



Inhoud

1.	INLEIDING	3
2.	ALGEMEEN	6
2.1	Wie is Omnibuzz?	6
2.2	Missie	6
2.3	Uitwerking visie en fasering	7
2.4	Ontwikkelingen	10
2.5	Beheersmaatregelen	12
3.	DE BELEIDSBEGROTING	16
3.1	Programma Omnibuzz-vervoer	16
3.2	Paragrafen	18
4.	FINANCIËLE BEGROTING	30
4.1	Financiële kaders	30
4.2	Overzicht van baten en lasten per taakveld	31
4.3	Toelichting op de baten en lasten	32
4.4	Analyse eerste begrotingswijziging 2020 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020	42
5.	BIJLAGEN	46
5.1	Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	46
5.2	Staat van reserves	46

1. INLEIDING

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2020 van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz (begroting 2020-1). Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het (collectief) vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016), de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In 2019 is het bedrijfsplan geactualiseerd. Het algemeen bestuur van Omnibuzz heeft met dit geactualiseerde bedrijfsplan ingestemd op 3 juli 2019. Tevens is dit plan met de gemeenteraden gedeeld als bijlage bij de recente wijziging van de GR Omnibuzz. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld. In deze begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2020 leiden.

BELANGRIJKE ONTWIKKELINGEN

Ten opzichte van 2018 is het vervoersvolume in alle deelnemende gemeenten in 2019 gedaald met 1,7% van het totaal aantal zones. Deze daling kan niet los worden gezien van de beperkende maatregelen die de gemeente Maastricht per 1 maart 2019 heeft doorgevoerd. Omdat het vervoersvolume van de gemeente Maastricht groot is, hebben deze maatregelen grote impact op de totaalcijfers van Omnibuzz. Er zijn echter ook nog veel gemeenten waarin in 2019 het vervoer is toegenomen; in 13 van de 30 gemeenten zien wij nog steeds een stijging.

In deze begrotingswijziging zijn wij uitgegaan van de gerealiseerde vervoersvolumes van heel 2019. De volumeontwikkeling varieert sterk tussen de gemeenten onderling. In de begrotingswijziging is rekening gehouden met deze diversiteit door een stijgingspercentage op gemeenteniveau af te spreken. Doordat gemeenten met wisselende opslagpercentages werken, is de financiële impact dus niet gelijk aan de ontwikkeling van het vervoer. Deze opzet heeft ertoe geleid dat er gemiddeld minder overschrijding op de begroting is of het vervoer onder de begrote volumes is gebleven. Toch zijn er nog 10 gemeenten waarbij het gerealiseerde vervoersvolume in 2019 groter is dan begroot.

Aanbesteding

In 2019 heeft Omnibuzz de aanbesteding van het vervoer vanaf 1 januari 2020 afgerond voor een periode van 5 jaar met 3 jaar verlengingsoptie. In deze begrotingswijziging wordt gerekend met een nieuw voorcalculatorisch gemiddelde op basis van de vervoerstarieven uit de nieuwe contracten. Dit leidt tot een aanzienlijke stijging van het

vervoerstarif per zone. Daarnaast is de NEA-index voor 2020 vastgesteld op 6,7%. In de oorspronkelijke begroting 2020 was, op basis van historische cijfers, gerekend met 2,2%. Ook dit betekent een kostenverhoging van het vervoer. Omnibuzz kan zich echter niet vinden in een belangrijk uitgangspunt van de NEA-index voor 2020, namelijk een éénmalige compensatie voor de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor taxibedrijven. Omnibuzz is derhalve op verzoek van het dagelijks bestuur gaan onderhandelen met de gecontracteerde vervoerders. Dit heeft tot een akkoord geleid met als kern dat de NEA-index gehandhaafd blijft en een korting berekend wordt op het vervoer. Dit onderhandelingsresultaat heeft een behoorlijke impact op het vervoersresultaat en compenseert de kostenstijging op vervoer voor een groot deel. Onder de streep nemen de kosten per vervoerszone echter toe.

Als reactie op de stijgende tendens in zowel het vervoersresultaat als de volumes van het vervoer, is een aantal interne beheersmaatregelen uitgewerkt en toegepast. De effecten hiervan zijn, voor zover mogelijk, in deze begrotingswijziging verwerkt.

In deze begroting leest u meer over deze en andere wijzigingen en ontwikkelingen en de financiële vertaling hiervan voor de gemeenten.



2

ALGEMEEN

2. ALGEMEEN

2.1 WIE IS OMNIBUZZ?

Omnibuzz is een gemeenschappelijke regeling en verantwoordelijk voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. Onze ruim 41.000 klanten hebben van deze gemeenten een indicatie voor het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo gekregen.

Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De gemeenten ontvangen structureel management- en voortgangsinformatie en er vindt periodiek overleg plaats. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. Het grote bereik van Omnibuzz, met Limburg en omliggende delen van Brabant, Gelderland, België en Duitsland als werkgebied, in combinatie met een slagvaardige organisatie, maken een efficiënte beleidsuitvoering mogelijk. Dankzij ons vervoer kunnen onze klanten deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. Hiervoor zetten wij in op efficiënt vervoer en de eigen kracht van onze klanten. De uitdaging is deze functie zodanig te vervullen dat vervoer en activiteiten ook op lange termijn geborgd zijn en vervoer de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden.

Het doel van Omnibuzz is: 'Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.' Hierbij ligt een sterke focus op het bieden van oplossingen voor vervoersvragen van klanten. Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. Om te sturen op de best passende vervoeroplossingen is Omnibuzz ingericht als mobiliteitscentrale. Deze centrale is een goed instrument om bovenstaande ambities, zoals het optimaliseren van het gebruik van het reguliere openbaar vervoer of ander alternatief vervoer, voor de gemeenten te realiseren. Deze flexibele invulling biedt veel voordelen. De beleidsmatige aspecten en het operationele proces komen bij

elkaar, waardoor wij dit goed op elkaar afstemmen en optimaliseren. Bovendien maakt deze flexibiliteit het mogelijk dat andere vervoersvormen, indien gewenst, kunnen instromen in dezelfde centrale.

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.”

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. Door dit slim te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd binnen de gestelde kaders van de gemeenten.

Omnibuzz wil voortdurend blijven verbeteren en nieuwe concepten ontwikkelen. Daarom investeren wij permanent in kennisontwikkeling.

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

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

SLIM VERVOER

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk netwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders. Door dit ‘slim’ te doen, wordt het vervoer voor de reiziger passend en kwalitatief hoogwaardig uitgevoerd en blijft het ook betaalbaar. Daarom is het belangrijk om te blijven investeren, te verbeteren en nieuwe concepten te ontwikkelen. Als kenniscentrum beschikken wij over gegevens van gebruikers, vervoerders, instellingen en overheden. Daardoor zijn wij in staat alle belangen af te wegen en voor een optimale onderlinge afstemming te zorgen.

MAATSCHAPPELIJK VERBINDEN

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. 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. 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

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.

Ter ondersteuning van deze taak heeft Omnibuzz gedurende 2019 een toetsingskader ontwikkeld, waarin informatie over de inrichting van deze processen van alle deelnemende gemeenten verzameld en verwerkt is. Elke afzonderlijke gemeente kan op basis van dit document zelf bepalen welke elementen uit het toetsingskader al dan niet worden geïntegreerd in de eigen interne processen. Bovendien blijft Omnibuzz op basis van analyses op het vervoer proactief adviseren richting individuele gemeenten als de cijfers hiertoe aanleiding geven. Het herzien

van bepaalde vervoersindicaties kan besparingsmogelijkheden voor gemeenten tot gevolg hebben.

REGIEMODEL




Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer.

Door de integratie van nieuwe taken zal Omnibuzz steeds meer grip krijgen op relevante reisinformatie. Hierdoor zijn wij steeds beter in staat gemeenten te adviseren bij het bepalen van dit beleid.

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 efficiencyvoordelen op die zich uiten in kwaliteitsverbetering en kostenbeheersing. Op die manier krijgen gemeenten steeds meer grip op het vervoer en kan men flexibeler omgaan met de inrichting van het vervoer.

Gezien de omvang van het einddoel vindt de implementatie gefaseerd plaats. De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is flexibel en dynamisch en bijsturing is altijd mogelijk en vaak ook nodig. De belangrijkste ontwikkelingen zijn vertaald in een actualisering van het bedrijfsplan.

De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn. Deze drie pijlers zijn:

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

2.3.1 KANTELEN VAN VERVOER EN GEBRUIK VAN OV STIMULEREN

Omnibuzz hanteert twee belangrijke instrumenten om deze ambitie te realiseren:

DE VOOR ELKAAR PAS (VEP)

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

WWW.IKWILVERVOER.NL

Alle deelnemende Omnibuzz gemeenten zijn aangesloten bij www.ikwilvervoer.nl, een website die algemene reisinformatie combineert met informatie over lokale vervoersmogelijkheden per gemeente, zoals doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en andere maatwerkvarianten.

SAMENWERKING MET PROVINCIE LIMBURG

In 2019 zijn afspraken gemaakt voor structureel overleg met de Provincie Limburg en is een doorlopend (gezamenlijk) onderzoek gestart om de ambities binnen deze pijler te kunnen realiseren. Een belangrijke stap hierin is het gezamenlijk opstellen van een position paper waarin de kaders voor deze samenwerking worden vormgegeven. Naar verwachting wordt dit paper in de eerste helft van 2020 aan het dagelijks bestuur voorgelegd. Binnen dit kader kunnen wij de komende jaren verschillende projecten uitvoeren die bijdragen aan het optimaliseren van de toeleiding van onze klanten naar het openbaar vervoer. In dit overleg bespreken wij ook de ontwikkelingen op het gebied van andere vormen van gezamenlijke 'multimodale' samenwerking (MaaS). Hierbij wordt de combinatie gezocht met de ontwikkeling van het klantportaal en de rol van www.ikwilvervoer.nl, die ook mogelijkheden bieden om reisadvies op maat over verschillende vervoersvormen aan klanten te geven. Ook kijken we naar een mogelijke bredere inzet van de VEP voor onze huidige klanten en wellicht ook als voorliggende voorziening. Aspecten zoals:

- Het stimuleren van OV gebruik via maatjes.
- Ambassadeurs of ondersteuning/begeleiding van klanten.
- De inrichting van het Limburgnet en de halteplaatsen.
- Het ontwikkelen van slimme laadinfrastructuur

vallen ook onder de scope van deze samenwerking.

De prioritering en planning van de deelprojecten gebeurt in onderlinge afstemming met de Provincie Limburg en op basis van actualiteit. De rol van Omnibuzz varieert van klankbord, adviseur (mede) onderzoeker tot (mede) opdrachtgever. In de begroting is daarom een bedrag opgenomen voor onderzoek Maatwerk OV en DGV, waaronder wij deze projecten kunnen uitvoeren.

2.3.2 HET EFFICIËNTER ORGANISEREN VAN DOELGROEPENVERVOER

Binnen het huidige Omnibuzz Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) wordt optimale efficiëntie nagestreefd.

AANBESTEDING COLLECTIEF VRAAGAFHANKELIJK VERVOER (CVV)

Het CVV-vervoer is in 2019 opnieuw aanbesteed via langdurige contracten (5 jaar, met 3 jaar verlengingsoptie) zodat kwaliteit en continuïteit geborgd zijn. De contracten zijn inclusief de planningstaak aanbesteed. Het bestek is uiterst zorgvuldig voorbereid en uitgewerkt. Dit heeft geleid tot een bestek waarover het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) zeer positief zijn en zelfs spreken van een "bijna perfect bestek".



De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen. In totaal hebben 13 bedrijven ingeschreven. De nieuwe vervoerscontracten zijn vanaf 1 januari 2020 aan zes taxibedrijven gegund. Twee bedrijven krijgen twee percelen. De bedrijven die het Omnibuzz-vervoer vanaf 1 januari 2020 gaan uitvoeren zijn:

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

In de aanbestedingseisen heeft Omnibuzz gekozen voor een relatief lange looptijd zodat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Bij de beoordeling van de inschrijvingen lag de focus daarom op kwaliteit. Vervoerders konden scoren op de aspecten goed

werkgeverschap (vervoerders werken met vaste medewerkers), milieu en duurzaamheid (uitstootvrije voertuigen). De prijs woog slechts 20% mee.

