482.646
Meerssen	€ 74.022	€ -	€ -	€ 2.255	€ 76.277
Nederweert	€ 21.414	€ -	€ -	€ 661	€ 22.075
Peel en Maas	€ 59.271	€ -	€ -	€ 1.195	€ 60.466
Roerdalen	€ 31.526	€ -	€ -	€ 1.039	€ 32.564
Roermond	€ 104.489	€ -	€ -	€ 3.959	€ 108.447
Simpelveld	€ 19.160	€ -	€ -	€ 621	€ 19.781
Sittard-Geleen	€ 305.252	€ -	€ -	€ 10.198	€ 315.450
Stein	€ 38.285	€ -	€ -	€ 1.144	€ 39.429
Vaals	€ 25.625	€ -	€ -	€ 1.824	€ 27.450
Valkenburg aan de Geul	€ 53.410	€ -	€ -	€ 2.012	€ 55.422
Venlo	€ 187.738	€ -	€ -	€ 6.524	€ 194.262
Venray	€ 52.754	€ -	€ -	€ 2.548	€ 55.303
Voerendaal	€ 26.042	€ -	€ -	€ 678	€ 26.719
Weert	€ 59.996	€ -	€ -	€ 1.892	€ 61.887
TOTAAL	€ 2.672.934	€ -	€ -	€ 101.856	€ 2.774.790

De eigen bijdrage voor klanten is geïndexeerd met de NEA-index, voor 2019 wordt deze gebaseerd op de NEA-index 2018 die 2% bedraagt. Zoals ook aangegeven in de uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven voor drie regio's, namelijk:

- € 0,73 exclusief BTW voor de regio Westelijke Mijnstreek en Heuvelland.
- € 0,63 exclusief BTW voor Parkstad en Maastricht.
- € 0,62 exclusief BTW voor Noord- en Midden Limburg.

De eigen bijdrage voor de meereizende OV'er bedraagt € 2,11 exclusief BTW per zone. Op de toeslagen zijn geen eigen bijdragen van toepassing.

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2019

	Zones 2019	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 166.753	€ 2.792	€ 4.073	€ 933	€ 174.551
Beekdaelen	€ 380.573	€ 4.087	€ 12.264	€ 2.983	€ 399.907
Beesel	€ 112.461	€ 3.637	€ 3.350	€ 811	€ 120.259
Bergen	€ 75.710	€ 97	€ 1.177	€ 813	€ 77.797
Brunssum	€ 420.608	€ 7.287	€ 11.589	€ 2.855	€ 442.339
Echt-Susteren	€ 346.013	€ 4.201	€ 8.976	€ 2.405	€ 361.595
Eijsden-Margraten	€ 210.506	€ 2.365	€ 7.924	€ 2.254	€ 223.049
Gennep	€ 226.493	€ 1.579	€ 7.189	€ 1.647	€ 236.908
Gulpen-Wittem	€ 143.210	€ 3.004	€ 7.145	€ 1.029	€ 154.388
Heerlen	€ 1.245.374	€ 12.078	€ 24.503	€ 8.991	€ 1.290.946
Horst aan de Maas	€ 304.124	€ 3.799	€ 7.922	€ 1.875	€ 317.720
Kerkrade	€ 843.302	€ 6.849	€ 21.168	€ 6.042	€ 877.360
Landgraaf	€ 637.987	€ 6.201	€ 13.328	€ 4.233	€ 661.749
Leudal	€ 303.309	€ 908	€ 5.938	€ 1.221	€ 311.376
Maasgouw	€ 285.251	€ 1.417	€ 4.615	€ 2.377	€ 293.660
Maastricht	€ 2.376.775	€ 44.388	€ 79.259	€ 13.479	€ 2.513.901
Meerssen	€ 314.595	€ 6.111	€ 10.531	€ 1.863	€ 333.101
Nederweert	€ 111.284	€ 403	€ 1.302	€ 546	€ 113.535
Peel en Maas	€ 308.014	€ 7.105	€ 10.115	€ 987	€ 326.221
Roerdalen	€ 163.830	€ 895	€ 3.255	€ 858	€ 168.839
Roermond	€ 542.998	€ 761	€ 9.885	€ 3.270	€ 556.914
Simpelveld	€ 97.653	€ 505	€ 1.366	€ 513	€ 100.036
Sittard-Geleen	€ 1.297.321	€ 43.861	€ 42.553	€ 8.424	€ 1.392.159
Stein	€ 162.711	€ 2.285	€ 5.978	€ 945	€ 171.920
Vaals	€ 108.908	€ 271	€ 2.476	€ 1.507	€ 113.162
Valkenburg aan de Geul	€ 226.992	€ 3.607	€ 5.691	€ 1.662	€ 237.952
Venlo	€ 975.620	€ 10.740	€ 24.787	€ 5.390	€ 1.016.538
Venray	€ 274.150	€ 1.402	€ 6.400	€ 2.105	€ 284.058
Voerendaal	€ 132.728	€ 2.332	€ 2.324	€ 560	€ 137.944
Weert	€ 311.781	€ 1.197	€ 6.056	€ 1.563	€ 320.596
TOTAAL	€ 13.107.034	€ 186.163	€ 353.142	€ 84.142	€ 13.730.481

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte vervoersvolume per gemeente. Tabel vervoersopbrengsten 2019 wordt hierbij in mindering gebracht op tabel Vervoerskosten 2019. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2019 en het jaar 2019 uit de meerjarenbegroting 2018 verwijzen wij naar paragraaf “4.3.5 Analyse begroting 2019 ten opzichte van het jaar 2019 uit de meerjarenbegroting 2018” op pagina 35.

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 2018).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

	Aantal Inwoners	Aantal Pas-houders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Ver-deel-sleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.902	581	1,43%	1,35%	1,39%	€ 26.587	€ -	€ 26.587
Beekdaelen	35.965	1.180	3,24%	2,74%	2,99%	€ 57.155	€ -	€ 57.155
Beesel	13.446	496	1,21%	1,15%	1,18%	€ 22.586	€ -	€ 22.586
Bergen	13.110	289	1,18%	0,67%	0,93%	€ 17.700	€ -	€ 17.700
Brunssum	28.232	1.244	2,54%	2,89%	2,72%	€ 51.920	€ -	€ 51.920
Echt-Susteren	31.757	1.253	2,86%	2,91%	2,89%	€ 55.154	€ -	€ 55.154
Eijsden-Margraten	25.563	820	2,30%	1,91%	2,11%	€ 40.209	€ -	€ 40.209
Genneep	17.048	625	1,54%	1,45%	1,49%	€ 28.550	€ -	€ 28.550
Gulpen-Wittem	14.216	531	1,28%	1,23%	1,26%	€ 24.026	€ -	€ 24.026
Heerlen	86.819	3.268	7,82%	7,60%	7,71%	€ 147.285	€ -	€ 147.285
Horst aan de Maas	42.266	944	3,81%	2,19%	3,00%	€ 57.338	€ -	€ 57.338
Kerkrade	45.789	2.879	4,13%	6,69%	5,41%	€ 103.335	€ -	€ 103.335
Landgraaf	37.591	1.929	3,39%	4,49%	3,94%	€ 75.185	€ -	€ 75.185
Leudal	35.843	1.264	3,23%	2,94%	3,08%	€ 58.915	€ -	€ 58.915
Maasgouw	23.706	961	2,14%	2,23%	2,19%	€ 41.741	€ -	€ 41.741
Maastricht	122.716	5.303	11,06%	12,33%	11,70%	€ 223.366	€ -	€ 223.366
Meerssen	19.037	1.035	1,72%	2,41%	2,06%	€ 39.366	€ -	€ 39.366
Nederweert	17.037	476	1,54%	1,11%	1,32%	€ 25.232	€ -	€ 25.232
Peel en Maas	43.315	898	3,90%	2,09%	3,00%	€ 57.219	€ -	€ 57.219
Roerdalen	20.729	516	1,87%	1,20%	1,53%	€ 29.298	€ -	€ 29.298
Roermond	57.805	2.077	5,21%	4,83%	5,02%	€ 95.869	€ -	€ 95.869
Simpelveld	10.560	397	0,95%	0,92%	0,94%	€ 17.904	€ -	€ 17.904
Sittard-Geleen	92.962	5.025	8,38%	11,68%	10,03%	€ 191.585	€ -	€ 191.585
Stein	24.987	796	2,25%	1,85%	2,05%	€ 39.180	€ -	€ 39.180
Vaals	9.874	461	0,89%	1,07%	0,98%	€ 18.734	€ -	€ 18.734
Valkenburg aan de Geul	16.428	786	1,48%	1,83%	1,65%	€ 31.591	€ -	€ 31.591
Venlo	101.228	4.730	9,12%	11,00%	10,06%	€ 192.149	€ -	€ 192.149
Venray	43.346	714	3,91%	1,66%	2,78%	€ 53.160	€ -	€ 53.160
Voerendaal	12.391	301	1,12%	0,70%	0,91%	€ 17.348	€ -	€ 17.348
Weert	49.874	1.229	4,50%	2,86%	3,68%	€ 70.214	€ -	€ 70.214
TOTAAL	1.109.542	43.008	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.909.899	€ -	€ 1.909.899

Vanaf 1 januari 2018 worden de diensten op het gebied van regie niet langer extern ingekocht maar zijn deze ondergebracht in de

organisatie Omnibuzz. Hiertoe heeft Omnibuzz de werknemers van het callcenter van PZN per 1 januari 2018 overgenomen. De medewerkers van PZN zijn per deze datum in dienst gekomen bij Omnibuzz, vanaf 1 maart 2018 hebben zij een ambtelijke aanstelling. De kosten voor regie bestaan dan ook volledig uit de salariskosten van de medewerkers van het callcenter, binnen Omnibuzz is dit de afdeling Uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar "Structuur werkorganisatie" op pagina 21. Zoals ook toegelicht in hoofdstuk 2 wordt de planning nog niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd, de planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2020 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in "Tabel Vervoerskosten 2019" op pagina 28. In voorbereiding op de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract voor het vraagafhankelijk vervoer in 2019 zal bekeken worden of dit in- of exclusief planning zal worden aanbesteed.

