B&W Adviesnota

Onderwerp	Zienswijze Omnibuzz begroting 2026-1, begroting 2027 & meerjarenplan 2028-2030 en jaarverslag 2025
Zaaknummer	5332
B&W datum	12 mei 2026
Naam steller	Medewerker team Maatschappelijke Ontwikkeling
Teammanager	Teammanager team Maatschappelijke Ontwikkeling
Portefeuillehouder	Martin Leenders

Besproken met portefeuillehouder?
Ja, met Martin Leenders op 4 mei 2026
Openbaarheid
Ja, per direct.
Bevoegd orgaan
Raad
Ter advisering aanbieden aan Commissie Leven

Advies

De raad voorstellen om:

1. Geen zienswijze in te dienen op de begroting 2026-1 en de begroting 2027 en meerjarenplan 2028-2030.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2025

Inleiding

In mei 2016 is de gemeente Venray aangesloten bij de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Deze gemeenschappelijke regeling organiseert voor 30 Limburgse gemeente het doelgroepenvervoer. Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk vervoersnetwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders.

Beoogd resultaat

De inwoner van Venray met een beperking kan gebruik maken (wanneer noodzakelijk) van doelgroepenvervoer.

Argumenten

1.1 in de wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) is geregeld dat raden hun zienswijze kenbaar mogen maken.

In de WGR is geregeld dat uw raad 12 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen op de begroting 2026-1, de begroting 2027 en het meerjarenplan 2028-2030. Uw raad heeft een aanbiedingsbrief (zie bijlage 1) ontvangen waarin uitleg wordt gegeven over de begrotingen, het jaarverslag 2025 en de uitgangspuntennotitie (zie bijlage 2). Omnibuzz biedt uw raad de gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

1.2 de uitgangspunten in lijn liggen met het eerder vastgestelde bedrijfsplan en de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

Het advies is geen zienswijze in te dienen. De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2026-1 en 2027 en het meerjarenplan 2028-2030. De financiële uitgangspunten zijn op 17 december 2025 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik en evaluatie op en van al gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in de uitgangspuntennotitie vast wat in de periode 2026 en volgende jaren de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34b van de wet Gemeenschappelijke regeling.

De belangrijkste pijlers zijn:
- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen;
- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer;
- Investeren in een slimme organisatie.

Voor verdere uitleg verwijzen wij u naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie Omnibuzz (bijlage 2).

1.3 de onderbouwing voor het aanpassen van de begrotingen geeft geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Op basis van de uitgangspuntennotitie zijn de begrotingen opgesteld. In de eerste wijziging van de begroting 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2026 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Ten opzichte van de vorige begroting 2026 vallen de totale kosten €482.000 lager uit. Deze daling is toe te schrijven aan de verlaging van de begroting voor zowel het leerlingenvervoer als het jeugdwet vervoer (als gevolg van de actualisatie van de vervoersvraag). De gemeente Venray heeft het leerlingenvervoer en het vervoer op grond van de jeugdwet niet ondergebracht bij Omnibuzz.

Sec voor de Wmo geldt dat kosten voor het Wmo-vervoer €324.000 hoger uitkomen in de aangepaste begroting 2026. Dit is onder te verdelen in directe vervoerskosten van €274.000 en de indirecte vervoerskosten van €50.000.

Dit wordt veroorzaakt door:
- Er is in eerste instantie gerekend met een NEA-index van 2.5%. Uiteindelijk is de NEA index vastgesteld op 4.1%.
- De uitgebreide compensatieregeling voor de lagere vervoersvraag is afgebouwd. Er is een compensatieregeling light. De vervoersvolume in de aangepaste begroting 2026 is gebaseerd op het gerealiseerde vervoer van 2025. Per saldo heeft dit een verlaging van de begroting van ongeveer €444.000 tot gevolg.
- In de begroting van voorgaande jaren werd een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Gemeenten kunnen er zelf voor kiezen op een opslagpercentage toe te passen of voor een ander percentage te kiezen. Het effect is een verhoging van €386.000.
- Indirecte kosten laten een stijging zien dit komt door de stijgende kosten van communicatie en de stijging van de overheadkosten. Ondanks een daling van de onregelmatigheidstoeslag.

