

Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz

Uitgangspuntennotitie
bij begroting 2019-1 en 2020



Datum: 20 februari 2019
Vastgesteld door Dagelijks bestuur

1. Inleiding

Bijgaand presenteren wij de uitgangspuntennotitie van Omnibuzz. Deze heeft betrekking op de begrotingswijziging 2019-1, de begroting 2020 en het meerjarenperspectief 2021 tot en met 2023.

De hoofduitgangspunten en -kaders waarbinnen Omnibuzz werkt, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De vertaling hiervan naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het Besluit begroting en verantwoording (BBV).

Deze uitgangspuntennotitie past in het streven om de deelnemende gemeenten in een vroeg stadium te betrekken bij beleidsmatige ontwikkelingen en de financiële consequenties voor de korte en middellange termijn die in deze begrotingsstukken aan de orde zullen komen. Dit geeft de gemeenten meer mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

In hoofdstuk 2 benoemen wij kort de belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor de totstandkoming van de uitgangspunten. In hoofdstuk 3 benoemen wij kort en puntsgewijs de belangrijkste strategisch/beleidsmatige uitgangspunten voor de begroting 2020 en de hier opvolgende jaren. Hoofdstuk 4 beschrijft de financiële uitgangspunten, die ten grondslag liggen aan de begroting 2019-1 en 2020 inclusief meerjarenperspectief 2021-2023.

2. Relevante ontwikkelingen

De wijze en de snelheid waarop de gezamenlijke ambities gerealiseerd worden, ligt niet op voorhand voor de lange termijn vast. Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen die invloed hebben op vervolgstappen, worden de uitgangspunten jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld. Een aantal belangrijke ontwikkelingen worden hier kort weergegeven:

A. Toename vervoersvolume: In de 32 deelnemende gemeenten nemen we op totaal niveau een stijging van het vervoer waar, die begon in 2017 en in 2018 heeft doorgezet. Als reactie hierop zijn o.a. een aantal beheersmaatregelen uitgewerkt en is een overleg met de provincie aangegaan.

Grilligheid vervoersvolume: De ontwikkeling in het vervoersvolume is grillig en dat betekent dat de ontwikkeling tussen gemeenten sterk kan verschillen, maar ook binnen gemeenten sterk kan schommelen in de tijd. Om deze ontwikkelingen beter te kunnen prognosticeren is meer onderzoek naar de oorzaken nodig.

B. Adviezen m.b.t. Instroom ander vervoer: De gemeentelijke werkgroepen leerlingenvervoer, Wmo-bg en jeugd adviseren om op dit moment geen volledige integratie van het leerlingenvervoer na te streven. Individuele (of groepen) gemeenten kunnen wel met Omnibuzz om tafel om de mogelijkheden tot integratie van hun eigen vervoer in Omnibuzz te onderzoeken. Hierdoor is de wijze waarop de instroom van ander vervoer gaat plaatsvinden in tijd, vorm en omvang onvoldoende duidelijk. Deze instroom is dan ook niet ingerekend in de begroting.

C. Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer: naar aanleiding van de toename van het vervoer en de (vervoers-)kosten, heeft Omnibuzz in 2018 een hele reeks aan interne en externe beheersmaatregelen doorgevoerd, uitgewerkt en voorgelegd. Deze beheersmaatregelen zullen in de loop van 2019 en de daaropvolgende jaren effect hebben.¹

D. Autonome ontwikkelingen, demografie etc.
Omnibuzz heeft in dit kader een onderzoek laten verrichten naar (mogelijke) factoren die de vervoersvraag beïnvloeden en de (demografische) ontwikkelingen die hierbij plaatsvinden. Dit zal in 2019 verder worden uitgewerkt. Bovendien wordt naar aanleiding van groeiende uitvoeringsrisico's door demantie/verward gedrag en de taak voor gemeenten om verward gedrag vroegtijdig te signaleren, passend beleid hiervoor ontwikkeld.

E. Relatie met Openbaar Vervoer

Er zijn aanwijzingen voor een mogelijk verband tussen de stijging in het Omnibuzz vervoer en het aanbod van het Openbaar Vervoer.

¹ *Opmerking: De deelnemende gemeenten afzonderlijk behouden een grote mate van beleidsvrijheid. Gemeenten blijven leidend in de toegang tot het systeem en de mate waarin (individueel) maatwerk in het vervoer wordt toegepast. Hoe gemeenten deze – en andere - vrijheden invullen bepaalt voor een groot deel de mate waarin het vervoer beheersbaar wordt gehouden en synergievoordelen behaald kunnen worden.*

F. Onzekere aanbestedingsresultaten en ontwikkelingen in de taxibranche: aanbestedingsresultaten van toekomstige aanbestedingen zijn nog niet bekend, maar uiteraard wel bepalend voor de vervoerskosten. Mogelijke factoren die de resultaten beïnvloeden zijn tekort aan chauffeurs, toename van kosten door cao-onderhandelingen, BTW verhoging en afschaffen teruggave BPM.