Het is bovendien een ademend bestek dat ruimte biedt voor instroomscenario's van andere vervoersvormen en de (door-)ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten etc. Deze concepten dragen bij aan de beheersbaarheid van vervoer voor de deelnemende gemeenten en dragen ook bij aan het mitigeren van het dreigende risico van de chauffeurstekorten. Omnibuzz zal vanuit het partnerschap met de gecontracteerde vervoerders voorstellen ontwikkelen om chauffeurstekort aan te pakken door:

-  Het optimaliseren van de efficiëntie en bundeling in het vervoer (minder ritten).
-  Het stimuleren van wervingsacties (meer chauffeurs).

Binnen dit kader zijn tal van mogelijkheden in kaart gebracht, waaronder het inrichten van een vervoerdersportaal, Social Return, gezamenlijke wervingsacties, stimuleren eerder boeken en effectuering vraagspreiding. Dit gaat gepaard met inzet van medewerkers van Omnibuzz en kan eventueel tot aanvullende kosten leiden om wervingsacties voor chauffeurs vorm te geven.

De vraagspreiding van het vervoer en het omgaan met de piekbelasting van de vervoerders kan ook bijdragen aan het bestrijden van het chauffeurstekort, doordat de efficiëntie toeneemt. Omnibuzz heeft hiervoor externe advisering begroot en bovendien kan de implementatie van piekspreiding gepaard gaan met technische aanpassingen in de systemen.

BESTUURSAKKOORD ZERO EMISSIE DOELGROEPENVERVOER

In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer', dat tijdens de vergadering van het algemeen bestuur Omnibuzz in december 2019 is ondertekend, hebben de gemeenten afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer vanaf 2025 volledig zero emissie is. Met de ondertekening van dit akkoord geeft Omnibuzz een krachtig signaal af. Door te kiezen voor elektrische voertuigen zorgen Omnibuzz en haar vervoerders voor

vermindering van luchtverontreiniging en een beter klimaat. Er is, in overleg met de vervoerders, gekozen voor een gezond ingroeimodel, waarbij er jaarlijks meer elektrische voertuigen bij komen. Omnibuzz en de vervoerders werken daarnaast samen aan het vergroten van het aantal elektrische laadpunten in het openbare gebied.

INSTROOM ANDER DOELGROEPENVERVOER

De gemeentelijke werkgroepen voor leerlingenvervoer, Wmo-BG en Jeugd hebben in 2018 geconcludeerd dat het vooralsnog niet verstandig is om (een of meerdere van) deze vervoerssoorten direct en Limburg breed te laten instromen bij Omnibuzz. De uitgebrachte adviezen sluiten nauw aan op de ideeën van Omnibuzz over de combinatie van vervoersvormen. Omnibuzz opteert op basis van de adviezen en eigen inzichten voor een regionale, kleinschalige aanpak van mogelijke instroom. Zo kan een geleidelijke doorgroei naar een mobiliteitscentrale plaatsvinden.

Gemeenten kunnen op individuele basis of als regio een vervoersprobleem bij Omnibuzz voorleggen. Gezamenlijk zal dan worden bekeken of instroom mogelijk en wenselijk is en tegen welke voorwaarden dit gebeurt. Omnibuzz zal de organisatie intern verder inrichten, zodat instroom op kleine schaal vrijwel moeiteloos kan plaatsvinden binnen de huidige contracten. Dat betekent extra flexibiliteit en mogelijkheden tot maatwerk voor de deelnemende gemeenten.

2.3.3 OMNIBUZZ ALS SLIMME ORGANISATIE

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met een aantal reguliere (dagelijkse) werkzaamheden zoals ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe vervoersconcepten ontwikkelt en deelnemende gemeenten ondersteunt in de beleidsontwikkeling. Daarnaast is Omnibuzz hierdoor in staat om externe ondersteuning in bijvoorbeeld een aanbestedingstraject of de afhandeling van een faillissement tot een minimum te beperken.

Omnibuzz is meer en meer in staat om zelfstandig voor gemeenten als kenniscentrum te functioneren. Daarom willen wij

in 2020 en de daaropvolgende jaren de externe afhankelijkheid afbouwen. Het betreft zowel de afhankelijkheid van adviseurs als van externe aanbieders van software, rapportagetools en systemen voor de dagelijkse bedrijfsvoering. Dit vraagt om een permanente investering in de eigen organisatie. Hier tegenover staan, op termijn, een structurele besparing en meer flexibiliteit in de organisatie waardoor wij de doorontwikkeling van de instrumenten kunnen aanpassen aan de wensen van gemeenten.

In 2020 gaat Omnibuzz verder met de doorontwikkeling van:

- Het klantportaal.
- De tariefstructuur voor klantbijdragen.
- De verdeelsystematiek tussen gemeenten.
- Het uitwerken van concepten als vraagspreiding.

Aan de hand van themabijeenkomsten worden de contactambtenaren en hun financiële collega's meegenomen in deze kennisontwikkeling en actief betrokken bij belangrijke onderwerpen. Dit draagt bij aan onderlinge kennisoverdracht en gedragen voorstellen in het besluitvormingsproces. Vanuit de staf is een medewerker gericht op het relatiebeheer, advies en de ondersteuning in specifieke behoeften van gemeenten. De overheveling van deze functie naar de stafafdeling, samen met de adviseurs en het centraal meldpunt klachten, heeft tot gevolg dat de functie van manager advies en projecten structureel komt te vervallen.

EXTERNE ONDERSTEUNING

Omnibuzz kan de gemeenten grotendeels zelfstandig adviseren met betrekking tot vervoer. Om de organisatie lean en mean te houden, heeft Omnibuzz intern beperkte kennis van een aantal juridische en wettelijke aspecten rondom het vervoer. Dit betreft bijvoorbeeld aanpassingen in de gemeenschappelijke regeling, de dienstverleningsovereenkomst of het opstellen van het uittredingsprotocol. Voor deze onderwerpen kan Omnibuzz terugvallen op de concernjurist van de gemeente Roermond die als voorzitter van de werkgroep Wijziging GR Omnibuzz nauw betrokken is bij Omnibuzz. Voor specifieke juridische advisering in de contractuele sfeer van het vervoer heeft Omnibuzz expertise in huis, deze wordt indien

noodzakelijk juridisch getoetst door een externe partij om mogelijke risico's te minimaliseren. Voor 2020 is in dit opzicht meer ondersteuning begroot vanwege de kaders die in de nieuwe vervoerscontracten zijn vastgelegd over bijvoorbeeld volumeschommelingen.

Met betrekking tot de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is op hoofdlijnen interne kennis aanwezig. De functies van privacy officer en functionaris gegevensbescherming zijn ondergebracht bij functionarissen met andere inhoudelijke expertise. De AVG is een factor om rekening mee te houden in de dagelijkse uitvoering van het vervoer en specifiek in een aantal lopende projecten, zoals het klantportaal, het melden van signalen over verward gedrag en het project digitale archivering. Voor dit laatste project kan Omnibuzz een beroep doen op de expertise van de archiefinspecteur van Sittard-Geleen. Bredere ondersteuning op het gebied van de AVG kan Omnibuzz verkrijgen via extern advies, eventueel via een van de deelnemende gemeenten. De functie blijkt tot nu toe zeer moeizaam structureel in te vullen, waardoor Omnibuzz hiervoor voorlopig afhankelijk blijft van extern advies.

Vanwege de actuele ontwikkelingen op het gebied van cybercriminaliteit zet Omnibuzz in 2020 een aantal acties uit op het gebied van cybersecurity en de beveiliging van de systemen en data. Bovendien zal in 2020 aandacht worden besteed aan compliance in het kader van de aanbestedingsplicht van een aantal diensten waar Omnibuzz gebruik van maakt.

2.4 ONTWIKKELINGEN




2.4.1 VERVOERSRESULTAAT

Omdat de eigen bijdrage van de klanten – als gevolg van afspraken met de Belastingdienst over de verwerking van de btw met ingang van 1 april 2019 -niet meer als opbrengst in het programma van Omnibuzz verantwoord mag worden, is er sprake van een hoger vervoersresultaat. De eigen bijdrage van de klant wordt door Omnibuzz aan de gemeenten uitgekeerd zal door de afzonderlijke gemeenten als opbrengst meegenomen moeten worden in het Wmo-programma en in de jaarrekening. In de begroting van Omnibuzz wordt de klantbijdrage derhalve niet verwerkt en eventuele wijzigingen

hierin hebben dan ook geen effect op de begroting. Uiteraard hebben wijzigingen in de klantbijdrage wel effect op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. De vervoerskorting (als gevolg van de onderhandelingen met de vervoerders naar aanleiding van de NEA-index 2020) wordt verrekend in het vervoersresultaat en wordt wel in de begroting meegenomen.

De oorspronkelijke begroting 2020 is gebaseerd op de realisatie van het aantal zones in 2018 met een eventuele opslag. De basis voor de begrotingswijziging 2020-1 is het aantal gerealiseerde zones in 2019. Deze realisatie ligt voor een aantal gemeenten op een hoger niveau dan in 2018 en voor andere gemeenten ligt deze juist lager. Gemeenten kunnen naar eigen wens een opslagpercentage aangeven voor de begroting 2020-1 waarmee de realisatie 2019 eventueel wordt verhoogd, zodat zij een verwachte vervoersontwikkeling binnen de begroting kunnen opvangen. De opslagpercentages voor de begroting 2020-1 variëren tussen de 0% en 5%.

De ontwikkeling van het volume varieert aanzienlijk tussen de gemeenten. De kosten per eenheid (zones) is in de basis voor alle gemeenten gelijk. De zoneprijs is in 2020-1 hoger dan in de begroting 2020 als gevolg van:

-  Het aanbestedingsresultaat: de tarieven in de nieuwe vervoerscontracten per 1-1-2020 zijn hoger dan in voorgaand contract.
-  Het hoger uitvallen van de NEA-index. Deze valt voor 2020 hoger uit dan oorspronkelijk begroot, hetgeen doorwerkt in de vervoerstarieven en klantbijdragen.
-  Het onderhandelingsresultaat naar aanleiding van de NEA-index. Omnibuzz betwist een belangrijk onderdeel van de NEA-index 2020, namelijk de compensatie ineens van de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor taxivoertuigen. Onderhandelingen met de gecontracteerde vervoerders hebben geleid tot een akkoord met als kern dat de NEA-index gehandhaafd blijft, maar een korting berekend wordt op het vervoer. Dit onderhandelingsresultaat compenseert de kostenstijging op vervoer voor een deel.

2.4.2 BEDRIJFSVOERING

BONUS/MALUS

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus/malus. Hierop heeft een verrekening plaatsgevonden op basis van de methodiek van de bonus/malus regeling in de nieuwe vervoerscontracten en zijn de berekening van de goede en de ondermaatse prestaties beter met in verhouding. Concreet worden minder goede prestaties nu minder zwaar bestraft.

CAO

Daarnaast hebben de cao-partijen een akkoord bereikt over een nieuwe cao voor de gemeenteambtenaren met een looptijd van 24 maanden, te weten tot januari 2021. Deze effecten zijn verwerkt in de begroting 2020-1. De Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) is op 1 januari 2020 in werking getreden en is ook van toepassing op het personeel van Omnibuzz. Omnibuzz is per 1 januari eveneens overgestapt naar het Shared Service Centre Zuid-Limburg voor de salarisverwerking. Dit project is in 2019 volledig geïmplementeerd. Zij verzorgen vanaf 2020 de salarisadministratie.