2.1 de raad op de hoogte is van het gevoerde beleid van het afgelopen jaar.
In de jaarrekening inclusief jaarverslag wordt teruggeblikt op het afgelopen jaar en wordt verantwoording afgelegd over het gevoerde beleid. Het totale Wmo-vervoer is gestabiliseerd. Op totaalniveau is het Wmo-vervoer dit jaar onder de begroting 2025-1 gebleven. De meeste gemeenten zijn qua vervoer binnen deze begroting gebleven. De gemeente Venray krijgt een bedrag terug.

Kanttekeningen of risico's
Niet van toepassing.

Communicatie
De raad informeert door een brief het dagelijks bestuur van Omnibuzz over het niet indienen van een zienswijze.

Op 6 mei 2026 (in Venlo) en 7 mei 2026 (Urmond) heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor raads- en commissieleden over de verschillende begrotingen en het jaarverslag 2025.

Financiële gevolgen
Aangepaste begroting 2026-1 (bijlage 3)
Voor de gemeente Venray vallen de kosten in de aangepaste begroting 2026-1 hoger uit dan aangegeven in de begroting 2026. Het verschil bedraagt €20.676. Het zwaartepunt ligt bij een verhoging van de vervoerskosten.

Begroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030 (bijlage 4)
Op basis van de aangeleverde concept begroting 2027 en meerjarenperspectief 2028 – 2030 wordt een hogere bijdrage verwacht voor de gemeente Venray. De hogere kosten en hogere eigen bijdrage worden met deze wijziging verwerkt. Per saldo betreft dit een bedrag van €23.000 voor 2027 oplopend tot €45.000 in 2030. Bedragen worden meegenomen in de kadernota 2027 en verder.

Jaarverslag 2025 (bijlage 5)
2025 is met een positief resultaat van €11.466 voor de gemeente Venray afgesloten.

Vervolgtraject besluitvorming
Gemeenten hebben tot 24 juni 2026 (wettelijke termijn) om zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. In de vergadering van 1 juli 2026 neemt het algemeen bestuur van Omnibuzz een definitief besluit. Wij blijven net niet binnen de termijn. Omnibuzz is hierover geïnformeerd.

Evaluatie
Niet van toepassing.

Bijlagen
Bijlage 1: Aanbiedingsbrief gemeenteraden begroting 2026-1, 2027-mjp en jaarrekening 2025

Bijlage 2: Omnibuzz uitgangspuntennotitie 2026-1 2027 en 2028-2030
Bijlage 3: Omnibuzz begroting 2026-1
Bijlage 4: Omnibuzz begroting 2027 mjp 2028-2030
Bijlage 5: Omnibuzz jaarverslag 2025
Bijlage 6: Brief zienswijze raad aan Omnibuzz
Bijlage 7: Raadsbesluit

Naslagwerk

Niet van toepassing.

Raadsvoorstel

Gemeente Venray

Onderwerp	Zienswijze Omnibuzz begroting 2026-1, begroting 2027 & meerjarenplan 2028-2030 en jaarverslag 2025		
Zaaknummer	5332	**Steller**	Medewerker team Maatschappelijke Ontwikkeling
		Team	Maatschappelijke Ontwikkeling
Raad datum	30 juni 2026	**Teammanager**	Teammanager Maatschappelijke Ontwikkeling
		Portefeuillehouder	Martin Leenders

Openbaarheid

Ja, Per direct.

Ter advisering/kennisneming/bespreking

Ter advisering

Voorstel

1. Geen zienswijze in te dienen op de begroting 2026-1 en de begroting 2027 en meerjarenplan 2028-2030.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2025.