De aanbestedingsresultaten worden ook beïnvloed door het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid. In het kader van de aanbesteding vervoer vanaf 2020 is een uitgebreid rapport uitgewerkt met betrekking tot de verduurzaming van het vervoer.

G. Verdeelsystematiek: Gemeenten vragen om een evaluatie van de verdeelsleutels voor de afrekening van de verschillende kosten tussen gemeenten. Omnibuzz werkt in dit kader een aantal scenario's uit.

H. Code VVR: Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, veranderen de kaders voor rolstoelen in het vervoer, in de zin van een normering die als voorwaarde wordt gesteld om vervoerd te mogen worden. Omnibuzz werkt aan een plan van aanpak voor gemeenten om de gevolgen van deze maatregel, die per 1 juli 2019 van kracht wordt, voor klanten en gemeenten te beperken.

I. BTW over gemeentelijke bijdrage: De Belastingdienst heeft aangegeven dat de huidige afspraak dat er geen BTW in rekening hoeft te worden gebracht over de gemeentelijke bijdrage niet gecontinueerd zal worden. Dit betekent dat Omnibuzz vanaf 1 april 2019 BTW in rekening dient te brengen aan de deelnemende gemeentes, wat gevolgen kan hebben voor alle deelnemende gemeenten afzonderlijk. Hierover is Omnibuzz met deskundige (juridische) ondersteuning in overleg met de belastingdienst.

J. Invoering AVG: In het kader van de invoering van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn de organisatie Omnibuzz en de werkprocessen doorgelicht en in lijn gebracht met deze aangescherpte regelgeving. Dit betekent o.a. dat de uitwerking van de klantprofielen wordt herzien en een andere aanvliegroute wordt gekozen om OV gebruik te optimaliseren.

K. Beekdaelen: Door de gemeentelijke herindeling van Nuth, Onderbanken en Schinnen per 1-1-2019 verandert het bestuurlijke landschap van Omnibuzz.

L. Interne beheersmaatregelen: In de begroting 2019-1 zullen enkele formatieve aanpassingen worden doorgevoerd als gevolg van de interne beheersmaatregelen. De bijstellingen gelden ook voor de jaren na 2019. Onderstaand een overzicht van de ontwikkeling van de formatie zoals die nu voor de komende jaren wordt voorzien.

	2018	2019	2020	2021	2022
Uitvoering	35,25	35,25	32,7	32,7	32,7
Advies en Projecten	7,4	7	7	7	7
Bedrijfsvoering	17,17	16,17	16,17	16,17	16,17
Staf	4,39	4,09	4,09	4,09	4,09
OR	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Externe expertise	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Totaal	64,91	63,51	60,96	60,96	60,96

3. Beleidsmatige uitgangspunten

De beleidsmatige uitgangspunten die hier worden geformuleerd volgen uit de anticipatie op deze ontwikkelingen en de inpassing ervan in de strategische kaders. Dit leidt tot de volgende 'kernuitgangspunten':

- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken cf. wettelijke kaders voor verantwoording en interne organisatie, zoals de BBV, AVG, Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) en Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) etc.
- Het uitvoeren van aanbestedingen cf. de aanbestedingswet, de richtlijnen van het Instituut Aanbesteding Mobiliteit en de AMvB reële prijs Wmo en rekening houdend met de duurzaamheidsagenda.
- Het blijven uitvoeren van de reguliere taken cf. afgesproken kaders met vervoerders (Programma van Eisen) en gemeenten, zoals DVO's, productenboek, nota reserves en voorzieningen, financiële verordening etc.;
- In het kader van de beheersmaatregelen kunnen de geldende interne kaders aan evaluatie onderworpen en eventueel heroverwogen worden.
- Omnibuzz zal actief met de gemeenten in overleg blijven over de invulling van de beheersmaatregelen, die op gemeenteniveau kunnen afwijken. Dit betreft o.a. de budgetteringssystematiek, tariefstelling, toekenning van vervoersspecificaties, beperking maximale reisafstand en alle aanvullende maatwerkoplossingen.
- Veranderingen van buitenaf die relevant zijn voor de kerntaken worden door Omnibuzz met de beschikbare capaciteit opgepakt en vertaald naar concrete adviezen en voorstellen voor gemeenten. Denk hierbij aan de volgende onderwerpen:
 - de relatie met OV (in overleg met de provincie Limburg);
 - oneigenlijk gebruik (met name Wmo-BG vervoer via Omnibuzz);
 - externe (demografische) ontwikkelingen die vervoersvraag bepalen;
- Gelet op de genoemde onzekerheden en ontwikkelingen blijft de beleidslijn voor de kaders van 2019 en volgende jaren onverkort continuering van de belangrijkste speerpunten en voortbouwen op de bestaande pijlers. Hierin vindt wel een heroriëntatie in tijd en focus plaats, welke nader wordt toegelicht in een aparte notitie 'Actualisering bedrijfsplan' begin 2019. In het kort betekent dit:

1. Minder doelgroepenvervoer en Kanteling:

- In afstemming met gemeenten verschuift de focus van de ontwikkeling van de klantprofielen n.a.v. de AVG naar een actieve campagne om het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen te optimaliseren. In deze bijeenkomsten wordt de combinatie gezocht met het klantportaal, rekening rijden, en digitalisering van de klantcontacten.
- Verder onderzoek (met de provincie Limburg) naar relatie met OV en mogelijkheden Mobility as a Service (MaaS).

2. Efficiënter doelgroepenvervoer:

- In lijn met de adviezen van de werkgroepen voor andere vormen van doelgroepenvervoer vindt op dit moment geen volledige integratie van ander doelgroepenvervoer plaats, maar individuele (of groepen) gemeenten bekijken samen met Omnibuzz de mogelijkheden tot integratie van (een deel van) hun eigen vervoer in Omnibuzz te onderzoeken in de vorm van pilots. Ook houdt Omnibuzz bij de inkoop van Omnibuzz vervoer Wmo Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (Wmo CVV) middels flexibele contracten rekening met instroomscenario's voor andere vervoersvormen binnen de bestaande contracten.

- Binnen het huidige Omnibuzz vervoer Wmo CVV wordt meer efficiëntie nagestreefd door bijvoorbeeld nieuwe vervoersconcepten zoals vraagspreiding, groepsritten etc. en bewustwording en signalering richting gemeenten op gebied van vervoersspecificaties. Zie meer informatie onder punt 3.

3. Investeren in een slimme organisatie:

- Eind 2018 heeft Omnibuzz nieuwe agendasoftware geïmplementeerd. Dit nieuwe pakket vergt in de eerste maanden van 2019 meer tijd in de kerntaak ritreservering. Om het afgesproken kwaliteitsniveau te behalen zal tijdelijk met een hogere bezetting worden gewerkt.
- Aansluitend zal in 2019 het klantportaal worden uitgerold. Via dit portaal kunnen klanten o.a. ritten boeken en digitale facturen en rittenoverzichten inzien. Hieraan zal een intensieve campagne gekoppeld worden in combinatie met de VEP.
- Omnibuzz ontwikkelt zich in toenemende als kennispartner voor gemeenten. Dit past in de visie om Omnibuzz als kenniscentrum te gebruiken en vervoersdata en -kennis in het belang van klant en gemeenten in te zetten en toekomstbestendig kwaliteitsdoelgroepenvervoer te borgen:
- Signaleringsfuncties:
 - Besparingsmogelijkheden d.m.v. passende vervoersindicaties;
 - doorontwikkeling financiële signalering t.o.v. begroting;
 - prognoses vervoersontwikkeling op (middel-) lange termijn.
- Ontwikkeling toetsingskader voor vervoersspecificaties;
- Ontwikkeling nieuwe vervoersconcepten:
 - op klantniveau: aanpak beperkte zelfregie en verward gedrag;
 - op systeemniveau: vraagspreiding, groepsritten etc.;
- Onderzoek naar alternatieven voor:
 - Afrekeningsystematiek voor gemeenten: verdeelsleutel overhead vs. vervoer, afrekening op kilometers i.p.v. zones;
 - Systematiek van klantbijdragen en tariefstelling klanten;
 - Boekingsystemen (vervanging Taxipoints);
 - Gebruik vervoerspas;
- Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen, zoals ritreservering, communicatie, facturatie en betaling. Het steeds verder digitaliseren heeft gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid.
- Om bovenstaande taken te faciliteren is Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door vastleggen van kennis via een intern kennisplatform (Sharepoint) en doorontwikkeling van rapportage-instrumenten zoals de Business Intelligence Tool en Visionplanner.