AUTOMATISERING

E-facturatie is geïmplementeerd begin 2019 conform wettelijke deadline van 18 april 2019. Hiermee voldoet Omnibuzz aan de EU-richtlijnen. Bovendien zal dit naar verwachting voor Omnibuzz efficiencyvoordelen opleveren. De verdere optimalisatie van e-facturatie is voorzien begin 2020. In 2020 zullen wij tevens het klantportaal verder gaan ontwikkelen. De ritreservingssoftware TAMIS die eind 2018 is geïmplementeerd zal verder worden gefinetuned. Naar verwachting zullen de bestaande systemen voor ritreservering, klantenservice en financiële administratie in 2020 regelmatig aangepast worden naar aanleiding van de ontwikkelingen rond het klantportaal, het digitaal archief of anderszins.

Tenslotte zet Omnibuzz de ambitie om zoveel mogelijk klanten op rekening te laten rijden ook in 2020 door. Ook hier zullen de systemen op voorbereid moeten worden.

Deze automatiseringskosten zijn op voorhand moeilijk helemaal in te schatten. De verwachte kosten die op dit moment bekend zijn, zijn verwerkt in de begroting 2020-1. Naar verwachting zijn er in 2020 een aantal investeringen aan het kantoorpand van Omnibuzz nodig, waaronder het vernieuwen van de klimaatinstallatie en het inrichten van een no-break noodstroomvoorziening. Tevens onderzoekt Omnibuzz de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen, zodat wij duurzame energie kunnen opwekken. Wat de kosten hiervan zijn is nog niet duidelijk, mede omdat er overleg plaatsvindt met de verhuurder over de financiering van deze werkzaamheden. De financiële kaders zijn dus niet voor alle geplande taken en projecten in 2020 op voorhand helder. Zodra helderheid is ten aanzien van de financiën zullen wij dit, indien nodig, separaat voorleggen aan het bestuur.

2.4.3 OMGAAN MET GROEIENDE ZORGBEHOEFTE EN VERWARD GEDRAG

Sinds 2019 hebben gemeenten de opgave om verward gedrag van mensen vroegtijdig te signaleren. Omnibuzz heeft daarom passend beleid ontwikkeld voor deze groeiende doelgroep in het vervoer. Door het ontwikkelen van nieuwe indicaties 'extra zorg', 'persoonlijke overdracht' en 'verplichte begeleiding' kan deze groep op een verantwoorde manier gebruik maken van het vervoer en participeren in de samenleving. Deze nieuwe indicaties zijn onderdeel van de vervoerscontracten per 1 januari 2020. Alle systemen zijn aangepast aan de nieuwe indicaties en de gemeenten hebben informatie en instructies ontvangen over de nieuwe indicaties.

Voor de aanpassing in de systemen zijn eenmalige kosten gemaakt. De vervoerskosten door de toeslag op de nieuwe indicaties zijn niet begroot, aangezien hier nog geen ervaringscijfers van zijn. Wij zullen deze cijfers in de loop van 2020 registreren en indien wenselijk meenemen in toekomstige begrotingen.

De toenemende problematiek van beperkte zelfregie bij klanten uit zich op alle momenten dat er contact is met klanten; bij het uitvoeren van de rit (contact met de chauffeur) en het telefonisch contact. Dit leidt tot langere beltijden en leidt tot meer benodigde capaciteit bij ritreservering en klantenservice.

Bovendien betekent deze ontwikkeling dat er meer afstemming tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz nodig is. Dit is noodzakelijk willen wij deze kwetsbare klanten goed kunnen blijven vervoeren. In 2020 zal Omnibuzz anticiperen op deze ontwikkeling door interne processen waar nodig aan te passen. De signalen met betrekking tot verward gedrag kunnen bijdragen aan het invullen van de gemeentelijke opgave in de vroegsignalering van verward gedrag.

2.5 BEHEERSMAATREGELEN

2.5.1 INTERNE BEHEERSMAATREGELEN

Een aantal interne beheersmaatregelen die in 2018 en 2019 zijn doorgevoerd, hebben een structureel effect op de kosten voor bedrijfsvoering en beheer. De belangrijkste aspecten hierin zijn:

- De aanpassing van de openingstijden van ritreservering.
- De afschaffing van een extern callcenter voor de overflow van de klantenservice.
- Het minimaliseren van de postverzending ten gunste van digitale informatievoorziening.

Een aantal formatieve aanpassingen en de vervanging van inhuur door vaste aanstellingen leidt tot besparingen op de loonkosten.

Naast het wijzigen van de openingstijden van ritreservering, kunnen klanten sinds eind 2019 gebruik maken van het klantportaal voor het boeken van de ritten. Deze ritten worden direct verwerkt in de ritagenda software. Hier is dus geen tussenkomst van een callagent nodig. Omnibuzz promoot het klantportaal onder andere door het houden van informatiebijeenkomsten door heel Limburg. In de toekomst zullen wij het klantportaal steeds verder uitbouwen met nieuwe functionaliteiten zoals facturatie, ritbeoordeling en reisadvies, zodat er steeds meer klanten gebruik van kunnen gaan maken.

2.5.2 EXTERNE BEHEERSMAATREGELEN

Het terugbrengen van het vervoersvolume is in potentie de grootste beheersmaatregel. De toepassing van deze maatregel is in handen van de gemeenten. Op gemeentenniveau zijn in 2019 besluiten genomen over tariefswijzigingen en invoering van

reisbeperkingen door middel van budgettering. De invoering van een reisbeperking heeft geen directe invloed op de begroting, omdat het gerealiseerde volume van voorgaande jaren als uitgangspunt voor het volume is vastgelegd. In de afrekening zal een dergelijke maatregel effect sorteren en uiteindelijk zal dit door een dalend volume wel degelijk de toekomstige begrotingen beïnvloeden. Omnibuzz ondersteunt bij de voorbereiding van de besluitvorming over deze aspecten door het cijfermatige onderbouwen van potentiële effecten van de maatregelen en een duidelijke signalering van ontwikkelingen die afwijken van de begroting, maar deze beheersmaatregelen worden op gemeenteniveau bepaald. De contractuele afspraken met vervoerders dienen in deze context in ogenschouw te worden genomen, want vervoerders moeten tijdig geïnformeerd worden over nieuw beleid dat wijzigingen in het vervoersvolume kan veroorzaken. Omnibuzz zal de gemeenten adviseren en ondersteunen om tot optimale besluitvorming te komen.

Omnibuzz heeft de ambitie om de verwachtingen over de vervoersontwikkeling verder te ontwikkelen en ondersteunt gemeenten bij het reguleren van de toegang tot het vervoerssysteem aan de voorkant (indicatiestelling). Deze ondersteuning uit zich bijvoorbeeld in:

- Het toetsingskader dat ontwikkeld is op basis van input van de deelnemende gemeenten. Dit kan elke gemeente naar eigen inzicht gebruiken in de interne werkprocessen voor de indicatiestelling.
- Het signaleren van 'opvallendheden' in de indicatiestelling van individuele gemeenten, op basis van vergelijkingsgegevens. In overleg met die afzonderlijke gemeente bespreken wij passende maatregelen. Deze maatregelen hebben als uitgangspunt dat de bijzondere reisspecificaties in het vervoer worden beperkt als een goed alternatief voorhanden is. De eventuele effecten hiervan zijn niet verwerkt in deze begrotingswijziging, maar kunnen op termijn effect hebben op het volume.
- Voorspellingen over de ontwikkeling van de vervoersvraag en -volumes. In 2019 heeft Omnibuzz in beperkte mate een vervolg kunnen geven aan een eerste oriënterend onderzoek naar de achterliggende aspecten die de instroom van klanten en hun vervoersbehoefte bepalen, zoals

demografische (vergrijzing) en sociaaleconomische ontwikkelingen. In 2020 zullen wij dit verder uitwerken, wellicht in de vorm van een themabijeenkomst. Dit voorspellen blijft hoe dan ook een uitdaging.

Het organiseren van de themabijeenkomsten zorgt voor extra contactmomenten en uitwisseling van kennis, visie en ideeën. De overleggen met individuele gemeenten dragen bij aan een beheersbaar vervoerssysteem.

Omnibuzz is voornemens om de in 2018 geformuleerde beheersmaatregelen te evalueren in 2020. Hierover worden gemeenten te zijner tijd uitgebreid geïnformeerd.

“Naast het wijzigen van de openingstijden van ritreservering, kunnen klanten sinds eind 2019 gebruik maken van het klantportaal voor het boeken van de ritten.”



120

omnibuzz
MAATWERK VERVOER

KS-780-V

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.
- 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 de GR 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 gestelde kaders en gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Ook de omvang van de organisatie draagt bij aan het opschalen en ontwikkelen van betaalbare producten die de klanttevredenheid bevorderen. Resumerend zal Omnibuzz in 2020 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Overleg met gemeenten over de invulling van de beheersmaatregelen die op gemeenteniveau kunnen afwijken. Dit betreft onder andere de budgetteringssystematiek, tariefstelling, toekenning van vervoersspecificaties, beperking maximale

reisafstand en alle aanvullende maatwerkoplossingen.

- Verdere uitwerking van beheersmaatregelen op individueel gemeenteniveau, afhankelijk van besluitvorming gemeenten.
- Evalueren en eventueel heroverwegen van de beheersmaatregelen en de geldende interne kaders voor de dienstverlening (DVO).
- Doorontwikkelen en verbeteren van het product CVW en mogelijkheden voor maatwerk, met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid van het vervoer en de realiteit in de vervoerssector (dreigende chauffeurstekorten).
- Onderzoek naar mogelijkheden voor prognoses van klant- en vervoersontwikkeling.
- Invulling geven aan verschillende onderzoeksaspecten van de onderlinge relatie tussen OV- en doelgroepenvervoer, waarvoor een overkoepelende notitie is opgesteld (position paper).
- Doorontwikkelen van het klantportaal en andere boekingsystemen die het reizen gemakkelijker maken en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevorderen.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie en het uitvoeren van een interne audit conform het goedgekeurde auditplan, zodat Omnibuzz te allen tijde in staat is om haar processen kritisch te beoordelen en waar nodig aan te passen.
- Structurele controle en bijsturen van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacyinformatiebeveiliging en de archiefwet met betrekking tot het digitale archief.

“Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop dat ze iedere doelgroep passend en tijdig vervoer willen blijven bieden.”

3.1.3 WAT ZIJN DE DAARMEE GEPAARD GAANDE PROGRAMMAKOSTEN?






De nieuwe programma indeling voor Omnibuzz is als volgt:







Begroting 2020-1	Baten		Lasten		Saldo
Programma Wmo Vervoer					
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€	600.022	€	22.721.130	€ 22.121.107
Algemene Dekkingsmiddelen					
0.5 Treasury	€	-	€	12.924	€ 12.924
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€	22.184.031	€	-	€ -22.184.031
Overhead					
0.4 Overhead	€	2.792.558	€	2.792.558	€ -
Onvoorzien					
0.8 Overige baten en lasten	€	-	€	50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€	25.576.611	€	25.576.611	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Resultaat	€	25.576.611	€	25.576.611	€ -

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten.

Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd. Door het ingenomen standpunt van de Belastingdienst d.d. 14 december 2018 is per 1 april 2019 de praktische afspraak opgezegd voor de verwerking van de btw over de gemeentelijke bijdrage. Voor de toelichting op het ingenomen standpunt van de Belastingdienst verwijzen wij u naar de gewijzigde begroting 2019-1 en naar het jaarverslag 2019.

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).
-  In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.
-  Juridische zaken.

-  Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
-  Informatievoorziening en automatisering.
-  Facilitaire zaken en huisvesting.
-  Documentaire informatievoorziening.
-  Managementondersteuning van het primaire proces.
-  Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2020-1 bestaat dit bedrag volledig uit bankkosten.

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

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

BELEIDSINDICATOREN




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

Indicator	2020-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,27	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder overhead opgenomen lasten bedraagt de overhead 10,9 % van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar om deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

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

In het bedrijfsplan van januari 2016 is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waar Omnibuzz mee kan

worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

Op basis van deze risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico's zich voordoen. Dit vormt de basis voor het bepalen van het weerstandvermogen.

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorgerekend, wordt de maximale impact geschat op € 1.308.000,-. Risicomanagement is een essentieel onderdeel van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken. De algemene reserve is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 door de deelnemende gemeenten volgestort.