Raadsvoorstel

Inleiding
In mei 2016 is de gemeente Venray aangesloten bij de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Deze gemeenschappelijke regeling organiseert voor 30 Limburgse gemeente het doelgroepenvervoer. Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een heel belangrijk vervoersnetwerk in Limburg voor reizigers, opdrachtgevers en uitvoerders.

Beoogd resultaat
De inwoner van Venray met een beperking kan gebruik maken (wanneer noodzakelijk) van doelgroepenvervoer.

Argumenten
1.1 in de wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) is geregeld dat raden hun zienswijze kenbaar mogen maken.
In de WGR is geregeld dat uw raad 12 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen op de begroting 2026-1, de begroting 2027 en het meerjarenplan 2028-2030. Uw raad heeft een aanbiedingsbrief (zie bijlage 1) ontvangen waarin uitleg wordt gegeven over de begrotingen, het jaarverslag 2025 en de uitgangspuntennotitie (zie bijlage 2). Omnibuzz biedt uw raad de gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz.

1.2 de uitgangspunten in lijn liggen met het eerder vastgestelde bedrijfsplan en de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
Het advies is geen zienswijze in te dienen. De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2026-1 en 2027 en het meerjarenplan 2028-2030. De financiële uitgangspunten zijn op 17 december 2025 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik en evaluatie op en van al gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in de uitgangspuntennotitie vast wat in de periode 2026 en volgende jaren de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34b van de wet Gemeenschappelijke regeling.

De belangrijkste pijlers zijn:
- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen;
- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer;
- Investeren in een slimme organisatie.

Voor verdere uitleg verwijzen wij u naar de bijgevoegde uitgangspuntennotitie Omnibuzz (bijlage 2).

1.3 de onderbouwing voor het aanpassen van de begrotingen geeft geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.
Op basis van de uitgangspuntennotitie zijn de begrotingen opgesteld. In de eerste wijziging van de begroting 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2026 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Ten opzichte van de vorige begroting 2026 vallen de totale kosten €482.000 lager uit. Deze daling is toe te schrijven aan de verlaging van de begroting voor zowel het leerlingenvervoer als het jeugdwet vervoer (als gevolg van de actualisatie van de vervoersvraag). De gemeente Venray heeft het leerlingenvervoer en het vervoer op grond van de jeugdwet niet ondergebracht bij Omnibuzz.

Raadsvoorstel

Sec voor de Wmo geldt dat kosten voor het Wmo-vervoer €324.000 hoger uitkomen in de aangepaste begroting 2026. Dit is onder te verdelen in directe vervoerskosten van €274.000 en de indirecte vervoerskosten van €50.000.

Dit wordt veroorzaakt door:

- Er is in eerste instantie gerekend met een NEA-index van 2.5%. Uiteindelijk is de NEA index vastgesteld op 4.1%.
- De uitgebreide compensatieregeling voor de lagere vervoersvraag is afgebouwd. Er is een compensatieregeling light. De vervoersvolume in de aangepaste begroting 2026 is gebaseerd op het gerealiseerde vervoer van 2025. Per saldo heeft dit een verlaging van de begroting van ongeveer €444.000 tot gevolg.
- In de begroting van voorgaande jaren werd een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Gemeenten kunnen er zelf voor kiezen op een opslagpercentage toe te passen of voor een ander percentage te kiezen. Het effect is een verhoging van €386.000.
- Indirecte kosten laten een stijging zien dit komt door de stijgende kosten van communicatie en de stijging van de overheadkosten. Ondanks een daling van de onregelmatigheidstoeslag.

2.1 de raad op de hoogte is van het gevoerde beleid van het afgelopen jaar.
In de jaarrekening inclusief jaarverslag wordt teruggeblikt op het afgelopen jaar en wordt verantwoording afgelegd over het gevoerde beleid. Het totale Wmo-vervoer is gestabiliseerd. Op totaalniveau is het Wmo-vervoer dit jaar onder de begroting 2025-1 gebleven. De meeste gemeenten zijn qua vervoer binnen deze begroting gebleven. De gemeente Venray krijgt een bedrag terug.