4.3.3 BEDRIJFSVOERING KOSTEN

De totale bedrijfsvoering kosten, 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 2018).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

	Aantal Inwoners	Aantal Pas-houders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Ver-deel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	15.902	581	1,43%	1,35%	1,39%	€ 16.526	€ 30.432	€ 115	€ 47.072
Beekdaelen	35.965	1.180	3,24%	2,74%	2,99%	€ 35.526	€ 65.420	€ 247	€ 101.192
Beesel	13.446	496	1,21%	1,15%	1,18%	€ 14.039	€ 25.852	€ 98	€ 39.988
Bergen	13.110	289	1,18%	0,67%	0,93%	€ 11.002	€ 20.260	€ 76	€ 31.338
Brunssum	28.232	1.244	2,54%	2,89%	2,72%	€ 32.272	€ 59.428	€ 224	€ 91.924
Echt-Susteren	31.757	1.253	2,86%	2,91%	2,89%	€ 34.282	€ 63.130	€ 238	€ 97.650
Eijsden-Margraten	25.563	820	2,30%	1,91%	2,11%	€ 24.992	€ 46.023	€ 174	€ 71.189
Genneep	17.048	625	1,54%	1,45%	1,49%	€ 17.746	€ 32.679	€ 123	€ 50.548
Gulpen-Wittem	14.216	531	1,28%	1,23%	1,26%	€ 14.934	€ 27.500	€ 104	€ 42.537
Heerlen	86.819	3.268	7,82%	7,60%	7,71%	€ 91.548	€ 168.584	€ 636	€ 260.767
Horst aan de Maas	42.266	944	3,81%	2,19%	3,00%	€ 35.639	€ 65.629	€ 248	€ 101.516
Kerkrade	45.789	2.879	4,13%	6,69%	5,41%	€ 64.229	€ 118.277	€ 446	€ 182.953
Landgraaf	37.591	1.929	3,39%	4,49%	3,94%	€ 46.733	€ 86.057	€ 325	€ 133.114
Leudal	35.843	1.264	3,23%	2,94%	3,08%	€ 36.620	€ 67.434	€ 254	€ 104.308
Maasgouw	23.706	961	2,14%	2,23%	2,19%	€ 25.945	€ 47.777	€ 180	€ 73.902
Maastricht	122.716	5.303	11,06%	12,33%	11,70%	€ 138.837	€ 255.666	€ 965	€ 395.467
Meerssen	19.037	1.035	1,72%	2,41%	2,06%	€ 24.468	€ 45.058	€ 170	€ 69.697
Nederweert	17.037	476	1,54%	1,11%	1,32%	€ 15.684	€ 28.881	€ 109	€ 44.674
Peel en Maas	43.315	898	3,90%	2,09%	3,00%	€ 35.566	€ 65.493	€ 247	€ 101.306
Roerdalen	20.729	516	1,87%	1,20%	1,53%	€ 18.211	€ 33.535	€ 127	€ 51.872
Roermond	57.805	2.077	5,21%	4,83%	5,02%	€ 59.589	€ 109.732	€ 414	€ 169.735
Simpelveld	10.560	397	0,95%	0,92%	0,94%	€ 11.128	€ 20.493	€ 77	€ 31.698
Sittard-Geleen	92.962	5.025	8,38%	11,68%	10,03%	€ 119.083	€ 219.289	€ 827	€ 339.199
Stein	24.987	796	2,25%	1,85%	2,05%	€ 24.353	€ 44.846	€ 169	€ 69.368
Vaals	9.874	461	0,89%	1,07%	0,98%	€ 11.645	€ 21.443	€ 81	€ 33.169
Valkenburg aan de Geul	16.428	786	1,48%	1,83%	1,65%	€ 19.636	€ 36.160	€ 136	€ 55.932
Venlo	101.228	4.730	9,12%	11,00%	10,06%	€ 119.433	€ 219.935	€ 830	€ 340.198
Venray	43.346	714	3,91%	1,66%	2,78%	€ 33.043	€ 60.848	€ 230	€ 94.120
Voerendaal	12.391	301	1,12%	0,70%	0,91%	€ 10.783	€ 19.857	€ 75	€ 30.714
Weert	49.874	1.229	4,50%	2,86%	3,68%	€ 43.643	€ 80.367	€ 303	€ 124.313
TOTAAL	1.109.542	43.008	100%	100%	100%	€ 1.187.131	€ 2.186.083	€ 8.248	€ 3.381.462

In de eerste begrotingswijziging 2019 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoering kosten. In paragraaf 4.3.5 op pagina 35 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2019 in het meerjarenperspectief.

4.3.4 EINDRESULTAAT

Gemeente	2019
Beek	€ 248.210
Beekdaelen	€ 558.254
Beesel	€ 182.832
Bergen	€ 126.836
Brunssum	€ 586.184
Echt-Susteren	€ 514.399
Eijsden-Margraten	€ 334.446
Gennep	€ 316.006
Gulpen-Wittem	€ 220.950
Heerlen	€ 1.698.998
Horst aan de Maas	€ 476.574
Kerkrade	€ 1.163.648
Landgraaf	€ 870.049
Leudal	€ 474.600
Maasgouw	€ 409.303
Maastricht	€ 3.132.734
Meerssen	€ 442.163
Nederweert	€ 183.441
Peel en Maas	€ 484.746
Roerdalen	€ 250.009
Roermond	€ 822.518
Simpelveld	€ 149.638
Sittard-Geleen	€ 1.922.943
Stein	€ 280.468
Vaals	€ 165.066
Valkenburg aan de Geul	€ 325.476
Venlo	€ 1.548.885
Venray	€ 431.338
Voerendaal	€ 186.007
Weert	€ 515.123
TOTAAL	€ 19.021.843

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de begroting 2019. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2019 gevraagd wordt.

4.3.5 ANALYSE BEGROTING 2019 TEN OPZICHTE VAN HET JAAR 2019 UIT DE MEERJARENBEGROTING 2018

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 gemeente, per onderdeel geanalyseerd en verklaard.

ANALYSE VERVOERSRESULTAAT

	Begroting 2019		Mijpersp. 2019		
	Totaal		Totaal		Verschil
Beek	€	174.551	€	161.907	€ 12.644
Beekdaelen	€	399.907	€	377.067	€ 22.841
Beesel	€	120.259	€	101.728	€ 18.531
Bergen	€	77.797	€	76.626	€ 1.171
Brunssum	€	442.339	€	398.383	€ 43.956
Echt-Susteren	€	361.595	€	366.439	€ -4.844
Eijsden-Margraten	€	223.049	€	180.800	€ 42.249
Gennep	€	236.908	€	254.500	€ -17.592
Gulpen-Wittem	€	154.388	€	149.319	€ 5.069
Heerlen	€	1.290.946	€	1.163.781	€ 127.165
Horst aan de Maas	€	317.720	€	285.171	€ 32.550
Kerkrade	€	877.360	€	795.005	€ 82.356
Landgraaf	€	661.749	€	623.652	€ 38.097
Leudal	€	311.376	€	313.564	€ -2.187
Maasgouw	€	293.660	€	310.609	€ -16.949
Maastricht	€	2.513.901	€	2.334.554	€ 179.347
Meerssen	€	333.101	€	326.329	€ 6.772
Nederweert	€	113.535	€	107.168	€ 6.367
Peel en Maas	€	326.221	€	329.996	€ -3.775
Roerdalen	€	168.839	€	150.709	€ 18.130
Roermond	€	556.914	€	522.909	€ 34.005
Simpelveld	€	100.036	€	115.636	€ -15.600
Sittard-Geleen	€	1.392.159	€	1.379.227	€ 12.932
Stein	€	171.920	€	151.035	€ 20.884
Vaals	€	113.162	€	93.892	€ 19.271
Valkenburg aan de Geul	€	237.952	€	211.270	€ 26.682
Venlo	€	1.016.538	€	1.073.571	€ -57.033
Venray	€	284.058	€	278.873	€ 5.185
Voerendaal	€	137.944	€	115.639	€ 22.305
Weert	€	320.596	€	311.919	€ 8.678
TOTAAL	€	13.730.481	€	13.061.276	€ 669.205

Het totale vervoersresultaat is gestegen met ruim € 669.000 ten opzichte van de begroting 2018 & meerjarenperspectief, deze stijging is te wijten aan drie belangrijke oorzaken:

- Aanpassing van het tarief met de NEA-index.
- Stijging van het vervoersvolume qua reguliere zones.
- Stijging van de kosten (wegens toename van het vervoersvolume) van toeslagen.

Alhoewel het tarief per zone gestegen is met de NEA-index heeft dit per saldo nauwelijks effect op het vervoersresultaat aangezien de eigen bijdrage van klanten eveneens met deze index verhoogd is. De

verhouding per zone blijft hierdoor gelijk. Wel kan er een verschil optreden doordat het volume in de begroting 2018 & meerjarenperspectief anders verdeeld is over de drie regio's. De netto prijs per regio is immers verschillend, door een andere weging per regio ontstaan ook relatief kleine verschillen.