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

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 3 juli 2019 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2018, besloten om geen bedrag aanvullend toe te voegen aan de algemene reserve. In het voorstel aan het algemeen bestuur d.d. 18 december 2019 is ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve van € 281.574,- waarmee deze ultimo 2019 is uitgekomen op € 639.208,-. Dit saldo ligt hiermee binnen de afgesproken bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. De maximale omvang, toevoegingen en onttrekkingen van de algemene reserve wordt bepaald door het algemeen bestuur, mede op basis van de meest actuele risico's en benodigde weerstandsvermogen.






GEPROGNOSTICEERDE BALANS

BALANS 2020-1					
ACTIVA	31-dec-2019 €	31-dec-2020 €	PASSIVA	31-dec-2019 €	31-dec-2020 €
VASTE ACTIVA			VASTE PASSIVA		
Materiele vaste activa	447.749	377.249	Algemene reserve	639.208	639.208
			Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	131.548	120.448
			Resultaat voor bestemming	188.615	-
Totaal vaste activa	447.749	377.249	Totaal vaste passiva	959.371	759.655
VLOTTENDE ACTIVA			VLOTTENDE PASSIVA		
Uitzettingen < 1 jaar					
Overige vorderingen	273.047	414.796			
Liquide middelen	2.649.769	1.645.278	Overige schulden	1.966.004	1.661.701
Overlopende activa	31.323	443.147	Overlopende passiva	476.513	459.114
Totaal vlottende activa	2.954.139	2.503.221	Totaal vlottende passiva	2.442.517	2.120.815
Totaal generaal	3.401.888	2.880.470	Totaal generaal	3.401.888	2.880.470

De vergelijkende cijfers per 31 december 2019 zijn overgenomen vanuit de concept jaarrekening 2019. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2020 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of waar mogelijk een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost. Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die is vastgesteld door het algemeen bestuur en met de huidige weerstandscapaciteit.






KENGETALLEN

In het kader van artikel 11 van het 'Besluit begroting en verantwoording' zijn de volgende kengetallen opgenomen:

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

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

Onderstaand volgt een korte toelichting op de voorgeschreven kengetallen:

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

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2020 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
	2018	2019	2020-1
Kengetallen:			
Netto schuldquote	-4%	-2%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-4%	-2%	-1%
Solvabiliteitsratio	34%	28%	26%
Structurele exploitatieruimte	100%	100%	100%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2020 (t) is de geprognosticeerde balans 2020 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2018 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2019 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 26% en 34%. Dit betekent dat voor 2020 (t) 26% 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 relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2020 100%. Voor 2020 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

3.2.2 FINANCIERING

TREASURY

De financiering van Omnibuzz bestaat uit bijdragen van de deelnemende gemeenten.

Omdat de inkomsten en uitgaven niet altijd synchroon lopen en er verplichtingen zijn aangegaan op bepaalde tijden kosten te betalen, heeft Omnibuzz in 2019 gebruik gemaakt van een kortlopende kasgeldlening. De hieraan eventueel verbonden kosten zijn in de jaarrekening opgenomen als kapitaallasten.

In de begroting 2020-1 is een opslagpercentage voor het vervoer per gemeente opgenomen. Dit zorgt ervoor dat Omnibuzz qua cashflow beter in staat is om eventuele stijgende vervoersvolumes liquiditeit technisch het hoofd te bieden. De deelnemende gemeenten hebben zelf de mogelijkheid gekregen om het opslagpercentage te bepalen. Deze input is op gemeenteniveau verwerkt in de gewijzigde begroting 2020-1.

KASGELDLIMIET

De kasgeldlimiet geeft aan tot welk bedrag korte financiering mogelijk is. Onder korte financiering wordt in de Wet FIDO verstaan leningen met een rente typische looptijd korter dan één jaar. De kasgeldlimiet wordt bepaald als een percentage van het begrotingstotaal. Bij ministeriële regeling is dit percentage voor Omnibuzz vastgesteld op 8,2%. Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden. Omnibuzz zal naar verwachting binnen de kasgeldlimiet blijven.

Kasgeldlimiet 2020-1	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 478.946	€ 1.482.191	€ -1.003.245
Kwartaal 2	€ 850.721	€ 2.328.556	€ -1.477.835
Kwartaal 3	€ 500.740	€ 3.175.208	€ -2.674.468
Kwartaal 4	€ 2.442.517	€ 2.954.139	€ -511.623
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 1.068.231	€ 2.485.024	€ -1.416.793
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 1.416.793		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2020		€ 25.576.611	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.097.282	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 3.514.075	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2019, als basis voor de kasgeldlimiet 2020.

RENTERISICONORM

De renterisiconorm is direct gerelateerd aan het budgettaire risico en heeft als doel het renterisico bij herfinanciering te beheersen. De renterisiconorm houdt in dat de jaarlijks verplichte aflossingen en renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal.

SCHATKISTBANKIEREN

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

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden zullen op de deposito's een rente vergoed krijgen die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd maar naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Het gaat om 0,75% van het begrotingstotaal. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op €200.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

DE WET HOUBBARE OVERHEIDSFINANCIËN (WET HOF)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middel-lange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2019 Jaarrekening x € 1.000	2020-1 Begroting x € 1.000	2021 Begroting x € 1.000
		Vorig verslagjaar	Huidig begrotings- jaar	Volgend begrotings- jaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	175	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	5	54	46
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	20	0	5
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	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

	Omschrijving	2019 Jaarrekening x € 1.000	2020-1 Begroting x € 1.000	2021 Begroting x € 1.000
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	-	-	-
	Berekend EMU-saldo	160	54	41

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Doordat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2020 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, welke conform financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2020 een negatief EMU-saldo ad € 54.000,- begroot.

ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

De Nederlandse economie blijft de komende twee jaar boven haar capaciteitsgrenzen presteren, maar het groeitempo gaat wel verder omlaag. In 2019 komt de groei van het bruto binnenlands product (bbp) op 1,7%, na een piek in 2018 van 2,5% en een piek van 3,0% in 2017. De geraamde groei in 2020 en 2021 is 1,4% en 1,1%. Hoewel dit historisch gezien lage cijfers lijken, liggen de groeipercentages dicht bij de potentiële bbp-groei, zodat in de gehele ramingsperiode de output gap tamelijk stabiel is rond 2%. De werkloosheid kruipt omhoog, van 3,4% in 2019 naar 3,6% in 2021. Niettemin blijft de arbeidsmarkt krap. Tussen 2014 en het begin van dit jaar is de werkloosheid van 7,4% naar 3,3% gedaald. In veel sectoren vormt dit een rem op de productiegroei.

Daarnaast draagt de krappe arbeidsmarkt bij aan oplopende loonkosten. Zo stijgen naar verwachting de contractlonen in 2020 met 2,6% en in 2021 met 2,8%. De hogere arbeidskosten zijn een belangrijke determinant van de inflatie, die zonder de stijging van het lage btw-tarief en de verhoging van de energiebelasting in 2019 uitkomen op 1,4%, tegen 1,2% in 2018. Door de hogere indirecte belastingen komt de HICP-inflatie in 2019 uit op 2,7%, fors hoger dan in 2018 (1,6%). De kerninflatie, exclusief energie en voeding, zal in 2019 ongeveer 1,9% bedragen en blijft in de twee jaren daarna relatief hoog; rond 2%. De bijdrage van de uitvoer aan de bbp-groei valt de komende jaren, vooral door de minder dynamische internationale economische ontwikkeling, sterk terug.

De binnenlandse bestedingen dragen in 2019-2021 het meeste bij aan de bbp-groei. Die bestedingen bestaan voor het grootste deel uit consumptie door huishoudens. Door het scherp gedaalde consumentenvertrouwen en de tijdelijk hogere inflatie groeit de particuliere consumptie in 2019 gematigd (1,4%). In de jaren daarna trekt de consumptiegroei aan tot achtereenvolgens 2,0% en 2,4%, onder andere door de lagere inkomstenbelasting in 2020. Naast de bestedingen van huishoudens dragen de overheidsbestedingen flink bij aan de economische groei, in het bijzonder in 2020.

In dat jaar daalt het EMU-saldo, na drie jaar met overschotten tussen 1,3 en 1,5% van het bbp, naar 0,5% van het bbp. Het overschot op de overheidsbegroting slaat in 2021 om naar een tekort van 0,2% van het bbp. De groei van de woninginvesteringen vertraagt naar 2,9% in 2019, 1,5% in 2020 en 0,5% in 2021.

Door de strengere stikstofregulering staat het aantal vergunningen en daarmee de nieuwbouw extra onder druk. Het drukkende effect daarvan op de bbp-groei blijft in deze raming beperkt tot circa 0,1%-punt per jaar in de periode 2019-2021, vooral via lagere investeringen. Twee alternatieve scenario's over Brexit geven een idee van de bandbreedte rond de centrale raming. In het meest negatieve scenario ('no deal') valt de economische groei in Nederland in 2020 en 2021 aanmerkelijk terug, naar gemiddeld 0,6% per jaar. In het positieve scenario ('remain') komt de groei 0,2 procentpunt per jaar hoger uit (bron: DNB, Economische ontwikkelingen en vooruitzichten, december 2019).

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 bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie gehanteerd:

Kwaliteit en klantgerichtheid

Kwaliteit en klantgerichtheid staan voorop bij alle inrichtingsvraagstukken. Dit uit zich naar alle betrokkenen, van klanten tot vervoerders en van gemeenten tot de Provincie Limburg.

Professionaliteit

Omnibuzz organiseert haar werkorganisatie op een professionele manier. Uitgangspunt hierbij is dat de organisatie-inrichting en -sturing faciliterend moeten zijn voor de medewerkers.

Doelmatigheid

De werkorganisatie wordt doelmatig ingericht. Dat wil zeggen dat binnen de geldende kwaliteitskaders en taakstelling een zo efficiënt mogelijke organisatie wordt ingericht.

Lerende organisatie

Omnibuzz is een organisatie in groei en in ontwikkeling. Dit betekent dat processen, systemen en werkwijzen voortdurend worden geoptimaliseerd. Omnibuzz stimuleert haar medewerkers bij te dragen aan het principe van een lerende organisatie.

Good governance

De organisatie wordt ingericht op basis van de principes van good governance en met inachtneming van de bepalingen van de wet 'Gemeenschappelijke Regelingen'.