Kanttekeningen en risico's
Niet van toepassing.

Communicatie
Uw raad informeert door een brief het dagelijks bestuur van Omnibuzz over het niet indienen van een zienswijze.

Op 6 mei 2026 (in Venlo) en 7 mei 2026 (Urmond) heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor raads- en commissieleden over de verschillende begrotingen en het jaarverslag 2025.

Financiële gevolgen
<u>Aangepaste begroting 2026-1 (bijlage 3)</u>
Voor de gemeente Venray vallen de kosten in de aangepaste begroting 2026-1 hoger uit dan aangegeven in de begroting 2026. Het verschil bedraagt €20.676. Het zwaartepunt ligt bij een verhoging van de vervoerskosten.

<u>Begroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030 (bijlage 4)</u>
Op basis van de aangeleverde concept begroting 2027 en meerjarenperspectief 2028 – 2030 wordt een hogere bijdrage verwacht voor de gemeente Venray. De hogere kosten en hogere eigen bijdrage worden met deze wijziging verwerkt. Per saldo betreft dit een bedrag van €23.000 voor 2027 oplopend tot €45.000 in 2030. Bedragen worden meegenomen in de kadernota 2027 en verder.

<u>Jaarverslag 2025 (bijlage 5)</u>

Raadsvoorstel

2025 is met een positief resultaat van €11.466 voor de gemeente Venray afgesloten.

Vervolgtraject besluitvorming
Gemeenten hebben tot 24 juni 2026 (wettelijke termijn) om zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. In de vergadering van 1 juli 2026 neemt het algemeen bestuur van Omnibuzz een definitief besluit. Wij blijven net niet binnen de termijn. Omnibuzz is hierover geinformeerd.

Evaluatie
Niet van toepassing.

Bijlagen
Bijlage 1: Aanbiedingsbrief gemeenteraden begroting 2026-1, 2027-mjp en jaarrekening 2025
Bijlage 2: Omnibuzz uitgangspuntennotitie 2026-1 2027 en 2028-2030
Bijlage 3: Omnibuzz begroting 2026-1
Bijlage 4: Omnibuzz begroting 2027 mjp 2028-2030
Bijlage 5: Omnibuzz jaarverslag 2025
Bijlage 6: Brief zienswijze raad aan Omnibuzz

Naslagwerk
Niet van toepassing.

Aan: Gemeenteraad

T.a.v. de Griffie

Sittard, 1 april 2026

Onderwerp:

Concept Jaarrekening 2025.
Uitgangspuntennotitie Begroting 2026-1 en 2027.
Concept Begrotingswijziging 2026-1.
Concept Begroting 2027 & Meerjarenperspectief 2028-2030.

Geachte dames en heren,

Namens het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz bieden wij u bovengenoemde financiële stukken aan. In deze brief geven wij een inhoudelijke toelichting hierop.

1. Concept jaarrekening 2025

In de jaarrekening, inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar en leggen wij verantwoording af over het gevoerde beleid en de behaalde resultaten. Omnibuzz voert voor 30 Limburgse gemeenten het Wmo-vervoer uit. Daarnaast verzorgen wij voor enkele Midden-Limburgse gemeenten ook het jeugdwet- en leerlingenvervoer. Op totaalniveau is een positief jaarresultaat behaald van € 1,6 miljoen. Onderstaand lichten wij de cijfers per vervoersvorm toe.

a. Wmo-vervoer

De afgelopen jaren hebben wij vastgesteld dat de vraag naar het Wmo-vervoer zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot ruim 80% van het niveau vóór COVID-19. In de afgelopen begrotingsperiodes heeft dit tot meerdere neerwaartse aanpassingen van de begrotingen geleid. In 2025 is de realisatie van het Wmo-vervoer op totaalniveau onder de begroting 2025-1 gebleven. De totale onderschrijding van de directe vervoerskosten bedraagt € 477.000,-. Op gemeenteniveau laat de ontwikkeling van het vervoer grote verschillen zien. Op 7 gemeenten na zijn alle gemeenten qua vervoersvraag binnen deze begroting gebleven. De oorzaken hiervoor zijn heel divers en zijn niet generiek te duiden.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het Wmo-vervoer in de afgelopen 3 jaren grafisch weergegeven. De grijze, groene en blauwe lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2023 respectievelijk 2024 en 2025 zien.