4. Financiële uitgangspunten

Algemeen

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

Financiële uitgangspunten begroting 2019-1

Voorgesteld wordt om de begroting 2019-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) wordt als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2019 wordt het volume derhalve gebaseerd op de gerealiseerde cijfers van 1 januari tot en met 31 december 2018 per gemeente.
2. Er wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2018 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen.
3. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index. Voor 2019 is deze vastgesteld op 2,2%
4. Wat betreft het vervoerstarief waarmee gerekend wordt in de eerste begrotingswijziging, dit wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2018, verhoogd met de NEA-index ad 2,2% die geldt voor 2019.
5. Voor het eigen aandeel van de klant worden de tarieven 2018 geïndexeerd met de NEA-index die geldt voor 2019, zijnde 2,2%.
6. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2019-1 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 2019-1 wordt verwacht dat de salarissen met 4% zullen stijgen. In de begroting 2019 werd nog uitgegaan van een stijging met 2%.
7. In de begroting 2019 is ervan uitgegaan dat de jaarlijkse afschrijvingskosten voortvloeiend uit de investeringsbegroting (voor 2019 ad € 48.074 gedekt zouden worden uit de bestemmingsreserve activa. Het algemeen bestuur heeft in haar vergadering van 4 juli 2018 besloten om geen bestemmingsreserve activa te vormen en het hierbij behorende bedrag ad € 441.466 toe te voegen aan de algemene reserve. De afschrijvingskosten over 2019 zullen aan de algemene reserve worden onttrokken.
8. In de begroting 2019 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve € 1.565.466 bedraagt. Dit bedrag zal nog wijzigen, nadat het algemeen bestuur heeft ingestemd met een onttrekking aan de algemene reserve ultimo 2018.

9. De bonus/malus met de vervoerder zal vanaf 2019-1 wel financieel ingerekend worden in de begroting. In voorgaande begrotingen werd het resultaat bonus/malus met de vervoerder niet meegenomen en kwam dit tot uitdrukking in de jaarrekening.
10. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

Financiële uitgangspunten begroting 2020

Voorgesteld wordt om de begroting 2020 en het meerjarenperspectief 2021-2023 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal zones per gemeente. Voor de begroting 2020 wordt het volume dus gebaseerd op de gerealiseerde cijfers per gemeente van 1 januari tot en met 31 december 2018 per gemeente.
2. Er wordt een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2018 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen.
3. Conform besluit van algemeen bestuur d.d. 29 november 2017 wordt jaarlijks de NEA-index toegepast, voor het jaar 2019 wordt hiervoor de vastgestelde index gebruikt. Voor de jaren 2020 tot en met 2023 wordt gewerkt met een schatting die is gebaseerd op de laatst bekende NEA-index, zijnde de index van 2019 (2,2%).
4. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2020 wordt gebaseerd op het voorcalculatorische tarief voor 2019. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index waarmee het tarief voor 2020 wordt bepaald.
5. Uitgangspunt voor de klantbijdragen in 2020 zijn de in 2019 gehanteerde tarieven verhoogd met de geschatte NEA-index. De klantbijdragen worden voor de jaren 2021-2023 eveneens geïndexeerd met deze index.
6. De beheerkosten 2020 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2020 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2021-2023 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%.
7. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2020 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.
8. Voor de kosten van regie wordt zo veel mogelijk een nieuwe inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie. Voor 2020 en de jaren in de meerjarenbegroting worden deze kosten verhoogd met de geschatte index zoals weergegeven onder 6 en 7.
9. De kosten van planning zijn voor het jaar 2019 en de jaren in de meerjarenbegroting niet ingerekend.

10. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
11. De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- en loonkosten en kapitaalkosten), regie en planning gebeurt op basis van de verdeelsleutel 50% inwoneraantal (gebaseerd op CBS-gegevens per 1-1-2019) en 50% op basis van aantal pashouders (gebaseerd op gegevens administratie Omnibuzz per 1-1-2019).
12. De beheerkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.
14. Er wordt in deze begroting geen rekening gehouden met lasten en/of baten die voortvloeien uit afspraken met:
 - a. Gemeenten (bijvoorbeeld beheer taxipoint)
 - b. Klanten (bijvoorbeeld individuele afspraken)
15. De huidige aanbesteding is met 1 jaar verlengd en loopt af per 31 december 2019. De resultaten van de aanbesteding van het vervoer per 1 januari 2020 zijn bij het opmaken van de begroting 2020 nog niet bekend, derhalve kunnen de nieuwe tarieven per deze datum niet in de begroting verwerkt worden. Voor 2020 worden de tarieven bepaald op basis van het tarief voor 2019, verhoogd met een gemiddelde NEA-index zoals beschreven onder 3. In de begroting 2020-1 zullen de nieuwe tarieven verwerkt worden.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2021-2023

16. Het vervoersvolume van de begroting 2020 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt uitgegaan van een nullijn, de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2020 worden dus niet verhoogd.
17. Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning van het CPB zijnde 1,5%. Voor de kosten van regie en planning wordt een inschatting gemaakt op basis van de meest actuele informatie.
18. De huidige aanbesteding is met 1 jaar verlengd en loopt af per 31 december 2019. De resultaten van de aanbesteding van het vervoer per 1 januari 2020 zijn bij het opmaken van de begroting nog niet bekend, derhalve kunnen de nieuwe tarieven per deze datum niet in de begroting verwerkt worden. Voor het meerjarenperspectief 2021-2023 worden de tarieven bepaald op basis van het tarief voor 2019 verhoogd met een gemiddelde NEA-index zoals beschreven onder 3.