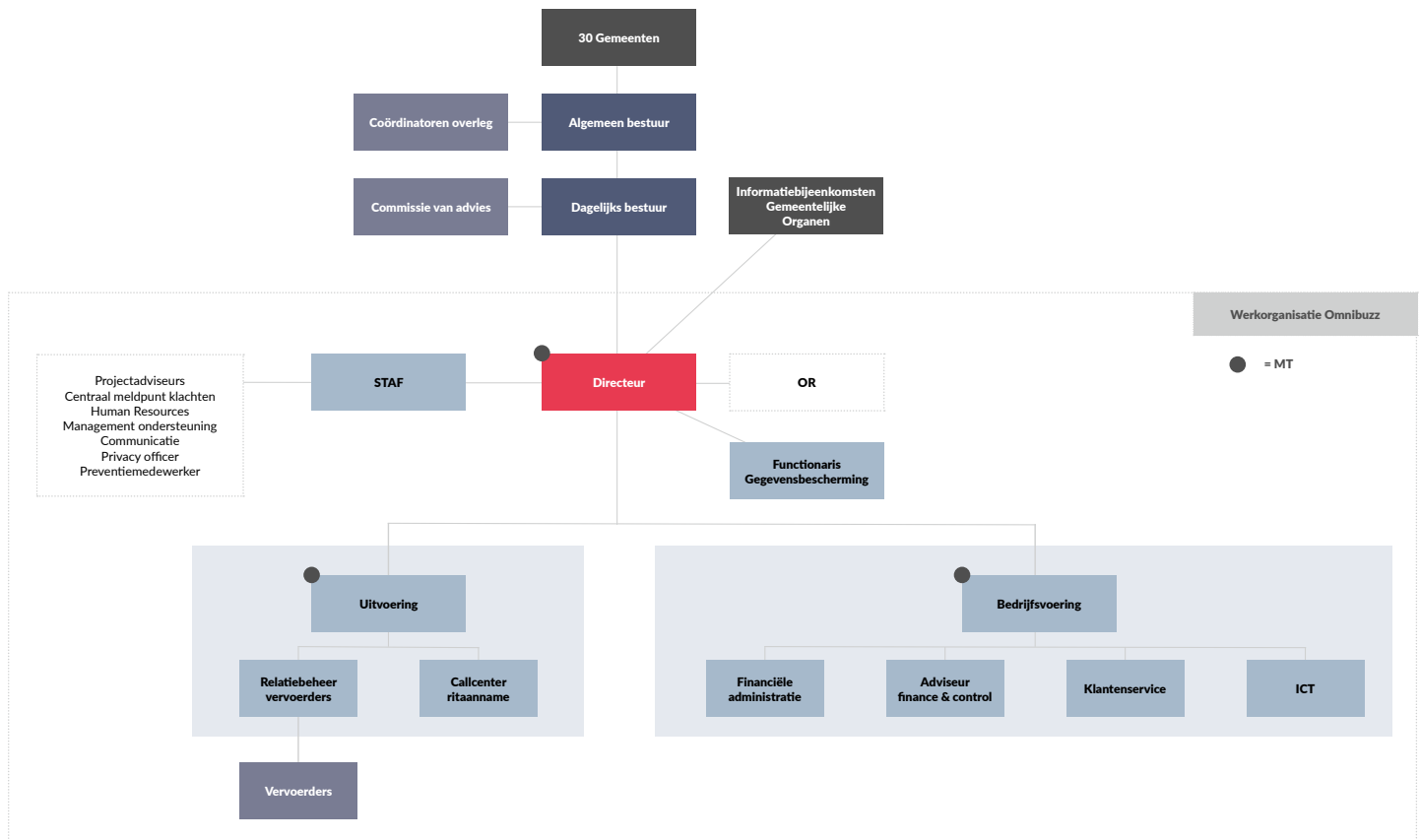
Belastingdienst

In 2017 heeft de Belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten vrijstelling.

In 2018 heeft de Belastingdienst het standpunt ingenomen dat Omnibuzz btw in rekening dient te brengen over de gemeentelijke bijdrage (vervoer 9%, overige kosten 21%).



Dit heeft tot gevolg dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 terugvalt naar de individuele gemeenten.

BESTUURLIJKE STRUCTUUR



De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit 30 leden met 38 stemmen.

Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

-  4 leden vanuit Zuid-Limburg.
-  3 leden vanuit Noord- en Midden-Limburg.



De directeur van Omnibuzz legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. In de nadere uitwerking van de verordeningen van DB en AB alsmede de organisatie- en directieverordening is de relatie met het dagelijks bestuur en algemeen bestuur nader geregeld.

STRUCTUUR WERKORGANISATIE

De huidige inzichten in de organisatiestructuur worden navolgend nader toegelicht.

Omnibuzz staat onder aansturing van een éénhoofdige directie. De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en geeft leiding aan de werkorganisatie.

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

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

Naast deze afdelingen worden een aantal staffuncties onderscheiden, die onder aansturing van de directeur vallen.

De afdelingsmanagers vormen, samen met de directeur, het managementteam.

In de vergadering van het dagelijks bestuur op 13 november 2019 is ingestemd met de 2e evaluatie van het organisatieplan. Hieronder volgt naar aanleiding van het goedgekeurde formatieplan een overzicht van de benodigde bezetting per afdeling in de eindsituatie, zijnde 2020.

AFDELING UITVOERING

Naar huidige inzichten kent de afdeling uitvoering bij benadering de volgende bezetting in de eindsituatie 2020 :

Functie	FTE
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	3,00
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	4,45
Projectmedewerker uitvoering	0,80
Hoofd ritreservering	1,00

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering

bedraagt in de eindsituatie 2020 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte. Hierbij is rekening gehouden met de interne beheersmaatregelen aanpassing openingstijden en het klantportaal. Daarnaast is rekening gehouden met de inzet van de nieuwe ritagenda software. Door deze maatregelen wordt het huidige (begroting 2020) aantal fte (25 fte) in de begroting 2020-1 voor de functie medewerkers ritreservering verlaagd naar 22,45 fte.

AFDELING BEDRIJFSVOERING

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in de eindsituatie 2020 kennen:

Functie	FTE
Manager bedrijfsvoering	0,90
Teamleider financiële Administratie	1,00
Financieel medewerkers A	3,00
Financieel medewerkers B	1,00
Teamleider klantenservice	1,00
Medewerker klantenservice	7,00
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,67
Medewerker control	0,80

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

STAFFUNCTIES

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	FTE
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	0,80
HR assistent	0,50
Adviseur projecten	3,50

Functie	FTE
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,10
Privacy Officer	0,20
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,90
Medewerker databeheer en -analyse	0,60

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in de eindsituatie 2020 naar huidige inzichten 10,49 fte.

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

Functie	FTE
Projectleider	0,50

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

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

	2020	2021	2022	2023	2024
Uitvoering	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Staf	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
Externe expertise	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
OR	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03

4

FINANCIËLE
BEGROTING

4. FINANCIËLE BEGROTING

4.1 FINANCIËLE KADERS

Ten opzichte van de begroting 2020, die in het algemeen bestuur van 3 juli 2019 is goedgekeurd, doet zich een aantal wijzigingen voor die wij in deze paragraaf toelichten. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met meer recent cijfermateriaal. Anderzijds is er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2020. Onderstaand lichten wij de belangrijkste punten toe.

Voorgestelde wijzigingen in de financiële uitgangspunten:

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. De basis is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2020-1 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2019.

Vanaf 2020 zijn de indicatie 'persoonlijke overdracht' (20%) en de indicatie 'extra zorg' (10%) beschikbaar. In de begroting 2020-1 zijn deze toeslagen financieel niet in het vervoersresultaat meegenomen omdat er nog geen data beschikbaar zijn. De financiële impact is afhankelijk van de af te geven indicaties vanuit de gemeenten.

Er wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 voorgesteld om een verdere stijging in het vervoersvolume op te

vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander percentage toe te passen, danwel geen opslag toe te passen. De opslagpercentages voor de gewijzigde begroting 2020-1 kunnen afwijken van de door de gemeenten doorgegeven opslagpercentages voor de gewijzigde begroting 2019-1.

Het vervoerstarief voor 2020 wordt geïndexeerd met de NEA-index die eind 2019 bekendgemaakt is. De vervoerskorting (als gevolg van de onderhandelingen met de vervoerders naar aanleiding van de NEA-index 2020) wordt verrekend in het vervoersresultaat.

Het vervoerstarief, waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, wordt bepaald op basis van het nacalculatorisch tarief 2019, de nieuwe vervoerscontracten naar aanleiding van aanbesteding vervoer en de hieruit volgende nieuwe indeling van de percelen.

Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2020 wijzigt de inschatting van het aantal fte's op basis van de update van het formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie. Voor 2020 is bepaald dat de salarissen als volgt stijgen: per 1 januari 1%, per 1 juli 1% en per 1 oktober 1%.

Voor verdere toelichting zie 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

BELEIDSINDICATOREN

Indicator	2020-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,054	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,27	Kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	3,2%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen begroting
Overhead	10,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programma-kosten?' op pagina 17.

4.2 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Begroting 2020-1	Baten		Lasten		Saldo
Programma Wmo-vervoer					
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€	600.022	€	22.721.130	€ 22.121.107
Algemene Dekkingsmiddelen					
0.5 Treasury	€	-	€	12.924	€ 12.924
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	€	22.184.031	€	-	€ -22.184.031
Overhead					
0.4 Overhead	€	2.792.558	€	2.792.558	€ -
Onvoorzien					
0.8 Overige baten en lasten	€	-	€	50.000	€ 50.000
Saldo van baten en lasten	€	25.576.611	€	25.576.611	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Resultaat	€	25.576.611	€	25.576.611	€ -

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 17.

4.3 TOELICHTING OP DE BATEN EN LASTEN

4.3.1 VERVOERSKOSTEN EN BATEN

Het vervoersvolume 2020 is gebaseerd op de gerealiseerde zones in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019. Tevens hebben de gemeenten de keuze gekregen om met een opslagpercentage op het volume te werken.

TABEL VERVOERSVOLUME 2020-1

	Zones 1 jan t/m 31 dec 2019	Zones 2020-1	Opslag	Totaal aantal zones 2020-1 (incl. opslag)	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er
Beek	49.695	49.695	5%	52.180	2.920	11.447	663
Beekdaelen	118.871	118.871	5%	124.815	3.669	28.534	837
Beesel	32.816	32.816	5%	34.457	3.821	11.893	442
Bergen	26.054	26.054	5%	27.357	174	5.071	226
Brunssum	140.785	140.785	0%	140.785	7.312	38.046	1.503
Echt-Susteren	117.327	117.327	5%	123.193	3.871	23.458	1.449
Eijsden-Margraten	87.370	87.370	5%	91.739	3.516	22.886	1.121
Gennep	65.181	65.181	5%	68.440	3.245	19.228	549
Gulpen-Wittem	56.825	56.825	5%	59.666	3.495	20.299	844
Heerlen	436.406	436.406	5%	458.226	7.961	71.994	5.573
Horst aan de Maas	97.094	97.094	2,5%	99.521	4.742	25.180	841
Kerkrade	292.881	292.881	0%	292.881	9.890	61.489	2.357
Landgraaf	214.957	214.957	5%	225.705	7.575	46.231	2.435
Leudal	91.368	91.368	5%	95.936	833	14.751	910
Maasgouw	87.447	87.447	0%	87.447	1.623	17.626	1.132
Maastricht	701.034	701.034	0%	701.034	40.799	221.336	7.113
Meerssen	104.627	104.627	2%	106.720	5.435	30.870	1.003
Nederweert	37.151	37.151	2%	37.894	750	3.416	297
Peel en Maas	95.568	95.568	5%	100.346	6.139	31.880	861
Roerdalen	49.714	49.714	0%	49.714	1.990	14.214	285
Roermond	162.009	162.009	5%	170.109	866	28.157	1.907
Simpelveld	31.768	31.768	5%	33.356	1.433	6.679	751
Sittard-Geleen	397.219	397.219	5%	417.080	32.044	103.940	4.506
Stein	56.053	56.053	5%	58.856	2.028	19.195	781
Vaals	37.502	37.502	0%	37.502	862	8.708	668
Valkenburg aan de Geul	80.595	80.595	4%	83.819	2.803	18.360	1.074
Venlo	292.181	292.181	0%	292.181	15.147	71.636	3.460
Venray	87.616	87.616	5%	91.997	1.861	20.077	1.130
Voerendaal	39.637	39.637	5%	41.619	1.225	6.521	549
Weert	93.771	93.771	5%	98.460	1.595	18.271	1.360
TOTAAL	4.181.522	4.181.522		4.303.034	179.624	1.021.393	46.627

In de tabel 'Vervoersvolume 2020-1' zijn de vervoersvolumes en opslagpercentages 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 2020-1