In de loop van 2017 is het vervoersvolume behoorlijk gestegen ten opzichte van het volume in 2016 (stijging van ruim 7%). In de begroting 2018 & meerjarenperspectief is nog gerekend met het volume van 2016, dit volume werd verhoogd met 5% om volumerisico's te kunnen opvangen. De daadwerkelijke stijging lag echter hoger dan deze 5% zodat het basisvolume voor de begroting 2019 boven het volume voor

de begroting 2018 & meerjarenperspectief ligt.

In 2019 en verder rekenen we met het volume 2018-1 en wordt er niet nogmaals een risico-opslag op gezet. Per saldo wordt in de begroting 2019 gerekend met ruim 64.000 zones meer dan in de begroting 2018 & meerjarenperspectief. Deze volumestijging verklaart € 249.000 van de stijging van het vervoersresultaat (€ 669.000), tezamen met de hoger uitgevallen NEA-index (2% in plaats van de 1,27% waarmee eerder gerekend was). Het restant (€ 420.000) wordt verklaard door de nieuwe berekening van toeslagen, met name de hoge afwijking in het volume voor de toeslag laag en de toeslag voor de meereizende OV'er leiden tot de afwijking.



REGIE EN PLANNING

	Begr. 2019		Mijpersp 2019			Begr. 2019		Mijpersp. 2019		
	Regie		Regie		Verschil	Planning		Planning		Verschil
Beek	€	26.587	€	22.338	€ 4.249	€	-	€ 9.067	€	-9.067
Beekdaelen	€	57.155	€	46.175	€ 10.980	€	-	€ 18.742	€	-18.742
Beesel	€	22.586	€	17.991	€ 4.595	€	-	€ 7.303	€	-7.303
Bergen	€	17.700	€	14.909	€ 2.791	€	-	€ 6.052	€	-6.052
Brunssum	€	51.920	€	40.302	€ 11.618	€	-	€ 16.358	€	-16.358
Echt-Susteren	€	55.154	€	42.014	€ 13.140	€	-	€ 17.053	€	-17.053
Eijsden-Margraten	€	40.209	€	30.752	€ 9.456	€	-	€ 12.482	€	-12.482
Gennep	€	28.550	€	23.082	€ 5.469	€	-	€ 9.369	€	-9.369
Gulpen-Wittem	€	24.026	€	18.161	€ 5.865	€	-	€ 7.371	€	-7.371
Heerlen	€	147.285	€	110.461	€ 36.824	€	-	€ 44.836	€	-44.836
Horst aan de Maas	€	57.338	€	42.928	€ 14.410	€	-	€ 17.424	€	-17.424
Kerkrade	€	103.335	€	81.784	€ 21.550	€	-	€ 33.196	€	-33.196
Landgraaf	€	75.185	€	57.978	€ 17.207	€	-	€ 23.533	€	-23.533
Leudal	€	58.915	€	45.757	€ 13.158	€	-	€ 18.573	€	-18.573
Maasgouw	€	41.741	€	31.983	€ 9.758	€	-	€ 12.982	€	-12.982
Maastricht	€	223.366	€	172.679	€ 50.687	€	-	€ 70.089	€	-70.089
Meerssen	€	39.366	€	30.619	€ 8.747	€	-	€ 12.428	€	-12.428
Nederweert	€	25.232	€	19.702	€ 5.531	€	-	€ 7.997	€	-7.997
Peel en Maas	€	57.219	€	44.291	€ 12.928	€	-	€ 17.978	€	-17.978
Roerdalen	€	29.298	€	22.737	€ 6.561	€	-	€ 9.229	€	-9.229
Roermond	€	95.869	€	74.664	€ 21.205	€	-	€ 30.306	€	-30.306
Simpelveld	€	17.904	€	14.363	€ 3.540	€	-	€ 5.830	€	-5.830
Sittard-Geleen	€	191.585	€	153.301	€ 38.283	€	-	€ 62.224	€	-62.224
Stein	€	39.180	€	31.102	€ 8.078	€	-	€ 12.624	€	-12.624
Vaals	€	18.734	€	14.755	€ 3.979	€	-	€ 5.989	€	-5.989
Valkenburg aan de Geul	€	31.591	€	24.387	€ 7.204	€	-	€ 9.899	€	-9.899
Venlo	€	192.149	€	156.183	€ 35.966	€	-	€ 63.394	€	-63.394
Venray	€	53.160	€	42.772	€ 10.388	€	-	€ 17.361	€	-17.361
Voerendaal	€	17.348	€	13.292	€ 4.056	€	-	€ 5.395	€	-5.395
Weert	€	70.214	€	54.154	€ 16.060	€	-	€ 21.981	€	-21.981
TOTAAL	€	1.909.899	€	1.495.617	€ 414.282	€	-	€ 607.064	€	-607.064

De kosten van regie stijgen met € 414.000, dit is te wijten aan een drietal oorzaken. Voor ongeveer de helft wordt dit veroorzaakt door het feit dat de medewerkers in ambtelijke dienst zijn gekomen bij

Omnibuzz. Ten tijde van het opstellen van de begroting 2018 & meerjarenperspectief was dit nog niet zeker. Ook zijn er meer medewerkers verplicht overgenomen van PZN dan oorspronkelijk in de

begroting 2018 & meerjarenperspectief was verwacht. Tenslotte leidt ook de nieuwe functiewaardering binnen Omnibuzz tot een afwijking in de loonkosten van de regiemedewerkers.

De kosten van planning dalen met € 607.000 ten opzichte van het jaar 2019 uit de meerjarenbegroting 2018. Door het verlengen van de contracten met de vervoerders tot en met 2019 blijft de planning in ieder geval tot en met 2019 bij de vervoerders. De kosten van planning zijn verdisconteerd in het vervoertarief. Hierdoor vervallen in 2019 de kosten voor planning. Bij de nieuwe aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer in 2019 zal duidelijk worden wie verantwoordelijk wordt voor de planning en wat de consequenties op de vervoerskosten en de kosten van planning zullen zijn.

KOSTEN VAN BEDRIJFSVOERING

	Begr. 2019	Mjpersp 2019		Begr. 2019	Mjpersp. 2019		Begr. 2019	Mjpersp. 2019	
	Beheer	Beheer	Verschil	Lonen	Lonen	Verschil	Kapitaal	Kapitaal	Verschil
Beek	€ 16.526	€ 15.711	€ 815	€ 30.432	€ 25.944	€ 4.487	€ 115	€ -	€ 115
Beekdaelen	€ 35.526	€ 32.476	€ 3.050	€ 65.420	€ 53.629	€ 11.790	€ 247	€ -	€ 247
Beesel	€ 14.039	€ 12.654	€ 1.385	€ 25.852	€ 20.896	€ 4.956	€ 98	€ -	€ 98
Bergen	€ 11.002	€ 10.486	€ 516	€ 20.260	€ 17.316	€ 2.944	€ 76	€ -	€ 76
Brunssum	€ 32.272	€ 28.345	€ 3.927	€ 59.428	€ 46.808	€ 12.620	€ 224	€ -	€ 224
Echt-Susteren	€ 34.282	€ 29.549	€ 4.733	€ 63.130	€ 48.797	€ 14.333	€ 238	€ -	€ 238
Eijsden-Margraten	€ 24.992	€ 21.629	€ 3.364	€ 46.023	€ 35.717	€ 10.306	€ 174	€ -	€ 174
Gennep	€ 17.746	€ 16.234	€ 1.512	€ 32.679	€ 26.808	€ 5.871	€ 123	€ -	€ 123
Gulpen-Wittem	€ 14.934	€ 12.773	€ 2.161	€ 27.500	€ 21.093	€ 6.407	€ 104	€ -	€ 104
Heerlen	€ 91.548	€ 77.689	€ 13.858	€ 168.584	€ 128.294	€ 40.290	€ 636	€ -	€ 636
Horst aan de Maas	€ 35.639	€ 30.192	€ 5.447	€ 65.629	€ 49.858	€ 15.771	€ 248	€ -	€ 248
Kerkrade	€ 64.229	€ 57.520	€ 6.709	€ 118.277	€ 94.988	€ 23.290	€ 446	€ -	€ 446
Landgraaf	€ 46.733	€ 40.777	€ 5.956	€ 86.057	€ 67.338	€ 18.720	€ 325	€ -	€ 325
Leudal	€ 36.620	€ 32.182	€ 4.438	€ 67.434	€ 53.144	€ 14.290	€ 254	€ -	€ 254
Maasgouw	€ 25.945	€ 22.494	€ 3.451	€ 47.777	€ 37.146	€ 10.631	€ 180	€ -	€ 180
Maastricht	€ 138.837	€ 121.448	€ 17.389	€ 255.666	€ 200.556	€ 55.110	€ 965	€ -	€ 965
Meerssen	€ 24.468	€ 21.535	€ 2.934	€ 45.058	€ 35.562	€ 9.496	€ 170	€ -	€ 170
Nederweert	€ 15.684	€ 13.857	€ 1.827	€ 28.881	€ 22.882	€ 5.999	€ 109	€ -	€ 109
Peel en Maas	€ 35.566	€ 31.151	€ 4.415	€ 65.493	€ 51.441	€ 14.052	€ 247	€ -	€ 247
Roerdalen	€ 18.211	€ 15.991	€ 2.219	€ 33.535	€ 26.408	€ 7.127	€ 127	€ -	€ 127
Roermond	€ 59.589	€ 52.512	€ 7.077	€ 109.732	€ 86.717	€ 23.015	€ 414	€ -	€ 414
Simpelveld	€ 11.128	€ 10.102	€ 1.026	€ 20.493	€ 16.682	€ 3.811	€ 77	€ -	€ 77
Sittard-Geleen	€ 119.083	€ 107.820	€ 11.263	€ 219.289	€ 178.050	€ 41.239	€ 827	€ -	€ 827
Stein	€ 24.353	€ 21.874	€ 2.479	€ 44.846	€ 36.123	€ 8.723	€ 169	€ -	€ 169
Vaals	€ 11.645	€ 10.378	€ 1.267	€ 21.443	€ 17.137	€ 4.306	€ 81	€ -	€ 81
Valkenburg aan de Geul	€ 19.636	€ 17.152	€ 2.484	€ 36.160	€ 28.324	€ 7.835	€ 136	€ -	€ 136
Venlo	€ 119.433	€ 109.846	€ 9.587	€ 219.935	€ 181.397	€ 38.538	€ 830	€ -	€ 830
Venray	€ 33.043	€ 30.083	€ 2.960	€ 60.848	€ 49.678	€ 11.170	€ 230	€ -	€ 230
Voerendaal	€ 10.783	€ 9.349	€ 1.434	€ 19.857	€ 15.438	€ 4.418	€ 75	€ -	€ 75
Weert	€ 43.643	€ 38.088	€ 5.555	€ 80.367	€ 62.897	€ 17.470	€ 303	€ -	€ 303
TOTAAL	€ 1.187.131	€ 1.051.894	€ 135.237	€ 2.186.083	€ 1.737.069	€ 449.014	€ 8.248	€ -	€ 8.248