Duidelijk is te zien dat de vervoersvraag zich redelijk stabiel heeft ontwikkeld de afgelopen 3 jaren. In de eerste kwartalen zien wij dat het verloop iets grilliger is geweest, met name in 2023 en 2024.



Een lagere vervoersvraag betekent echter niet automatisch dat de vervoerskosten 1-op-1 lager uitvallen. De vervoerders hebben - toen ze inschreven bij de aanbesteding - hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een op basis van historische data verwacht vervoersvolume. Naar aanleiding van COVID-19 en de nasleep hiervan (lees: de structureel lagere vervoersvraag) hebben wij met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum. Deze afspraken, waarin sprake was van een flexibel tarief dat meebewoog met de vervoersvraag, zijn met ingang van 1 januari 2025 beëindigd, aangezien de vervoerders hun bedrijfsvoering op deze nieuwe realiteit hebben kunnen aanpassen. Wel werken wij vanaf 2025 met een ‘addendum light’, waarin vervoerders een tariefcompensatie krijgen als de vervoersvraag lager is dan 80% (ten opzichte van

referentiejaar 2019). Als het vervoersvolume langer dan 3 maanden boven 80% is uitgekomen, vervalt deze compensatie. Bij een aantal percelen is deze regeling van toepassing. In de begroting is met dit effect rekening gehouden.

In de begrotingswijziging 2025-1 hadden wij de directe vervoerskosten op totaalniveau al met € 1,3 miljoen naar beneden bijgesteld ten opzichte van de eerste begroting 2025. Dit hebben wij gedaan omdat wij het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2025-1 hebben gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2024. Ook de lager uitgevallen NEA-index voor 2025 heeft geleid tot een verlaging van de begroting 2025-1.

Voor de indirecte vervoerskosten en overhead geldt dat wij in 2025 ruim binnen de begroting zijn gebleven (€ 195.000,- respectievelijk € 71.000,- onderschrijding). Hiermee komt het totale resultaat voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten (na onttrekking bestemmingsreserves € 24.000,-) uit op € 768.000,- positief.

b. Jeugdwet- en leerlingenvervoer

Naast het Wmo-vervoer verzorgt Omnibuzz ook jeugdwet- en leerlingenvervoer voor een aantal gemeenten. Voor deze vervoersvormen wordt een separate administratie gevoerd. Dit vervoer wordt afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.
In 2025 hebben wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roermond, Nederweert en Weert het jeugdwetvervoer verzorgd. Omdat een minder jeugdigen dan van tevoren ingeschat door gemeenten en Omnibuzz gebruik hebben gemaakt van dit vervoer, is hier een fors resultaat gerealiseerd van € 328.000,- positief.

Sinds zomer 2024 verzorgen wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert het leerlingenvervoer. Ook hier hebben wij in 2025 een forse onderschrijding ten opzichte van de begroting 2025-1 gerealiseerd, waardoor een positief resultaat van € 503.000,- is geboekt. In de praktijk bleken minder leerlingen vervoer nodig te hebben dan eerder ingeschat. De opgebouwde ervaringscijfers worden meegenomen in de toekomstige begrotingen.

c. Resultaatbestemming

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2025 ad € 1.598.671,- als volgt te bestemmen:

- € 1.536.471,- uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd).
- € 2.200,- dotatie aan de algemene reserve (fiscale achtergrond).
- € 35.000,- dotatie aan bestemmingsreserve ICT.
- € 25.000,- dotatie een bestemmingsreserve verduurzaming bedrijfspand

2. Uitgangspuntennotitie begroting 2026-1 en 2027

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2026-1 en 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030. De financiële uitgangspunten zijn op 17 december 2025 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik op en evaluatie van al gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2026 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

3. Concept begrotingswijziging 2026-1 en conceptbegroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2026 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Zo hebben wij de vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begroting, op basis van het gerealiseerde vervoer in 2025.