	Zones	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 233.243	€ 3.270	€ 5.151	€ 1.498	€ 243.163
Beekdaelen	€ 557.921	€ 4.109	€ 12.840	€ 1.892	€ 576.762
Beesel	€ 154.022	€ 4.280	€ 5.352	€ 999	€ 164.652
Bergen	€ 122.284	€ 195	€ 2.282	€ 511	€ 125.272
Brunssum	€ 629.309	€ 8.189	€ 17.121	€ 3.397	€ 658.016
Echt-Susteren	€ 550.674	€ 4.336	€ 10.556	€ 3.275	€ 568.841
Eijsden-Margraten	€ 410.071	€ 3.938	€ 10.299	€ 2.533	€ 426.841
Gennep	€ 305.927	€ 3.634	€ 8.653	€ 1.241	€ 319.455
Gulpen-Wittem	€ 266.708	€ 3.914	€ 9.135	€ 1.907	€ 281.665
Heerlen	€ 2.048.272	€ 8.916	€ 32.397	€ 12.595	€ 2.102.180
Horst aan de Maas	€ 444.860	€ 5.311	€ 11.331	€ 1.901	€ 463.403
Kerkrade	€ 1.309.178	€ 11.077	€ 27.670	€ 5.327	€ 1.353.252
Landgraaf	€ 1.008.901	€ 8.484	€ 20.804	€ 5.503	€ 1.043.692
Leudal	€ 428.836	€ 933	€ 6.638	€ 2.057	€ 438.463
Maasgouw	€ 390.888	€ 1.818	€ 7.932	€ 2.558	€ 403.196
Maastricht	€ 3.133.622	€ 45.695	€ 99.601	€ 16.075	€ 3.294.993
Meerssen	€ 477.036	€ 6.087	€ 13.892	€ 2.267	€ 499.282
Nederweert	€ 169.386	€ 840	€ 1.537	€ 671	€ 172.435
Peel en Maas	€ 448.548	€ 6.876	€ 14.346	€ 1.946	€ 471.716
Roerdalen	€ 222.222	€ 2.229	€ 6.396	€ 644	€ 231.491
Roermond	€ 760.389	€ 970	€ 12.671	€ 4.310	€ 778.340
Simpelveld	€ 149.103	€ 1.605	€ 3.006	€ 1.697	€ 155.411
Sittard-Geleen	€ 1.864.347	€ 35.889	€ 46.773	€ 10.184	€ 1.957.193
Stein	€ 263.085	€ 2.271	€ 8.638	€ 1.765	€ 275.759
Vaals	€ 167.634	€ 965	€ 3.919	€ 1.510	€ 174.028
Valkenburg aan de Geul	€ 374.670	€ 3.139	€ 8.262	€ 2.427	€ 388.499
Venlo	€ 1.306.049	€ 16.965	€ 32.236	€ 7.820	€ 1.363.070
Venray	€ 411.226	€ 2.084	€ 9.035	€ 2.554	€ 424.898
Voerendaal	€ 186.036	€ 1.372	€ 2.934	€ 1.241	€ 191.583
Weert	€ 440.114	€ 1.786	€ 8.222	€ 3.074	€ 453.196
TOTAAL	€ 19.234.563	€ 201.179	€ 459.627	€ 105.377	€ 20.000.746

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de eerste begrotingswijziging 4.4 'Analyse eerste begrotingswijziging 2020 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020' op pagina 41 zijn toegelicht.

Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2020-1' op pagina 32. Vanaf 1-1-2020 gelden de nieuwe tarieven conform de aanbesteding (zie de uitgangspuntennotitie).

TABEL VERVOERSKORTING IN VERBAND MET NEA-INDEX 2020

	Zones	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 6.997	€ 98	€ 155	€ 45	€ 7.295
Beekdaelen	€ 16.738	€ 123	€ 385	€ 57	€ 17.303
Beesel	€ 4.621	€ 128	€ 161	€ 30	€ 4.940
Bergen	€ 3.669	€ 6	€ 68	€ 15	€ 3.758
Brunssum	€ 18.879	€ 246	€ 514	€ 102	€ 19.740
Echt-Susteren	€ 16.520	€ 130	€ 317	€ 98	€ 17.065
Eijsden-Margraten	€ 12.302	€ 118	€ 309	€ 76	€ 12.805
Gennep	€ 9.178	€ 109	€ 260	€ 37	€ 9.584
Gulpen-Wittem	€ 8.001	€ 117	€ 274	€ 57	€ 8.450
Heerlen	€ 61.448	€ 267	€ 972	€ 378	€ 63.065
Horst aan de Maas	€ 13.346	€ 159	€ 340	€ 57	€ 13.902
Kerkrade	€ 39.275	€ 332	€ 830	€ 160	€ 40.598
Landgraaf	€ 30.267	€ 255	€ 624	€ 165	€ 31.311
Leudal	€ 12.865	€ 28	€ 199	€ 62	€ 13.154
Maasgouw	€ 11.727	€ 55	€ 238	€ 77	€ 12.096
Maastricht	€ 94.009	€ 1.371	€ 2.988	€ 482	€ 98.850
Meerssen	€ 14.311	€ 183	€ 417	€ 68	€ 14.978
Nederweert	€ 5.082	€ 25	€ 46	€ 20	€ 5.173
Peel en Maas	€ 13.456	€ 206	€ 430	€ 58	€ 14.151
Roerdalen	€ 6.667	€ 67	€ 192	€ 19	€ 6.945
Roermond	€ 22.812	€ 29	€ 380	€ 129	€ 23.350
Simpelveld	€ 4.473	€ 48	€ 90	€ 51	€ 4.662
Sittard-Geleen	€ 55.930	€ 1.077	€ 1.403	€ 306	€ 58.716
Stein	€ 7.893	€ 68	€ 259	€ 53	€ 8.273
Vaals	€ 5.029	€ 29	€ 118	€ 45	€ 5.221
Valkenburg aan de Geul	€ 11.240	€ 94	€ 248	€ 73	€ 11.655
Venlo	€ 39.181	€ 509	€ 967	€ 235	€ 40.892
Venray	€ 12.337	€ 63	€ 271	€ 77	€ 12.747
Voerendaal	€ 5.581	€ 41	€ 88	€ 37	€ 5.748
Weert	€ 13.203	€ 54	€ 247	€ 92	€ 13.596
TOTAAL	€ 577.037	€ 6.035	€ 13.789	€ 3.161	€ 600.022

In deze tabel wordt de vervoerskorting gepresenteerd die volgt uit het onderhandelingsresultaat. In het verleden stond hier de tabel met betrekking tot vervoersopbrengsten. De eigen bijdrage voor klanten is per 1 januari 2020 geïndexeerd met 2,7%. Zoals ook aangegeven in de financiële uitgangspunten wordt er gewerkt met verschillende tarieven (exclusief btw) voor de regio's, namelijk:

-  € 0,75 : Westelijke Mijnstreek en Heuvelland.
-  € 0,75 : Parkstad en Maastricht.
-  € 0,64 : Noord en Midden Limburg.

Omnibuzz blijft de eigen bijdrage van de klanten ontvangen middels facturatie of middels een doorbetaling van contant ontvangen gelden via de vervoerders. De ontvangen bijdrage van de klanten zal per kwartaal uitbetaald worden aan de gemeenten. Deze eigen bijdrage wordt sinds april 2019 niet meer via de begroting van Omnibuzz verantwoord.

De eigen bijdrage voor de meereizende OV'er bedraagt € 2,26/zone, exclusief btw. Deze bijdrage is kostenneutraal voor de gemeenten. Aangezien de gemeenten de opbrengsten begroten, worden de kosten niet door de begroting van Omnibuzz gedekt maar door de begroting van de gemeenten. Op de toeslagen is geen eigen bijdrage van toepassing.

TABEL VERVOERSRESULTAAT 2020-1



	Zones	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV'er	Totaal
Beek	€ 226.246	€ 3.172	€ 4.997	€ 1.453	€ 235.869
Beekdaelen	€ 541.183	€ 3.986	€ 12.455	€ 1.835	€ 559.459
Beesel	€ 149.401	€ 4.151	€ 5.191	€ 969	€ 159.713
Bergen	€ 118.616	€ 189	€ 2.213	€ 495	€ 121.514
Brunssum	€ 610.430	€ 7.944	€ 16.607	€ 3.295	€ 638.275
Echt-Susteren	€ 534.154	€ 4.205	€ 10.239	€ 3.176	€ 551.775
Eijsden-Margraten	€ 397.769	€ 3.820	€ 9.990	€ 2.457	€ 414.036
Genneep	€ 296.749	€ 3.525	€ 8.393	€ 1.204	€ 309.871
Gulpen-Wittem	€ 258.707	€ 3.797	€ 8.861	€ 1.850	€ 273.215
Heerlen	€ 1.986.823	€ 8.649	€ 31.425	€ 12.217	€ 2.039.115
Horst aan de Maas	€ 431.515	€ 5.152	€ 10.991	€ 1.844	€ 449.501
Kerkrade	€ 1.269.903	€ 10.744	€ 26.840	€ 5.167	€ 1.312.654
Landgraaf	€ 978.634	€ 8.229	€ 20.180	€ 5.338	€ 1.012.381
Leudal	€ 415.971	€ 905	€ 6.439	€ 1.995	€ 425.309
Maasgouw	€ 379.161	€ 1.763	€ 7.694	€ 2.482	€ 391.100
Maastricht	€ 3.039.613	€ 44.324	€ 96.613	€ 15.593	€ 3.196.144
Meerssen	€ 462.725	€ 5.905	€ 13.475	€ 2.199	€ 484.303
Nederweert	€ 164.305	€ 815	€ 1.491	€ 651	€ 167.262
Peel en Maas	€ 435.092	€ 6.669	€ 13.916	€ 1.887	€ 457.564
Roerdalen	€ 215.555	€ 2.162	€ 6.204	€ 625	€ 224.546
Roermond	€ 737.578	€ 941	€ 12.291	€ 4.181	€ 754.989
Simpelveld	€ 144.630	€ 1.557	€ 2.915	€ 1.646	€ 150.749
Sittard-Geleen	€ 1.808.417	€ 34.813	€ 45.370	€ 9.878	€ 1.898.477
Stein	€ 255.192	€ 2.203	€ 8.379	€ 1.712	€ 267.486
Vaals	€ 162.605	€ 936	€ 3.801	€ 1.464	€ 168.807
Valkenburg aan de Geul	€ 363.430	€ 3.045	€ 8.014	€ 2.354	€ 376.844
Venlo	€ 1.266.868	€ 16.456	€ 31.269	€ 7.585	€ 1.322.177
Venray	€ 398.889	€ 2.022	€ 8.764	€ 2.477	€ 412.152
Voerendaal	€ 180.455	€ 1.331	€ 2.846	€ 1.204	€ 185.836
Weert	€ 426.911	€ 1.733	€ 7.975	€ 2.981	€ 439.600
TOTAAL	€ 18.657.526	€ 195.144	€ 445.838	€ 102.216	€ 19.400.724

Het vervoersresultaat is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume per gemeente in 2019. Dit wordt opgehoogd met een gekozen opslagpercentage per individuele gemeente. De tabel 'Vervoerskorting in verband met NEA-index 2020-1' wordt

hierbij in mindering gebracht op tabel 'Vervoerskosten 2020-1'. Voor een vergelijking tussen het verwachte vervoersresultaat 2020-1 en de oorspronkelijke begroting 2020 verwijzen wij naar 4.4 'Analyse eerste begrotingswijziging 2020 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020' op pagina 42.

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 2020).
-  50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz, peildatum 1 januari 2020).