De kosten van bedrijfsvoering stijgen per saldo met €592.000 , dit is opgebouwd uit een component voor de beheerkosten en een component voor de loonkosten (niet zijnde regie). De beheerkosten stijgen met € 135.000 ten opzichte van het jaar 2019 uit de oorspronkelijke begroting 2018. Dit komt met name door hogere kosten voor automatisering met name vanwege de doorontwikkeling van bestaande applicaties. De loonkosten stijgen met € 449.000 onder invloed van een aantal factoren:

- Veranderingen in wet- en regelgeving.
- De toename van het vervoer.
- Grotere belasting klachtenmanagement.
- De nieuwe functiewaardering.

Veranderingen in wet- en regelgeving maken het noodzakelijk om de formatie uit te breiden. Zo leidt de invoering van de nieuwe wet op databescherming en privacy (GDPR) tot de behoefte aan een functionaris gegevensbescherming. Alhoewel Omnibuzz probeert om deze last te delen met andere partijen moet er binnen Omnibuzz het nodige gebeuren op dit gebied. Ook de bijdrage die Omnibuzz moet leveren om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen te geven leidt tot een uitbreiding van formatie.

De toename van het vervoer ten opzichte van eerdere schattingen leidt naast een verhoogde inzet bij het callcenter ook tot meer telefoontjes voor de klantadministratie. Ook de financiële administratie wordt zwaarder belast op het moment dat het vervoer toeneemt. Daarnaast leidt ook de invoering van de Voor Elkaar Pas tot een hogere werkdruk op deze twee afdelingen.

In de loop van 2017 is gebleken dat de bestaande bezetting die beschikbaar was voor het afhandelen van klachten ontoereikend was. Dit is gecommuniceerd naar het dagelijks bestuur (in de vergadering d.d. 22 mei 2017) waarna inzichtelijk is gemaakt welke formatieve bezetting noodzakelijk is om adequaat invulling te kunnen geven aan het klachtenmanagement (2,3 FTE).

Tenslotte leidt ook de nieuwe functiewaardering, goedgekeurd in de vergadering van het dagelijks bestuur d.d. 31 januari 2018, tot een opwaartse bijstelling van de loonkosten.

4.4 MEERJARENRAMING

BELEIDSINDICATOREN

Met de invoering van het vernieuwde Besluit Begroting en Verantwoording, ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de hun voor 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	2020	2021	2022	Eenheid	Bron
Formatie	0,058	0,058	0,058	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,057	0,057	0,057	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,03	€ 3,01	€ 3,07	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,7%	0,1%	0,1%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,8%	10,4%	10,4%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder overhead opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2020 tot en met 2022 gemiddeld 10,5% van de totale lasten. Het is het streven van Omnibuzz om deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

4.4.1 OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER PROGRAMMA

Het meerjarenperspectief 2020-2022 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

BEGROTING 2020

	Baten	Lasten	Saldo
Programma Wmo Vervoer			
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.830.286	€ 19.701.732	€ 16.871.446
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 8.371	€ 8.371
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 16.929.817	€ -	€ -16.929.817
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.383.401	€ 2.383.401	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 22.143.504	€ 22.143.504	€ 0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 22.143.504	€ 22.143.504	€ 0

BEGROTING 2021

	Baten	Lasten	Saldo
Programma Wmo Vervoer			
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.886.892	€ 20.093.785	€ 17.206.894
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 8.497	€ 8.497
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 17.265.391	€ -	€ -17.265.391
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.350.820	€ 2.350.820	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 22.503.103	€ 22.503.103	€ -0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 22.503.103	€ 22.503.103	€ 0

BEGROTING 2022

	Baten	Lasten	Saldo
Programma Wmo Vervoer			
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.944.629	€ 20.494.507	€ 17.549.877
Algemene Dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ -	€ 8.624	€ 8.624
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€ 17.608.502	€ -	€ -17.608.502
Overhead			
0.4 Overhead	€ 2.397.263	€ 2.397.263	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€ 22.950.394	€ 22.950.394	€ 0
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 22.950.394	€ 22.950.394	€ 0

4.4.2 VERVOERSKOSTEN EN BATEN

Het vervoersvolume is gebaseerd op de gerealiseerde zones in de periode 1 januari tot en met 31 december 2017.

TABEL VERVOERSVOLUME 2020-2022

	2020				2021				2022			
	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	53.426	2.881	10.508	535	53.426	2.881	10.508	535	53.426	2.881	10.508	535
Beekdaelen	118.073	4.218	31.642	1.710	118.073	4.218	31.642	1.710	118.073	4.218	31.642	1.710
Beesel	34.781	3.753	8.643	465	34.781	3.753	8.643	465	34.781	3.753	8.643	465
Bergen	23.415	100	3.037	466	23.415	100	3.037	466	23.415	100	3.037	466
Brunssum	130.494	7.520	29.899	1.637	130.494	7.520	29.899	1.637	130.494	7.520	29.899	1.637
Echt-Susteren	110.859	4.335	23.159	1.379	110.859	4.335	23.159	1.379	110.859	4.335	23.159	1.379
Eijsden-Margraten	67.444	2.441	20.443	1.292	67.444	2.441	20.443	1.292	67.444	2.441	20.443	1.292
Genneep	70.048	1.630	18.547	944	70.048	1.630	18.547	944	70.048	1.630	18.547	944
Gulpen-Wittem	45.883	3.100	18.433	590	45.883	3.100	18.433	590	45.883	3.100	18.433	590
Heerlen	386.378	12.464	63.218	5.155	386.378	12.464	63.218	5.155	386.378	12.464	63.218	5.155
Horst aan de Maas	94.057	3.921	20.438	1.075	94.057	3.921	20.438	1.075	94.057	3.921	20.438	1.075
Kerkrade	261.635	7.068	54.612	3.464	261.635	7.068	54.612	3.464	261.635	7.068	54.612	3.464
Landgraaf	197.936	6.399	34.386	2.427	197.936	6.399	34.386	2.427	197.936	6.399	34.386	2.427
Leudal	93.805	937	15.321	700	93.805	937	15.321	700	93.805	937	15.321	700
Maasgouw	88.220	1.462	11.907	1.363	88.220	1.462	11.907	1.363	88.220	1.462	11.907	1.363
Maastricht	737.396	45.808	204.487	7.728	737.396	45.808	204.487	7.728	737.396	45.808	204.487	7.728
Meerssen	100.793	6.307	27.171	1.068	100.793	6.307	27.171	1.068	100.793	6.307	27.171	1.068
Nederweert	34.417	416	3.358	313	34.417	416	3.358	313	34.417	416	3.358	313
Peel en Maas	95.260	7.332	26.097	566	95.260	7.332	26.097	566	95.260	7.332	26.097	566
Roerdalen	50.668	924	8.399	492	50.668	924	8.399	492	50.668	924	8.399	492
Roermond	167.934	785	25.504	1.875	167.934	785	25.504	1.875	167.934	785	25.504	1.875
Simpelveld	30.297	521	3.523	294	30.297	521	3.523	294	30.297	521	3.523	294
Sittard-Geleen	415.648	45.264	109.787	4.830	415.648	45.264	109.787	4.830	415.648	45.264	109.787	4.830
Stein	52.131	2.358	15.424	542	52.131	2.358	15.424	542	52.131	2.358	15.424	542
Vaals	34.893	280	6.388	864	34.893	280	6.388	864	34.893	280	6.388	864
Valkenburg aan de Geul	72.726	3.722	14.683	953	72.726	3.722	14.683	953	72.726	3.722	14.683	953
Venlo	301.732	11.084	63.951	3.090	301.732	11.084	63.951	3.090	301.732	11.084	63.951	3.090
Venray	84.787	1.447	16.513	1.207	84.787	1.447	16.513	1.207	84.787	1.447	16.513	1.207
Voerendaal	41.179	2.407	5.996	321	41.179	2.407	5.996	321	41.179	2.407	5.996	321
Weert	96.425	1.235	15.625	896	96.425	1.235	15.625	896	96.425	1.235	15.625	896
TOTAAL	4.092.740	192.119	911.099	48.241	4.092.740	192.119	911.099	48.241	4.092.740	192.119	911.099	48.241