In de voorliggende begrotingen is ook het jeugdwetvervoer verwerkt dat wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roermond, Nederweert en Weert verzorgen, alsmede het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdalen, Roermond, Weert en Nederweert.

De begrotingen voor het Wmo-vervoer laten voor deze jaren een stabiel beeld zien, waarbij de stijgingen beperkt zijn gebleven. Voor jeugdwet- en leerlingenvervoer zijn de begrotingen structureel verlaagd als gevolg van de lagere vervoersvraag.

1. Begrotingswijziging 2026-1

Op totaalniveau (Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer) wordt de begroting voor 2026 verlaagd met € 482.000,-.

a. Wmo-vervoer

Ten opzichte van de eerste begroting 2026 komen de totale kosten voor het Wmo-vervoer € 325.000,- hoger uit. Deze stijging kan worden uitgesplitst naar de directe vervoerskosten en de indirecte vervoerskosten en overhead.

Directe vervoerskosten

- Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index. Deze is voor 2026 vastgesteld op 4,1%. In de eerste begroting 2026 was 2,5% ingerekend (gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025). Per saldo heeft deze hogere index geleid tot een stijging van € 332.000,-.
- Met ingang van 1 januari 2025 hebben wij de uitgebreide compensatieregeling voor de lagere vervoersvraag (addendum afspraken) afgebouwd. Hiervoor in de plaats is het 'addendum light' gekomen. Hierin is vastgelegd dat aan de percelen waarvan het vervoersvolume op dit moment lager is dan 80%, een compensatie wordt verstrekt op het contractuele tarief. Deze compensatie stopt zodra het volume ten minste 4 achtereenvolgende maanden hoger is dan 80% . De inschatting van het vervoersvolume in de begroting 2026-1 hebben wij gebaseerd op het gerealiseerde vervoer per gemeente in 2025. Het effect van bovenstaande punten (actualisatie vervoersvraag en 'addendum light') leidt per saldo tot een daling van de begroting van circa € 444.000,-.
- In de begroting 2026-1 is een generiek opslagpercentage van 5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar om een stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hebben daarbij ook de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Het effect van de opslag bedraagt op totaalniveau circa € 386.000,-.
- Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een toename van € 274.000,- van de begroting op totaalniveau van € 21,3 miljoen naar € 21,6 miljoen.

Indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 15.000,- ten opzichte van de eerste begroting 2026. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de sterk gestegen communicatiekosten, met name de kosten voor porto en contributies. De toeslagen voor avond- en weekenddiensten (ORT, DOT) zijn minder gestegen dan ingeschat in de eerste begroting 2026 en hebben tot een verlaging geleid. Per saldo laten de indirecte vervoerskosten een marginale stijging zien van 0,4%.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 35.000,-. Dit houdt grotendeels verband met de kosten voor de aanbesteding van het Wmo-vervoer die wij een jaar naar voren hebben gehaald (deze waren in 2027 begroot), alsmede prijsstijgingen van diverse leveranciers. In de loonkosten zijn besparingen gerealiseerd, waardoor de stijging per saldo beperkt is gebleven tot 1%. Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2026-1 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 9,84% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen stuurt Omnibuzz op het stabiel houden van dit verhoudingsgetal.

b. Jeugdwet- en leerlingenvervoer

De begroting 2026-1 voor het jeugdwetvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert) heeft geleid tot een verlaging van € 390.000,- als gevolg van een actualisatie van de vervoersvraag.