TABEL KOSTEN REGIE EN PLANNING 2020-1

	Aantal Inwoners	Aantal Pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeelsleutel	Regie	Planning	Totaal
Beek	15.868	580	1,43%	1,41%	1,42%	€ 27.553	€ -	€ 27.553
Beekdaelen	35.976	1.181	3,24%	2,86%	3,05%	€ 59.315	€ -	€ 59.315
Beesel	13.483	432	1,22%	1,05%	1,13%	€ 21.980	€ -	€ 21.980
Bergen	13.085	356	1,18%	0,86%	1,02%	€ 19.842	€ -	€ 19.842
Brunssum	27.817	1.201	2,51%	2,91%	2,71%	€ 52.639	€ -	€ 52.639
Echt-Susteren	31.618	1.052	2,85%	2,55%	2,70%	€ 52.461	€ -	€ 52.461
Eijsden-Margraten	25.753	980	2,32%	2,37%	2,35%	€ 45.629	€ -	€ 45.629
Gennep	16.924	647	1,53%	1,57%	1,55%	€ 30.056	€ -	€ 30.056
Gulpen-Wittem	14.176	611	1,28%	1,48%	1,38%	€ 26.801	€ -	€ 26.801
Heerlen	87.057	3.127	7,85%	7,58%	7,71%	€ 149.871	€ -	€ 149.871
Horst aan de Maas	42.433	912	3,83%	2,21%	3,02%	€ 58.639	€ -	€ 58.639
Kerkrade	45.744	2.333	4,12%	5,65%	4,89%	€ 94.991	€ -	€ 94.991
Landgraaf	37.457	2.102	3,38%	5,09%	4,23%	€ 82.294	€ -	€ 82.294
Leudal	35.896	1.021	3,24%	2,47%	2,85%	€ 55.479	€ -	€ 55.479
Maasgouw	23.960	1.037	2,16%	2,51%	2,34%	€ 45.400	€ -	€ 45.400
Maastricht	121.558	5.896	10,96%	14,28%	12,62%	€ 245.278	€ -	€ 245.278
Meerssen	18.832	960	1,70%	2,33%	2,01%	€ 39.095	€ -	€ 39.095
Nederweert	17.022	434	1,53%	1,05%	1,29%	€ 25.127	€ -	€ 25.127
Peel en Maas	43.420	955	3,91%	2,31%	3,11%	€ 60.515	€ -	€ 60.515
Roerdalen	20.572	584	1,85%	1,41%	1,63%	€ 31.768	€ -	€ 31.768
Roermond	58.254	2.149	5,25%	5,21%	5,23%	€ 101.617	€ -	€ 101.617
Simpelveld	10.552	415	0,95%	1,01%	0,98%	€ 19.013	€ -	€ 19.013
Sittard-Geleen	92.422	3.665	8,33%	8,88%	8,61%	€ 167.235	€ -	€ 167.235
Stein	25.000	666	2,25%	1,61%	1,93%	€ 37.577	€ -	€ 37.577
Vaals	10.099	477	0,91%	1,16%	1,03%	€ 20.075	€ -	€ 20.075
Valkenburg aan de Geul	16.360	788	1,47%	1,91%	1,69%	€ 32.881	€ -	€ 32.881
TOTAAL	1.109.317	41.276	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.943.390	€ -	€ 1.943.390

	Aantal Inwoners	Aantal Pas-houders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Regie	Planning	Totaal
Venlo	101.797	4.219	9,18%	10,22%	9,70%	€ 188.489	€ -	€ 188.489
Venray	43.604	750	3,93%	1,82%	2,87%	€ 55.851	€ -	€ 55.851
Voerendaal	12.471	331	1,12%	0,80%	0,96%	€ 18.716	€ -	€ 18.716
Weert	50.107	1.415	4,52%	3,43%	3,97%	€ 77.202	€ -	€ 77.202
TOTAAL	1.109.317	41.276	100,00%	100,00%	100,00%	€ 1.943.390	€ -	€ 1.943.390

De kosten voor regie bestaan volledig uit de salariskosten van de medewerkers van ritreservering. Binnen Omnibuzz is dit de afdeling uitvoering. Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar paragraaf 3.2.3 'Bedrijfsvoering' op pagina 25. In deze begroting wordt ervan uitgegaan dat de planning niet door Omnibuzz wordt uitgevoerd. De kosten van planning maken onderdeel uit van het vervoerstarief en zijn dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de tabel 'Tabel Vervoerskosten 2020-1' op pagina 33.

4.3.3 BEDRIJFSVOERINGKOSTEN

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

- 50% op basis van inwonersaantal (Bron: CBS peildatum 1 januari 2020).
- 50% op basis van aantal pashouders (Bron: klantenservice Omnibuzz peildatum 1 januari 2020).



TABEL BEDRIJFSVOERINGKOSTEN 2020-1

	Aantal Inwoners	Aantal Pashouders	Verhouding inwoner	Verhouding pashouder	Verdeel-sleutel	Beheer	Lonen	Kapitaal	Totaal
Beek	€ 15.868	€ 580	1,43%	1,41%	1,42%	€ 19.913	€ 31.405	€ 183	€ 51.501
Beekdaelen	€ 35.976	€ 1.181	3,24%	2,86%	3,05%	€ 42.867	€ 67.607	€ 394	€ 110.869
Beesel	€ 13.483	€ 432	1,22%	1,05%	1,13%	€ 15.885	€ 25.053	€ 146	€ 41.084
Bergen	€ 13.085	€ 356	1,18%	0,86%	1,02%	€ 14.340	€ 22.616	€ 132	€ 37.088
Brunssum	€ 27.817	€ 1.201	2,51%	2,91%	2,71%	€ 38.042	€ 59.998	€ 350	€ 98.390
Echt-Susteren	€ 31.618	€ 1.052	2,85%	2,55%	2,70%	€ 37.913	€ 59.795	€ 349	€ 98.057
Eijsden-Margraten	€ 25.753	€ 980	2,32%	2,37%	2,35%	€ 32.976	€ 52.007	€ 303	€ 85.287
Gennep	€ 16.924	€ 647	1,53%	1,57%	1,55%	€ 21.721	€ 34.257	€ 200	€ 56.178
Gulpen-Wittem	€ 14.176	€ 611	1,28%	1,48%	1,38%	€ 19.369	€ 30.548	€ 178	€ 50.095
Heerlen	€ 87.057	€ 3.127	7,85%	7,58%	7,71%	€ 108.311	€ 170.822	€ 997	€ 280.130
Horst aan de Maas	€ 42.433	€ 912	3,83%	2,21%	3,02%	€ 42.378	€ 66.836	€ 390	€ 109.604
Kerkrade	€ 45.744	€ 2.333	4,12%	5,65%	4,89%	€ 68.650	€ 108.271	€ 632	€ 177.552
Landgraaf	€ 37.457	€ 2.102	3,38%	5,09%	4,23%	€ 59.474	€ 93.799	€ 547	€ 153.820
Leudal	€ 35.896	€ 1.021	3,24%	2,47%	2,85%	€ 40.094	€ 63.234	€ 369	€ 103.697
Maasgouw	€ 23.960	€ 1.037	2,16%	2,51%	2,34%	€ 32.810	€ 51.747	€ 302	€ 84.859
Maastricht	€ 121.558	€ 5.896	10,96%	14,28%	12,62%	€ 177.261	€ 279.567	€ 1.631	€ 458.459
Meerssen	€ 18.832	€ 960	1,70%	2,33%	2,01%	€ 28.254	€ 44.561	€ 260	€ 73.075
Nederweert	€ 17.022	€ 434	1,53%	1,05%	1,29%	€ 18.159	€ 28.640	€ 167	€ 46.966
Peel en Maas	€ 43.420	€ 955	3,91%	2,31%	3,11%	€ 43.734	€ 68.975	€ 402	€ 113.112
Roerdalen	€ 20.572	€ 584	1,85%	1,41%	1,63%	€ 22.959	€ 36.209	€ 211	€ 59.379
Roermond	€ 58.254	€ 2.149	5,25%	5,21%	5,23%	€ 73.438	€ 115.823	€ 676	€ 189.938
Simpelveld	€ 10.552	€ 415	0,95%	1,01%	0,98%	€ 13.740	€ 21.671	€ 126	€ 35.537
Sittard-Geleen	€ 92.422	€ 3.665	8,33%	8,88%	8,61%	€ 120.860	€ 190.615	€ 1.112	€ 312.587
Stein	€ 25.000	€ 666	2,25%	1,61%	1,93%	€ 27.157	€ 42.830	€ 250	€ 70.237
Vaals	€ 10.099	€ 477	0,91%	1,16%	1,03%	€ 14.508	€ 22.882	€ 134	€ 37.524
Valkenburg aan de Geul	€ 16.360	€ 788	1,47%	1,91%	1,69%	€ 23.763	€ 37.478	€ 219	€ 61.459
Venlo	€ 101.797	€ 4.219	9,18%	10,22%	9,70%	€ 136.220	€ 214.840	€ 1.253	€ 352.313
Venray	€ 43.604	€ 750	3,93%	1,82%	2,87%	€ 40.363	€ 63.658	€ 371	€ 104.393
Voerendaal	€ 12.471	€ 331	1,12%	0,80%	0,96%	€ 13.526	€ 21.333	€ 124	€ 34.983
Weert	€ 50.107	€ 1.415	4,52%	3,43%	3,97%	€ 55.793	€ 87.994	€ 513	€ 144.301
TOTAAL	€ 1.109.317	€ 41.276	100%	100%	100%	€ 1.404.479	€ 2.215.072	€ 12.924	€ 3.632.475

In de eerste begrotingswijziging 2020 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.4 'Analyse eerste begrotingswijziging 2020 ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2020' op pagina 42 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2020.

4.3.4 EINDRESULTAAT

Gemeente	2020-1
Beek	€ 314.923
Beekdaelen	€ 729.643
Beesel	€ 222.777
Bergen	€ 178.445
Brunssum	€ 789.305
Echt-Susteren	€ 702.294
Eijsden-Margraten	€ 544.951
Gennep	€ 396.105
Gulpen-Witterm	€ 350.111
Heerlen	€ 2.469.115
Horst aan de Maas	€ 617.743
Kerkrade	€ 1.585.197
Landgraaf	€ 1.248.495
Leudal	€ 584.485
Maasgouw	€ 521.359
Maastricht	€ 3.899.880
Meerssen	€ 596.474
Nederweert	€ 239.355
Peel en Maas	€ 631.192
Roerdalen	€ 315.693
Roermond	€ 1.046.545
Simpelveld	€ 205.298
Sittard-Geleen	€ 2.378.300
Stein	€ 375.300
Vaals	€ 226.406
Valkenburg aan de Geul	€ 471.184
Venlo	€ 1.862.980
Venray	€ 572.395
Voerendaal	€ 239.535
Weert	€ 661.103
TOTAAL	€ 24.976.589

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2020-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2020-1 gevraagd wordt.

4.3.5 EINDRESULTAAT IV3

TABEL IV3

						Begroting 2020-1	
Gemeente	Verdeelsleutel	Programma Wmo- vervoer 6.71 Maatwerk- dienstverlening 18+	Programma Wmo- vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)	Totaal	Eindresultaat begroting		
Beek	1,42%	€ 274.438	€ 40.485	€ 314.923	€	314.923	
Beekdaelen	3,05%	€ 642.490	€ 87.154	€ 729.643	€	729.643	
Beesel	1,13%	€ 190.481	€ 32.296	€ 222.777	€	222.777	
Bergen	1,02%	€ 149.290	€ 29.155	€ 178.445	€	178.445	
Brunssum	2,71%	€ 711.961	€ 77.344	€ 789.305	€	789.305	
Echt-Susteren	2,70%	€ 625.211	€ 77.083	€ 702.294	€	702.294	
Eijsden-Margraten	2,35%	€ 477.908	€ 67.044	€ 544.951	€	544.951	
Gennep	1,55%	€ 351.943	€ 44.162	€ 396.105	€	396.105	
Gulpen-Wittem	1,38%	€ 310.731	€ 39.380	€ 350.111	€	350.111	
Heerlen	7,71%	€ 2.248.906	€ 220.209	€ 2.469.115	€	2.469.115	
Horst aan de Maas	3,02%	€ 531.584	€ 86.159	€ 617.743	€	617.743	
Kerkrade	4,89%	€ 1.445.624	€ 139.573	€ 1.585.197	€	1.585.197	
Landgraaf	4,23%	€ 1.127.577	€ 120.917	€ 1.248.495	€	1.248.495	
Leudal	2,85%	€ 502.969	€ 81.516	€ 584.485	€	584.485	
Maasgouw	2,34%	€ 454.651	€ 66.708	€ 521.359	€	521.359	
Maastricht	12,62%	€ 3.539.487	€ 360.394	€ 3.899.880	€	3.899.880	
Meerssen	2,01%	€ 539.030	€ 57.444	€ 596.474	€	596.474	
Nederweert	1,29%	€ 202.435	€ 36.920	€ 239.355	€	239.355	
Peel en Maas	3,11%	€ 542.275	€ 88.917	€ 631.192	€	631.192	
Roerdalen	1,63%	€ 269.015	€ 46.678	€ 315.693	€	315.693	
Roermond	5,23%	€ 897.235	€ 149.310	€ 1.046.545	€	1.046.545	
Simpelveld	0,98%	€ 177.363	€ 27.936	€ 205.298	€	205.298	
Sittard-Geleen	8,61%	€ 2.132.576	€ 245.724	€ 2.378.300	€	2.378.300	
Stein	1,93%	€ 320.087	€ 55.213	€ 375.300	€	375.300	
Vaals	1,03%	€ 196.909	€ 29.497	€ 226.406	€	226.406	
Valkenburg aan de Geul	1,69%	€ 422.871	€ 48.313	€ 471.184	€	471.184	
Venlo	9,70%	€ 1.586.027	€ 276.953	€ 1.862.980	€	1.862.980	
Venray	2,87%	€ 490.332	€ 82.063	€ 572.395	€	572.395	
Voerendaal	0,96%	€ 212.035	€ 27.500	€ 239.535	€	239.535	
Weert	3,97%	€ 547.668	€ 113.435	€ 661.103	€	661.103	
TOTAAL	100%	€ 22.121.107	€ 2.855.481	€ 24.976.589	€	24.976.589	