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

TABEL VERVOERSKOSTEN 2020-2022

	2020				2021				2022			
	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	€ 210.109	€ 2.848	€ 4.154	€ 2.104	€ 214.311	€ 2.904	€ 4.237	€ 2.146	€ 218.597	€ 2.963	€ 4.322	€ 2.189
Beekdaelen	€ 464.347	€ 4.169	€ 12.510	€ 6.725	€ 473.634	€ 4.252	€ 12.760	€ 6.859	€ 483.107	€ 4.337	€ 13.015	€ 6.997
Beesel	€ 136.784	€ 3.709	€ 3.417	€ 1.829	€ 139.519	€ 3.784	€ 3.485	€ 1.865	€ 142.310	€ 3.859	€ 3.555	€ 1.903
Bergen	€ 92.084	€ 99	€ 1.201	€ 1.833	€ 93.926	€ 101	€ 1.225	€ 1.869	€ 95.805	€ 103	€ 1.249	€ 1.907
Brunssum	€ 513.195	€ 7.433	€ 11.821	€ 6.438	€ 523.459	€ 7.581	€ 12.057	€ 6.567	€ 533.928	€ 7.733	€ 12.298	€ 6.698
Echt-Susteren	€ 435.977	€ 4.285	€ 9.156	€ 5.423	€ 444.696	€ 4.370	€ 9.339	€ 5.532	€ 453.590	€ 4.458	€ 9.526	€ 5.642
Eijsden-Margraten	€ 265.238	€ 2.413	€ 8.082	€ 5.081	€ 270.543	€ 2.461	€ 8.244	€ 5.183	€ 275.953	€ 2.510	€ 8.409	€ 5.286
Gennep	€ 275.479	€ 1.611	€ 7.333	€ 3.712	€ 280.988	€ 1.643	€ 7.479	€ 3.787	€ 286.608	€ 1.676	€ 7.629	€ 3.862
Gulpen-Wittem	€ 180.445	€ 3.064	€ 7.288	€ 2.320	€ 184.054	€ 3.125	€ 7.433	€ 2.367	€ 187.735	€ 3.188	€ 7.582	€ 2.414
Heerlen	€1.519.513	€ 12.319	€ 24.993	€ 20.273	€1.549.904	€ 12.566	€ 25.493	€ 20.679	€1.580.902	€ 12.817	€ 26.003	€ 21.092
Horst aan de Maas	€ 369.899	€ 3.875	€ 8.080	€ 4.228	€ 377.297	€ 3.953	€ 8.242	€ 4.312	€ 384.843	€ 4.032	€ 8.407	€ 4.398
Kerkrade	€1.028.935	€ 6.986	€ 21.591	€ 13.623	€1.049.514	€ 7.126	€ 22.023	€ 13.895	€1.070.504	€ 7.268	€ 22.463	€ 14.173
Landgraaf	€ 778.425	€ 6.325	€ 13.595	€ 9.545	€ 793.994	€ 6.451	€ 13.866	€ 9.736	€ 809.874	€ 6.580	€ 14.144	€ 9.930
Leudal	€ 368.908	€ 926	€ 6.057	€ 2.753	€ 376.286	€ 945	€ 6.178	€ 2.808	€ 383.812	€ 964	€ 6.302	€ 2.864
Maasgouw	€ 346.944	€ 1.445	€ 4.707	€ 5.360	€ 353.883	€ 1.474	€ 4.802	€ 5.467	€ 360.960	€ 1.503	€ 4.898	€ 5.577
Maastricht	€2.899.966	€ 45.276	€ 80.844	€ 30.392	€2.957.965	€ 46.181	€ 82.461	€ 31.000	€3.017.125	€ 47.105	€ 84.110	€ 31.620
Meerssen	€ 396.390	€ 6.234	€ 10.742	€ 4.200	€ 404.318	€ 6.358	€ 10.957	€ 4.284	€ 412.404	€ 6.486	€ 11.176	€ 4.370
Nederweert	€ 135.352	€ 411	€ 1.328	€ 1.231	€ 138.059	€ 419	€ 1.354	€ 1.256	€ 140.820	€ 428	€ 1.381	€ 1.281
Peel en Maas	€ 374.630	€ 7.247	€ 10.318	€ 2.226	€ 382.123	€ 7.392	€ 10.524	€ 2.270	€ 389.765	€ 7.540	€ 10.734	€ 2.316
Roerdalen	€ 199.263	€ 913	€ 3.321	€ 1.935	€ 203.248	€ 932	€ 3.387	€ 1.974	€ 207.313	€ 950	€ 3.455	€ 2.013
Roermond	€ 660.436	€ 776	€ 10.083	€ 7.374	€ 673.645	€ 791	€ 10.285	€ 7.521	€ 687.118	€ 807	€ 10.490	€ 7.672
Simpelveld	€ 119.149	€ 515	€ 1.393	€ 1.156	€ 121.532	€ 525	€ 1.421	€ 1.179	€ 123.963	€ 536	€ 1.449	€ 1.203
Sittard-Geleen	€1.634.624	€ 44.738	€ 43.405	€ 18.995	€1.667.316	€ 45.633	€ 44.273	€ 19.375	€1.700.663	€ 46.545	€ 45.158	€ 19.762
Stein	€ 205.016	€ 2.331	€ 6.098	€ 2.132	€ 209.117	€ 2.377	€ 6.220	€ 2.174	€ 213.299	€ 2.425	€ 6.344	€ 2.218
Vaals	€ 137.224	€ 277	€ 2.526	€ 3.398	€ 139.969	€ 282	€ 2.576	€ 3.466	€ 142.768	€ 288	€ 2.628	€ 3.535
Valkenburg aan de Geul	€ 286.010	€ 3.679	€ 5.805	€ 3.748	€ 291.731	€ 3.752	€ 5.921	€ 3.823	€ 297.565	€ 3.827	€ 6.039	€ 3.899
Venlo	€1.186.625	€ 10.955	€ 25.283	€ 12.152	€1.210.358	€ 11.174	€ 25.789	€ 12.395	€1.234.565	€ 11.398	€ 26.305	€ 12.643
Venray	€ 333.443	€ 1.430	€ 6.528	€ 4.747	€ 340.112	€ 1.459	€ 6.659	€ 4.842	€ 346.914	€ 1.488	€ 6.792	€ 4.939
Voerendaal	€ 161.945	€ 2.379	€ 2.371	€ 1.262	€ 165.184	€ 2.427	€ 2.418	€ 1.288	€ 168.488	€ 2.475	€ 2.466	€ 1.313
Weert	€ 379.212	€ 1.221	€ 6.177	€ 3.524	€ 386.796	€ 1.245	€ 6.301	€ 3.594	€ 394.532	€ 1.270	€ 6.427	€ 3.666
TOTAAL	€16.095.568	€ 189.887	€ 360.205	€ 189.718	€16.417.479	€ 193.684	€ 367.409	€ 193.512	€16.745.829	€ 197.558	€ 374.757	€ 197.383

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2019 op pagina 25 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit “Tabel vervoersvolume 2020-2022” op pagina 42.