Ook voor het leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) heeft de actualisatie van de vervoersvraag en leerlingaantallen geleid tot een verlaging van de directe vervoerskosten met € 434.000,-. De indirecte vervoerskosten laten een kleine stijging zien (€ 16.000,-), waardoor de begroting voor het leerlingenvervoer per saldo met € 418.000,- wordt verlaagd.

2. Begroting 2027 e.v.

Op totaalniveau (Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer) wordt de begroting voor 2027 verlaagd met € 407.000,-.

a. Wmo-vervoer

De bepaling van het vervoersvolume voor 2027 wordt gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2026, dat gebaseerd is op de realisatie 2025, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor 2027 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index gebaseerd op het gemiddelde van 2025 en 2026 (2,8%). Voor de meeste gemeenten leidt dit per saldo tot een lichte stijging van de begroting voor de directe vervoerskosten. Op totaalniveau bedraagt de verhoging € 532.000,-, waarmee de totale kosten uitkomen op € 22,5 miljoen.

De indirecte vervoerskosten stijgen ten opzichte van het jaar 2027 uit de vorige meerjarenbegroting met € 32.000,-. Dit houdt voornamelijk verband met (eenmalige) kosten van de implementatie van de nieuwe afrekensystematiek naar kilometers.

De overheadkosten dalen met € 33.000,- ten opzichte van de vorige begroting.

Jeugdwet- en leerlingenvervoer

De begroting 2027 voor het jeugdwetvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert) laat een verlaging zien van € 399.000,- als gevolg van een actualisatie van de vervoersvraag.

Ook voor het leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) heeft de actualisatie van de vervoersvraag en leerlingaantallen geleid tot een verlaging van de directe vervoerskosten met € 552.000,-. De indirecte vervoerskosten laten een kleine stijging zien (€ 13.000,-), waardoor de begroting voor het leerlingenvervoer per saldo met € 539.000,- wordt verlaagd.

Ten slotte

Deze documenten geven u een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2025.

Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Omdat de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz gewijzigd is, geldt dit met ingang van dit jaar niet langer voor de jaarrekening. De zienswijze op de begrotingsstukken kunt u indienen binnen een termijn van twaalf weken. De

wettelijke deadline hiervoor is **24 juni 2026.** Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur vindt plaats op 1 juli 2026.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 6 mei (Van der Valk Venlo) en op 7 mei (Van der Valk Urmond) van 18.30 – 21.00 uur een raadsinformatiebijeenkomst organiseert voor alle raadsleden van de GR-gemeenten. In deze bijeenkomst zullen wij een aantal actuele onderwerpen bespreken en een toelichting geven op deze financiële beleidsstukken. De uitnodiging hiervoor zal binnenkort via de griffies worden verstuurd.

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM	mr. G.M.F. Vreuls
Voorzitter Omnibuzz	Directeur Omnibuzz

Uitganspuntennotitie Omnibuzz 2026-1, 2027 en 2028-2030

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2026-1, de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028 tot en met 2030. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het (financieel economisch) beleid van Omnibuzz.

Als basis gelden de vastgestelde kaders, zoals het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, de nota reserves en voorzieningen, financiële verordening, raamovereenkomsten met vervoerders en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In het productenboek, vastgesteld als bijlage bij de DVO, zijn alle reguliere taken goed omschreven. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt volgens het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

In deze uitgangspuntennotitie formuleren wij de belangrijkste speerpunten voor de komende jaren met inachtneming van de actuele ontwikkelingen. Het vastgestelde jaarplan 2026 vormt hierbij de basis. Het financiële deel volgt uit de financiële uitgangspunten die op 17 december 2025 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld. De uitgangspunten hanteren wij als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

De dienstverlening heeft in eerste instantie betrekking op het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo). In 2024 is voor 6 gemeenten uit Midden-Limburg aanvullend een DVO afgesloten voor het leerlingenvervoer. De uitgangspunten voor dit vervoer worden apart benoemd. Daar is intussen het jeugdwetvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert bijgekomen. Dit vervoer is nu apart ingericht bij Omnibuzz (zowel het contractbeheer als de interne organisatie).