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2020-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2020-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

4.3.6 VERGELIJKING EINDRESULTAAT IV3

TABEL VERGELIJKING IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2020-1	Eindresultaat begroting 2020	Vershil	Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerkdienstverlening 18+	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury)
Beek	€ 314.923	€ 275.460	€ 39.463	€ 33.995	€ 5.468
Beekdaelen	€ 729.643	€ 681.328	€ 48.315	€ 33.893	€ 14.423
Beesel	€ 222.777	€ 209.853	€ 12.923	€ 8.665	€ 4.259
Bergen	€ 178.445	€ 163.381	€ 15.064	€ 10.044	€ 5.019
Brunssum	€ 789.305	€ 724.477	€ 64.828	€ 55.059	€ 9.769
Echt-Susteren	€ 702.294	€ 657.259	€ 45.035	€ 39.938	€ 5.097
Eijsden-Margraten	€ 544.951	€ 435.685	€ 109.266	€ 96.700	€ 12.566
Gennep	€ 396.105	€ 367.270	€ 28.835	€ 21.259	€ 7.575
Gulpen-Wittem	€ 350.111	€ 304.621	€ 45.490	€ 38.516	€ 6.974
Heerlen	€ 2.469.115	€ 2.268.392	€ 200.724	€ 179.676	€ 21.047
Horst aan de Maas	€ 617.743	€ 600.098	€ 17.646	€ 6.883	€ 10.763
Kerkrade	€ 1.585.197	€ 1.495.982	€ 89.215	€ 83.989	€ 5.226
Landgraaf	€ 1.248.495	€ 1.083.602	€ 164.893	€ 145.029	€ 19.864
Leudal	€ 584.485	€ 550.012	€ 34.473	€ 28.979	€ 5.494
Maasgouw	€ 521.359	€ 509.564	€ 11.795	€ 257	€ 11.538
Maastricht	€ 3.899.880	€ 3.915.304	€ -15.423	€ -80.191	€ 64.768
Meerssen	€ 596.474	€ 536.978	€ 59.496	€ 53.314	€ 6.181
Nederweert	€ 239.355	€ 228.316	€ 11.039	€ 7.140	€ 3.899
Peel en Maas	€ 631.192	€ 597.813	€ 33.379	€ 19.526	€ 13.853
Roerdalen	€ 315.693	€ 299.296	€ 16.397	€ 8.780	€ 7.617
Roermond	€ 1.046.545	€ 1.007.107	€ 39.438	€ 15.637	€ 23.801
Simpelveld	€ 205.298	€ 175.164	€ 30.134	€ 25.057	€ 5.077
Sittard-Geleen	€ 2.378.300	€ 2.223.724	€ 154.575	€ 152.917	€ 1.658
Stein	€ 375.300	€ 322.102	€ 53.198	€ 43.734	€ 9.465
Vaals	€ 226.406	€ 219.908	€ 6.498	€ 2.661	€ 3.837
Valkenburg aan de Geul	€ 471.184	€ 421.072	€ 50.112	€ 43.106	€ 7.006
Venlo	€ 1.862.980	€ 1.777.397	€ 85.583	€ 48.244	€ 37.339
Venray	€ 572.395	€ 538.814	€ 33.581	€ 21.164	€ 12.417
Voerendaal	€ 239.535	€ 205.974	€ 33.561	€ 28.863	€ 4.698
Weert	€ 661.103	€ 565.275	€ 95.829	€ 75.315	€ 20.514
TOTAAL	€ 24.976.589	€ 23.361.227	€ 1.615.362	€ 1.248.150	€ 367.212

4.4 ANALYSE EERSTE BEGROTINGSWIJZIGING 2020 TEN OPZICHTE VAN DE OORSPRONKELIJKE BEGROTING 2020

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

4.4.1 ANALYSE VERVOERSRESULTAAT

TABEL VERVOERSRESULTAAT.

	2020-1	2020						
	Totaal	Totaal	Vershil	Realisatie 2019 t.o.v. 2018 - zones (met nieuwe tarieven aanbesteding)	Opslagpercentage - zones (met nieuwe tarieven aanbesteding)	Realisatie 2019 t.o.v. 2018 - toeslagen (met nieuwe tarieven aanbesteding)		
Beek	€ 235.869	€ 201.274	€ 34.594	€ 23.390	€ 11.107	€ 97		
Beekdaelen	€ 559.459	€ 527.244	€ 32.216	€ 10.375	€ 26.568	€ -4.727		
Beesel	€ 159.713	€ 150.455	€ 9.258	€ 669	€ 7.334	€ 1.254		
Bergen	€ 121.514	€ 112.248	€ 9.266	€ 3.875	€ 5.823	€ -432		
Brunssum	€ 638.275	€ 581.316	€ 56.960	€ 61.207	€ -	€ -4.248		
Echt-Susteren	€ 551.775	€ 504.753	€ 47.023	€ 21.739	€ 26.223	€ -939		
Eijsden-Margraten	€ 414.036	€ 320.272	€ 93.764	€ 75.238	€ 19.527	€ -1.001		
Genneep	€ 309.871	€ 289.760	€ 20.111	€ 6.819	€ 14.568	€ -1.276		
Gulpen-Wittem	€ 273.215	€ 235.967	€ 37.247	€ 22.950	€ 12.700	€ 1.597		
Heerlen	€ 2.039.115	€ 1.846.456	€ 192.659	€ 101.095	€ 97.537	€ -5.973		
Horst aan de Maas	€ 449.501	€ 440.366	€ 9.136	€ -905	€ 10.850	€ -810		
Kerkrade	€ 1.312.654	€ 1.211.361	€ 101.293	€ 106.902	€ -	€ -5.609		
Landgraaf	€ 1.012.381	€ 869.516	€ 142.865	€ 94.083	€ 48.043	€ 740		
Leudal	€ 425.309	€ 388.956	€ 36.354	€ 16.851	€ 20.421	€ -919		
Maasgouw	€ 391.100	€ 392.684	€ -1.584	€ -2.099	€ -	€ 515		
Maastricht	€ 3.196.144	€ 3.289.004	€ -92.861	€ -79.483	€ -	€ -13.378		
Meerssen	€ 484.303	€ 428.375	€ 55.928	€ 48.330	€ 9.354	€ -1.755		
Nederweert	€ 167.262	€ 158.359	€ 8.902	€ 6.587	€ 3.321	€ -1.006		
Peel en Maas	€ 457.564	€ 438.786	€ 18.779	€ -1.673	€ 21.359	€ -907		
Roerdalen	€ 224.546	€ 216.543	€ 8.003	€ 7.586	€ -	€ 417		
Roermond	€ 754.989	€ 741.210	€ 13.780	€ -19.981	€ 36.209	€ -2.448		
Simpelveld	€ 150.749	€ 126.737	€ 24.011	€ 15.194	€ 7.100	€ 1.717		
Sittard-Geleen	€ 1.898.477	€ 1.706.659	€ 191.819	€ 118.226	€ 88.778	€ -15.186		
Stein	€ 267.486	€ 225.181	€ 42.305	€ 28.221	€ 12.528	€ 1.556		
Vaals	€ 168.807	€ 165.545	€ 3.262	€ 3.615	€ -	€ -354		
Valkenburg aan de Geul	€ 376.844	€ 333.560	€ 43.284	€ 30.984	€ 14.410	€ -2.111		
Venlo	€ 1.322.177	€ 1.269.763	€ 52.415	€ 49.760	€ -	€ 2.654		
Venray	€ 412.152	€ 391.266	€ 20.885	€ 2.980	€ 19.582	€ -1.676		
Voerendaal	€ 185.836	€ 157.666	€ 28.170	€ 17.972	€ 8.859	€ 1.339		
Weert	€ 439.600	€ 368.416	€ 71.184	€ 48.272	€ 20.958	€ 1.954		
TOTAAL	€ 19.400.724	€ 18.089.698	€ 1.311.025	€ 818.780	€ 543.160	€ -50.914		

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

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

4.4.2 TOTAALANALYSE

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

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

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

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

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

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

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

De kapitaalkosten nemen met € 2.379,- toe vanwege de kosten voor het aanhouden van de rekening courant faciliteit die eerder niet in rekening werden gebracht door de BNG. Daarnaast zijn de bankkosten begroot op basis van de actuele bankkosten in 2019.

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

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

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

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

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

Het restant is grotendeels te wijten aan de loonstijging conform

de onderhandelingen in de cao per 1 januari, per 1 juli en per 1 oktober met 1%.

- 1 | De telefoniekosten laten een forse stijging zien van ca. € 20.000,-. Dit houdt enerzijds verband met lagere opbrengsten van de 0900-nummers als gevolg van wijzigingen in de regelgeving; Voor klantenservicediensten mogen er geen kosten aan de beller in rekening worden gebracht waardoor er opbrengsten voor Omnibuzz zijn weggevallen. Anderzijds is gebleken dat bij de overgang van de telefooncentrale van PZN naar de eigen centrale er sprake was van verschillende providers, waardoor er niet langer geprofiteerd kon worden van de gunstige tarieven. Omnibuzz probeert thans het contract van de huidige provider om te zetten waardoor de kosten aanzienlijk verlaagd kunnen worden.
- 2 | In het kalenderjaar 2019 zijn de kosten voor de salarisadministrateur onttrokken via de algemene reserve.

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

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

5

BIJLAGEN

5. BIJLAGEN

5.1 STAAT VAN GEACTIVEERDE KAPITAALUITGAVEN

Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven										2020-1
Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr.	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris										
Hardware										
Inrichting en verbouwing	109.946	-	-	109.946	4,00%	8.520	4.398	-	101.426	97.028
Technische installaties	81.746	-	-	81.746	6,67%	10.905	5.452	-	70.841	65.388
Software	65.248	-	-	65.248	10,00%	6.125	6.525	-	59.123	52.598
Totaal Wmo-vervoer	562.869	-	-	562.869		115.120	70.500	-	447.749	377.249
Totaal-generaal	562.869	-	115.120	70.500	-	447.749	377.249	-	377.249	323.860

5.2 STAAT VAN RESERVES

Staat van reserves									2020-1
Naam Reserve Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking vd rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begr.wijz.	Bestemming van het resultaat 2020	Reserves na bestemming ultimo 2020	
Reserves									
Algemene reserve	639.208	-	-	-	639.208	-	-	639.208	
Bestemmingsreserve personeel	60.787	-	-	-	60.787	-	-	60.787	
Bestemming ICT	70.760	-	-	11.100	59.660	-	-	59.660	
Totaal Reserves	770.755	-	-	11.100	759.655	-	-	759.655	

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

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

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

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

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
1.000.000	40%	400.000

2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling

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

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
200.000	60%	120.000

3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

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

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
500.000	80%	400.000

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

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

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
100.000	60%	60.000

5 Regie en planning

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

Risico	Kans	Benodigde Weerstandcapaciteit
820.000	40%	328.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit

1.308.000

De huidige weerstandcapaciteit ad € 921.782,- valt binnen de vastgestelde bandbreedte van de minimum- en maximumhoogte van de algemene reserve.





Niets uit deze uitgave mag worden vereenvoudigd, 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.