TABEL VERVOERSOPBRENGSTEN 2020-2022

	2020				2021				2022			
	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	€ 40.021	€ -	€ -	€ 1.152	€ 40.821	€ -	€ -	€ 1.175	€ 41.638	€ -	€ -	€ 1.199
Beekdaelen	€ 76.163	€ -	€ -	€ 3.683	€ 77.686	€ -	€ -	€ 3.756	€ 79.240	€ -	€ -	€ 3.831
Beesel	€ 22.074	€ -	€ -	€ 1.001	€ 22.515	€ -	€ -	€ 1.021	€ 22.965	€ -	€ -	€ 1.042
Bergen	€ 14.860	€ -	€ -	€ 1.004	€ 15.157	€ -	€ -	€ 1.024	€ 15.461	€ -	€ -	€ 1.044
Brunssum	€ 84.175	€ -	€ -	€ 3.525	€ 85.858	€ -	€ -	€ 3.596	€ 87.576	€ -	€ -	€ 3.668
Echt-Susteren	€ 83.043	€ -	€ -	€ 2.970	€ 84.704	€ -	€ -	€ 3.029	€ 86.398	€ -	€ -	€ 3.090
Eijsden-Margraten	€ 50.521	€ -	€ -	€ 2.782	€ 51.532	€ -	€ -	€ 2.838	€ 52.563	€ -	€ -	€ 2.895
Genneep	€ 44.456	€ -	€ -	€ 2.033	€ 45.345	€ -	€ -	€ 2.074	€ 46.252	€ -	€ -	€ 2.115
Gulpen-Wittem	€ 34.370	€ -	€ -	€ 1.271	€ 35.058	€ -	€ -	€ 1.296	€ 35.759	€ -	€ -	€ 1.322
Heerlen	€ 249.232	€ -	€ -	€ 11.102	€ 254.217	€ -	€ -	€ 11.324	€ 259.301	€ -	€ -	€ 11.550
Horst aan de Maas	€ 59.693	€ -	€ -	€ 2.315	€ 60.887	€ -	€ -	€ 2.361	€ 62.104	€ -	€ -	€ 2.409
Kerkrade	€ 168.767	€ -	€ -	€ 7.460	€ 172.142	€ -	€ -	€ 7.609	€ 175.585	€ -	€ -	€ 7.762
Landgraaf	€ 127.678	€ -	€ -	€ 5.227	€ 130.232	€ -	€ -	€ 5.331	€ 132.836	€ -	€ -	€ 5.438
Leudal	€ 59.533	€ -	€ -	€ 1.508	€ 60.723	€ -	€ -	€ 1.538	€ 61.938	€ -	€ -	€ 1.568
Maasgouw	€ 55.988	€ -	€ -	€ 2.935	€ 57.108	€ -	€ -	€ 2.994	€ 58.250	€ -	€ -	€ 3.054
Maastricht	€ 475.656	€ -	€ -	€ 16.643	€ 485.169	€ -	€ -	€ 16.976	€ 494.872	€ -	€ -	€ 17.316
Meerssen	€ 75.503	€ -	€ -	€ 2.300	€ 77.013	€ -	€ -	€ 2.346	€ 78.553	€ -	€ -	€ 2.393
Nederweert	€ 21.843	€ -	€ -	€ 674	€ 22.279	€ -	€ -	€ 688	€ 22.725	€ -	€ -	€ 701
Peel en Maas	€ 60.456	€ -	€ -	€ 1.219	€ 61.665	€ -	€ -	€ 1.243	€ 62.899	€ -	€ -	€ 1.268
Roerdalen	€ 32.156	€ -	€ -	€ 1.060	€ 32.799	€ -	€ -	€ 1.081	€ 33.455	€ -	€ -	€ 1.102
Roermond	€ 106.578	€ -	€ -	€ 4.038	€ 108.710	€ -	€ -	€ 4.119	€ 110.884	€ -	€ -	€ 4.201
Simpelveld	€ 19.543	€ -	€ -	€ 633	€ 19.934	€ -	€ -	€ 646	€ 20.333	€ -	€ -	€ 659
Sittard-Geleen	€ 311.357	€ -	€ -	€ 10.402	€ 317.584	€ -	€ -	€ 10.610	€ 323.936	€ -	€ -	€ 10.822
Stein	€ 39.051	€ -	€ -	€ 1.167	€ 39.832	€ -	€ -	€ 1.191	€ 40.628	€ -	€ -	€ 1.214
Vaals	€ 26.138	€ -	€ -	€ 1.861	€ 26.661	€ -	€ -	€ 1.898	€ 27.194	€ -	€ -	€ 1.936
Valkenburg aan de Geul	€ 54.478	€ -	€ -	€ 2.052	€ 55.568	€ -	€ -	€ 2.093	€ 56.679	€ -	€ -	€ 2.135
Venlo	€ 191.492	€ -	€ -	€ 6.655	€ 195.322	€ -	€ -	€ 6.788	€ 199.229	€ -	€ -	€ 6.924
Venray	€ 53.810	€ -	€ -	€ 2.599	€ 54.886	€ -	€ -	€ 2.651	€ 55.983	€ -	€ -	€ 2.704
Voerendaal	€ 26.562	€ -	€ -	€ 691	€ 27.094	€ -	€ -	€ 705	€ 27.636	€ -	€ -	€ 719
Weert	€ 61.196	€ -	€ -	€ 1.930	€ 62.419	€ -	€ -	€ 1.968	€ 63.668	€ -	€ -	€ 2.008
TOTAAL	€2.726.393	€ -	€ -	€ 103.893	€2.780.921	€ -	€ -	€ 105.971	€2.836.539	€ -	€ -	€ 108.090

De eigen bijdrage voor klanten is geïndexeerd met de NEA-index, voor de jaren 2020-2022 wordt deze steeds gebaseerd op de NEA-index 2018 die 2% bedraagt. Zoals ook aangegeven in de uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven voor drie regio's.

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2020-2022

	2020				2021				2022			
	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	€ 170.088	€ 2.848	€ 4.154	€ 952	€ 173.490	€ 2.904	€ 4.237	€ 971	€ 176.960	€ 2.963	€ 4.322	€ 990
Beekdaelen	€ 388.184	€ 4.169	€ 12.510	€ 3.042	€ 395.948	€ 4.252	€ 12.760	€ 3.103	€ 403.867	€ 4.337	€ 13.015	€ 3.165
Beesel	€ 114.710	€ 3.709	€ 3.417	€ 827	€ 117.004	€ 3.784	€ 3.485	€ 844	€ 119.344	€ 3.859	€ 3.555	€ 861
Bergen	€ 77.224	€ 99	€ 1.201	€ 829	€ 78.769	€ 101	€ 1.225	€ 846	€ 80.344	€ 103	€ 1.249	€ 863
Brunssum	€ 429.020	€ 7.433	€ 11.821	€ 2.912	€ 437.601	€ 7.581	€ 12.057	€ 2.971	€ 446.353	€ 7.733	€ 12.298	€ 3.030
Echt-Susteren	€ 352.933	€ 4.285	€ 9.156	€ 2.453	€ 359.992	€ 4.370	€ 9.339	€ 2.502	€ 367.192	€ 4.458	€ 9.526	€ 2.552
Eijsden-Margraten	€ 214.716	€ 2.413	€ 8.082	€ 2.299	€ 219.011	€ 2.461	€ 8.244	€ 2.345	€ 223.391	€ 2.510	€ 8.409	€ 2.391
Genneep	€ 231.023	€ 1.611	€ 7.333	€ 1.679	€ 235.644	€ 1.643	€ 7.479	€ 1.713	€ 240.356	€ 1.676	€ 7.629	€ 1.747
Gulpen-Wittem	€ 146.074	€ 3.064	€ 7.288	€ 1.050	€ 148.996	€ 3.125	€ 7.433	€ 1.071	€ 151.976	€ 3.188	€ 7.582	€ 1.092
Heerlen	€1.270.281	€ 12.319	€ 24.993	€ 9.171	€1.295.687	€ 12.566	€ 25.493	€ 9.355	€1.321.600	€ 12.817	€ 26.003	€ 9.542
Horst aan de Maas	€ 310.206	€ 3.875	€ 8.080	€ 1.913	€ 316.411	€ 3.953	€ 8.242	€ 1.951	€ 322.739	€ 4.032	€ 8.407	€ 1.990
Kerkrade	€ 860.168	€ 6.986	€ 21.591	€ 6.163	€ 877.371	€ 7.126	€ 22.023	€ 6.286	€ 894.919	€ 7.268	€ 22.463	€ 6.412
Landgraaf	€ 650.747	€ 6.325	€ 13.595	€ 4.318	€ 663.762	€ 6.451	€ 13.866	€ 4.404	€ 677.037	€ 6.580	€ 14.144	€ 4.492
Leudal	€ 309.375	€ 926	€ 6.057	€ 1.245	€ 315.563	€ 945	€ 6.178	€ 1.270	€ 321.874	€ 964	€ 6.302	€ 1.296
Maasgouw	€ 290.956	€ 1.445	€ 4.707	€ 2.425	€ 296.775	€ 1.474	€ 4.802	€ 2.473	€ 302.710	€ 1.503	€ 4.898	€ 2.523
Maastricht	€2.424.310	€ 45.276	€ 80.844	€ 13.749	€2.472.796	€ 46.181	€ 82.461	€ 14.024	€2.522.252	€ 47.105	€ 84.110	€ 14.304
Meerssen	€ 320.887	€ 6.234	€ 10.742	€ 1.900	€ 327.305	€ 6.358	€ 10.957	€ 1.938	€ 333.851	€ 6.486	€ 11.176	€ 1.977
Nederweert	€ 113.510	€ 411	€ 1.328	€ 557	€ 115.780	€ 419	€ 1.354	€ 568	€ 118.095	€ 428	€ 1.381	€ 579
Peel en Maas	€ 314.174	€ 7.247	€ 10.318	€ 1.007	€ 320.457	€ 7.392	€ 10.524	€ 1.027	€ 326.867	€ 7.540	€ 10.734	€ 1.048
Roerdalen	€ 167.107	€ 913	€ 3.321	€ 875	€ 170.449	€ 932	€ 3.387	€ 893	€ 173.858	€ 950	€ 3.455	€ 911
Roermond	€ 553.858	€ 776	€ 10.083	€ 3.336	€ 564.935	€ 791	€ 10.285	€ 3.402	€ 576.234	€ 807	€ 10.490	€ 3.471
Simpelveld	€ 99.606	€ 515	€ 1.393	€ 523	€ 101.598	€ 525	€ 1.421	€ 534	€ 103.630	€ 536	€ 1.449	€ 544
Sittard-Geleen	€1.323.267	€ 44.738	€ 43.405	€ 8.593	€1.349.732	€ 45.633	€ 44.273	€ 8.765	€1.376.727	€ 46.545	€ 45.158	€ 8.940
Stein	€ 165.966	€ 2.331	€ 6.098	€ 964	€ 169.285	€ 2.377	€ 6.220	€ 984	€ 172.671	€ 2.425	€ 6.344	€ 1.003
Vaals	€ 111.086	€ 277	€ 2.526	€ 1.537	€ 113.308	€ 282	€ 2.576	€ 1.568	€ 115.574	€ 288	€ 2.628	€ 1.599
Valkenburg aan de Geul	€ 231.532	€ 3.679	€ 5.805	€ 1.695	€ 236.163	€ 3.752	€ 5.921	€ 1.729	€ 240.886	€ 3.827	€ 6.039	€ 1.764
Venlo	€ 995.133	€ 10.955	€ 25.283	€ 5.497	€1.015.035	€ 11.174	€ 25.789	€ 5.607	€1.035.336	€ 11.398	€ 26.305	€ 5.719
Venray	€ 279.633	€ 1.430	€ 6.528	€ 2.147	€ 285.226	€ 1.459	€ 6.659	€ 2.190	€ 290.930	€ 1.488	€ 6.792	€ 2.234
Voerendaal	€ 135.383	€ 2.379	€ 2.371	€ 571	€ 138.090	€ 2.427	€ 2.418	€ 583	€ 140.852	€ 2.475	€ 2.466	€ 594
Weert	€ 318.016	€ 1.221	€ 6.177	€ 1.594	€ 324.377	€ 1.245	€ 6.301	€ 1.626	€ 330.864	€ 1.270	€ 6.427	€ 1.658
TOTAAL	€13.369.175	€ 189.887	€ 360.205	€ 85.825	€13.636.558	€ 193.684	€ 367.409	€ 87.541	€13.909.290	€ 197.558	€ 374.757	€ 89.292

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het verwachte vervoersvolume per gemeente. Tabel vervoersopbrengsten 2020-2022 wordt hierbij in mindering gebracht op tabel Vervoerskosten 2020-2022.

4.4.3 KOSTEN REGIE EN PLANNING 2020-2022

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 2018).
- 50% Op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

	Verdeel-sleutel	2020		2021		2022	
		Regie	Planning	Regie	Planning	Regie	Planning
Beek	1,39%	€ 27.122	€ -	€ 27.668	€ -	€ 28.224	€ -
Beekdaelen	2,99%	€ 58.305	€ -	€ 59.478	€ -	€ 60.674	€ -
Beesel	1,18%	€ 23.040	€ -	€ 23.504	€ -	€ 23.977	€ -
Bergen	0,93%	€ 18.057	€ -	€ 18.420	€ -	€ 18.790	€ -
Brunssum	2,72%	€ 52.965	€ -	€ 54.031	€ -	€ 55.118	€ -
Echt-Susteren	2,89%	€ 56.264	€ -	€ 57.396	€ -	€ 58.550	€ -
Eijsden-Margraten	2,11%	€ 41.018	€ -	€ 41.843	€ -	€ 42.685	€ -
Gennep	1,49%	€ 29.125	€ -	€ 29.711	€ -	€ 30.308	€ -
Gulpen-Wittem	1,26%	€ 24.509	€ -	€ 25.002	€ -	€ 25.505	€ -
Heerlen	7,71%	€ 150.249	€ -	€ 153.272	€ -	€ 156.355	€ -
Horst aan de Maas	3,00%	€ 58.491	€ -	€ 59.668	€ -	€ 60.869	€ -
Kerkrade	5,41%	€ 105.414	€ -	€ 107.535	€ -	€ 109.698	€ -
Landgraaf	3,94%	€ 76.698	€ -	€ 78.241	€ -	€ 79.815	€ -
Leudal	3,08%	€ 60.100	€ -	€ 61.310	€ -	€ 62.543	€ -
Maasgouw	2,19%	€ 42.581	€ -	€ 43.438	€ -	€ 44.312	€ -
Maastricht	11,70%	€ 227.860	€ -	€ 232.445	€ -	€ 237.121	€ -
Meerssen	2,06%	€ 40.158	€ -	€ 40.966	€ -	€ 41.790	€ -
Nederweert	1,32%	€ 25.740	€ -	€ 26.258	€ -	€ 26.786	€ -
Peel en Maas	3,00%	€ 58.370	€ -	€ 59.545	€ -	€ 60.743	€ -
Roerdalen	1,53%	€ 29.888	€ -	€ 30.489	€ -	€ 31.102	€ -
Roermond	5,02%	€ 97.798	€ -	€ 99.766	€ -	€ 101.773	€ -
Simpelveld	0,94%	€ 18.264	€ -	€ 18.631	€ -	€ 19.006	€ -
Sittard-Geleen	10,03%	€ 195.440	€ -	€ 199.372	€ -	€ 203.383	€ -
Stein	2,05%	€ 39.968	€ -	€ 40.772	€ -	€ 41.593	€ -
Vaals	0,98%	€ 19.111	€ -	€ 19.496	€ -	€ 19.888	€ -
Valkenburg aan de Geul	1,65%	€ 32.227	€ -	€ 32.876	€ -	€ 33.537	€ -
Venlo	10,06%	€ 196.015	€ -	€ 199.959	€ -	€ 203.982	€ -
Venray	2,78%	€ 54.230	€ -	€ 55.321	€ -	€ 56.434	€ -
Voerendaal	0,91%	€ 17.697	€ -	€ 18.053	€ -	€ 18.416	€ -
Weert	3,68%	€ 71.627	€ -	€ 73.068	€ -	€ 74.538	€ -
TOTAAL	100%	€ 1.948.331	€ -	€ 1.987.531	€ -	€ 2.027.515	€ -

Vanaf 1 januari 2018 worden de diensten op het gebied van regie niet langer extern ingekocht maar zijn deze ondergebracht binnen de organisatie Omnibuzz. Hiertoe heeft Omnibuzz het callcenter van PZN per 1 januari 2018 overgenomen. De medewerkers van PZN

zijn per deze datum in dienst gekomen bij Omnibuzz, vanaf 1 maart 2018 hebben zij een ambtelijke aanstelling. De kosten voor regie bestaan dan ook volledig uit de salariskosten van de medewerkers van het callcenter, binnen Omnibuzz is dit de afdeling Uitvoering.

Voor een toelichting op de formatieve

samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar “Structuur werkorganisatie” op pagina 21.

Zoals ook toegelicht in hoofdstuk 2 wordt de planning nog niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd, de planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2020 de verantwoordelijkheid van de vervoerders.

De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven op pagina 43. In voorbereiding op de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract voor het vraagafhankelijk vervoer in 2019 zal bekeken worden of dit in- of exclusief planning zal worden aanbesteed.



4.4.4 KOSTEN BEDRIJFSVOERING 2020-2022

De totale bedrijfsvoering kosten, 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 2018).
- 50% Op basis van aantal pashouders (Bron: klantadministratie Omnibuzz peildatum 1 januari 2018).

		2020				2021				2022			
	Verdeelsleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal		Beheer	Lonen	Kapitaal		Beheer	Lonen	Kapitaal	
Beek	1,39%	€ 15.177	€ 31.477	€ 117	€	15.394	€ 31.031	€ 118	€	15.625	€ 31.687	€ 120	
Beekdaelen	2,99%	€ 32.626	€ 67.667	€ 251	€	33.093	€ 66.708	€ 254	€	33.590	€ 68.119	€ 258	
Beesel	1,18%	€ 12.893	€ 26.740	€ 99	€	13.077	€ 26.361	€ 100	€	13.274	€ 26.918	€ 102	
Bergen	0,93%	€ 10.104	€ 20.956	€ 78	€	10.249	€ 20.659	€ 79	€	10.402	€ 21.096	€ 80	
Brunssum	2,72%	€ 29.638	€ 61.469	€ 228	€	30.063	€ 60.598	€ 231	€	30.513	€ 61.880	€ 234	
Echt-Susteren	2,89%	€ 31.484	€ 65.298	€ 242	€	31.935	€ 64.373	€ 245	€	32.414	€ 65.734	€ 249	
Eijsden-Margraten	2,11%	€ 22.953	€ 47.604	€ 176	€	23.281	€ 46.929	€ 179	€	23.631	€ 47.922	€ 182	
Gennep	1,49%	€ 16.298	€ 33.801	€ 125	€	16.531	€ 33.322	€ 127	€	16.779	€ 34.027	€ 129	
Gulpen-Wittem	1,26%	€ 13.715	€ 28.444	€ 105	€	13.911	€ 28.041	€ 107	€	14.120	€ 28.635	€ 108	
Heerlen	7,71%	€ 84.077	€ 174.374	€ 646	€	85.280	€ 171.903	€ 655	€	86.559	€ 175.539	€ 665	
Horst aan de Maas	3,00%	€ 32.731	€ 67.883	€ 251	€	33.199	€ 66.921	€ 255	€	33.697	€ 68.337	€ 259	
Kerkrade	5,41%	€ 58.988	€ 122.340	€ 453	€	59.832	€ 120.606	€ 460	€	60.730	€ 123.158	€ 467	
Landgraaf	3,94%	€ 42.919	€ 89.013	€ 330	€	43.533	€ 87.752	€ 334	€	44.186	€ 89.608	€ 340	
Leudal	3,08%	€ 33.631	€ 69.751	€ 258	€	34.113	€ 68.762	€ 262	€	34.624	€ 70.217	€ 266	
Maasgouw	2,19%	€ 23.828	€ 49.418	€ 183	€	24.169	€ 48.718	€ 186	€	24.531	€ 49.748	€ 188	
Maastricht	11,70%	€ 127.507	€ 264.448	€ 979	€	129.332	€ 260.700	€ 994	€	131.272	€ 266.215	€ 1.009	
Meerssen	2,06%	€ 22.472	€ 46.606	€ 173	€	22.793	€ 45.946	€ 175	€	23.135	€ 46.917	€ 178	
Nederweert	1,32%	€ 14.404	€ 29.873	€ 111	€	14.610	€ 29.450	€ 112	€	14.829	€ 30.073	€ 114	
Peel en Maas	3,00%	€ 32.663	€ 67.743	€ 251	€	33.131	€ 66.783	€ 255	€	33.628	€ 68.196	€ 258	
Roerdalen	1,53%	€ 16.725	€ 34.687	€ 128	€	16.964	€ 34.195	€ 130	€	17.218	€ 34.918	€ 132	
Roermond	5,02%	€ 54.726	€ 113.501	€ 420	€	55.509	€ 111.893	€ 427	€	56.342	€ 114.260	€ 433	
Simpelveld	0,94%	€ 10.220	€ 21.197	€ 78	€	10.366	€ 20.896	€ 80	€	10.522	€ 21.338	€ 81	
Sittard-Geleen	10,03%	€ 109.365	€ 226.821	€ 840	€	110.930	€ 223.607	€ 852	€	112.594	€ 228.337	€ 865	
Stein	2,05%	€ 22.366	€ 46.386	€ 172	€	22.686	€ 45.729	€ 174	€	23.026	€ 46.696	€ 177	
Vaals	0,98%	€ 10.694	€ 22.180	€ 82	€	10.847	€ 21.866	€ 83	€	11.010	€ 22.328	€ 85	
Valkenburg aan de Geul	1,65%	€ 18.034	€ 37.402	€ 138	€	18.292	€ 36.872	€ 141	€	18.566	€ 37.652	€ 143	
Venlo	10,06%	€ 109.687	€ 227.489	€ 842	€	111.257	€ 224.266	€ 855	€	112.926	€ 229.009	€ 868	
Venray	2,78%	€ 30.346	€ 62.938	€ 233	€	30.781	€ 62.046	€ 237	€	31.242	€ 63.358	€ 240	
Voerendaal	0,91%	€ 9.903	€ 20.539	€ 76	€	10.045	€ 20.248	€ 77	€	10.195	€ 20.676	€ 78	
Weert	3,68%	€ 40.081	€ 83.128	€ 308	€	40.655	€ 81.950	€ 312	€	41.265	€ 83.683	€ 317	
TOTAAL	100%	€ 1.090.255	€ 2.261.170	€ 8.371	€	1.105.859	€ 2.229.131	€ 8.497	€	1.122.447	€ 2.276.282	€ 8.624	

4.4.5 EINDRESULTAAT

	2020	2021	2022	Totaal
Beek	€ 251.934	€ 255.814	€ 260.891	€ 768.639
Beekdaelen	€ 566.754	€ 575.597	€ 587.026	€ 1.729.376
Beesel	€ 185.436	€ 188.160	€ 191.890	€ 565.486
Bergen	€ 128.547	€ 130.346	€ 132.927	€ 391.820
Brunssum	€ 595.486	€ 605.132	€ 617.160	€ 1.817.778
Echt-Susteren	€ 522.115	€ 530.153	€ 540.676	€ 1.592.943
Eijsden-Margraten	€ 339.260	€ 344.292	€ 351.120	€ 1.034.673
Gennep	€ 320.995	€ 326.170	€ 332.652	€ 979.817
Gulpen-Wittem	€ 224.249	€ 227.687	€ 232.205	€ 684.141
Heerlen	€ 1.726.110	€ 1.754.211	€ 1.789.081	€ 5.269.402
Horst aan de Maas	€ 483.431	€ 490.600	€ 500.329	€ 1.474.360
Kerkrade	€ 1.182.102	€ 1.201.239	€ 1.225.114	€ 3.608.455
Landgraaf	€ 883.943	€ 898.344	€ 916.202	€ 2.698.490
Leudal	€ 481.344	€ 488.402	€ 498.085	€ 1.467.832
Maasgouw	€ 415.543	€ 422.034	€ 430.414	€ 1.267.990
Maastricht	€ 3.184.973	€ 3.238.934	€ 3.303.388	€ 9.727.295
Meerssen	€ 449.171	€ 456.438	€ 465.510	€ 1.371.118
Nederweert	€ 185.933	€ 188.551	€ 192.286	€ 566.770
Peel en Maas	€ 491.773	€ 499.113	€ 509.013	€ 1.499.899
Roerdalen	€ 253.643	€ 257.438	€ 262.545	€ 773.626
Roermond	€ 834.498	€ 847.008	€ 863.809	€ 2.545.314
Simpelveld	€ 151.796	€ 154.052	€ 157.107	€ 462.955
Sittard-Geleen	€ 1.952.468	€ 1.983.164	€ 2.022.550	€ 5.958.183
Stein	€ 284.250	€ 288.227	€ 293.934	€ 866.411
Vaals	€ 167.493	€ 170.026	€ 173.400	€ 510.919
Valkenburg aan de Geul	€ 330.513	€ 335.745	€ 342.414	€ 1.008.672
Venlo	€ 1.570.902	€ 1.593.942	€ 1.625.542	€ 4.790.387
Venray	€ 437.486	€ 443.918	€ 452.719	€ 1.334.123
Voerendaal	€ 188.918	€ 191.940	€ 195.754	€ 576.612
Weert	€ 522.151	€ 529.533	€ 540.022	€ 1.591.706
TOTAAL	€ 19.313.218	€ 19.616.210	€ 20.005.765	€ 58.935.193



5

BIJLAGEN

5. BIJLAGEN

5.1 STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN

Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven						2019				
Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag vd kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin vh dienstjr.	Vermeerde-ringen in het dienstjaar	Verminde-ringen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjr.	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaal-uitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjr. (kol. 2+3-4)	% of andere maatstaf van afschr.	Totaal 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)
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	205.081	-	-	205.081	10,00%	22.903	20.508	-	182.178	161.670
Hardware	70.969	-	-	70.969	33,33%	23.654	23.654	-	47.315	23.661
Inrichting en verbouwing	103.066	-	-	103.066	4,00%	4.123	4.123	-	98.943	94.821
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	5.452	5.452	-	76.294	70.841
Totaal Wmo-vervoer	460.862	-	-	460.862		56.132	53.737	-	404.730	350.993
Totaal-generaal	460.862	-	-	460.862		56.132	53.737	-	404.730	350.993

Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven			
Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde v h dienstjr.		Boekwaarde aan het einde v h dienstjr.
Programma Wmo-vervoer	2020	2021	2022
Inventaris	141.162	120.654	100.146
Hardware	7	-	-
Inrichting en verbouwing	90.698	86.575	82.453
Technische installaties	65.389	59.936	54.484
Totaal Wmo-vervoer	297.256	267.165	237.082
Totaal-generaal	297.256	267.165	237.082

5.2 STAAT VAN RESERVES

Staat van reserves								2019
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 2018	Reserves na bestemming ultimo 2018
Reserves								
Algemene reserve	1.124.000	-	-	-	1.124.000	-	-	1.124.000
Bestemmingsreserve Personeel	60.659	-	-	46.711	13.948	-	-	13.948
Totaal Reserves	1.184.659	-	-	46.711	1.137.948	-	-	1.137.948

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2020	Reserves na bestemming ultimo 2021	Reserves na bestemming ultimo 2022
Reserves			
Algemene reserve	1.124.000	1.124.000	1.124.000
Bestemmings reserve	-	-	-
Totaal algemene reserves	1.124.000	1.124.000	1.124.000

5.3 OPBOUW ALGEMENE RESERVE

De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz na toetreding van de overige 22 Limburgse gemeenten zijn als volgt bepaald:

1 Onzekerheid omtrent vervoersvolumes / beheersbaarheid van het vervoer

Hiermee wordt het risico afgedekt dat er meer instroom in het doelgroepenvervoer is dan begroot. Het risico wordt geschat op 4% van de bruto totale vervoerskosten zoals opgenomen in de begroting van het bedrijfsplan.

Bruto vervoerskosten 2017	Risico 4%	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 707.213	25%	€ 176.803

2 Personeel

Hiermee wordt het risico afgedekt dat er plotseling een sleutelpositie van de GR Omnibuzz niet wordt ingevuld (ziekte of verloof), alsook het risico dat er fouten worden gemaakt door het personeel met een financiële impact tot gevolg.

Inschatting	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 360.000	25%	€ 90.000

3 Inkooprisico

Het risico van foutieve inkoop vervoer (zogenaamde leegloopuren) wordt hiermee opgevangen. Inschatting is dat dit 5% a 10% van de bruto vervoerskosten zal zijn

Inkoop vervoer	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 1.326.025	25%	€ 331.506

4 Decentralisatie taken naar gemeenten

Het risico dat er plots extra taken vanuit de gemeenten doorgeschoven worden naar de regiecentrale wordt hiermee afgedekt. Inschatting is dat dit 5% a 10% van de bruto vervoerskosten, alsook de beheerskosten en de kosten voor regie en planning zal zijn.

Begroting vervoer / beheer / r&p	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 17.680.335	€ 1.326.025	25%	€ 331.506
€ 1.679.992	€ 125.999	25%	€ 31.500
€ 2.907.328	€ 218.050	25%	€ 54.512
			€ 417.519

5 Regie en planning

Hiermee wordt het risico afgedekt dat de kosten voor Regie en Planning hoger uitvallen dan begroot. Ook hier is de inschatting dat het 5% a 10% van de kosten voor Regie en Planning zal zijn:

Kosten Regie en Planning	Risico 7,5% gemiddeld	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
€ 2.907.328	€ 218.050	50%	€ 109.025

	Totaal benodigde weerstandcapaciteit	€	1.124.853
	Afgerond	€	1.124.000



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