Tenslotte nog een opmerking vooraf over de opzet van dit document. Als uitvoeringsorganisatie maakt Omnibuzz uiteraard geen winst en alle activiteiten in deze notitie worden in de begrotingen meegenomen. Tegenover deze kosten staan opbrengsten, die zich vooral uiten in hogere kwaliteit, dienstverlening, veiligheid of compliance, maar ook deels financieel. Zo leiden investeringen in digitale diensten tot minder telefonisch contact en postverzending en de instroom van leerlingenvervoer zorgt bijvoorbeeld voor een daling van de overhead voor het Wmo-deel. Vanwege de compacte opzet zijn deze effecten niet per punt in de notitie opgenomen.

1. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

De beleidsmatige uitgangspunten en de prioriteiten in het Wmo-vervoer komen voort uit de visie en de wijze waarop wij anticiperen op actuele ontwikkelingen.

1.1 Pijler 1- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

De focus blijft op de integratie van OV en doelgroepenvervoer en het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Wij zijn met diverse activiteiten bezig die hieraan bijdragen:

- In samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt Omnibuzz aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg. Dit concept omvat ontzettend veel onderwerpen en activiteiten waar Omnibuzz intensief mee bezig is.
- Een concrete uitwerking hiervan is de inschrijving op de Regio Deal Noord-Limburg voor de uitvoering van een pilot en onderzoek naar mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg in samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva en Trendsportal.
- De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. De komende periode gebruiken wij om inzicht in de VEP als voorliggende of aanvullende voorziening te vergroten middels data-analyse en de voorwaarden meer in lijn te brengen met de visie rondom publieke mobiliteit. Met de komst van OV-pay is bovendien een aanpassing van de VEP noodzakelijk. Omnibuzz zal de VEP omzetten naar deze nieuwe betaalmethode, zodat de Omnibuzz-klant gebruik kan blijven maken van de voordelen van de VEP. Eind 2026 staat de pasvervanging en integratie op de planning. Arriva zal deze coördineren.
- De ReisWijzer van Omnibuzz geeft inzicht in alle vervoersvoorzieningen die in een gemeente beschikbaar zijn. Omnibuzz houdt deze website actueel zodat het een betrouwbaar instrument is voor gebruikers/klanten én medewerkers van gemeenten. In 2026 ondernemen wij verdere stappen om de ReisWijzer bij een breder publiek onder de aandacht te brengen.

1.2 Pijler 2- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

- Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-) ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Dankzij deze inspanningen wordt intussen bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst.
- De piekspreiding wordt intussen in alle percelen toegepast. Sinds eind 2024 beschikken wij over data waarmee wij de effecten goed kunnen monitoren en evalueren. Hieruit concluderen wij dat de piekspreidingsmodule meewerkt aan het verbeteren/in stand houden van de goede kwaliteit van het Wmo-vervoer. Tevens zorgt het voor meer inzicht in vervoersvolumes, capaciteitsmogelijkheden en capaciteitsproblemen van uitvoerende taxibedrijven, waardoor ons handelingsvermogen groter wordt enen wij nieuwe situaties en problemen in de

uitvoering kunnen aanpakken. De piekspreiding en de gevolgen ervan worden meegenomen bij het uitschrijven van een nieuwe aanbesteding.

- In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. Dit doen wij onder andere met presentaties bij individuele gemeenten.
- De huidige raamovereenkomsten met de Wmo vervoerders lopen af op 31 december 2027. Er zijn geen verlengingsopties meer. Omnibuzz zal een nieuwe aanbesteding in de markt zetten voor het Wmo-vervoer namens alle Limburgse gemeenten. In 2026 zullen wij, samen met de gemeenten, de voorbereidingen hiervoor oppakken. De publicatie van deze Europese aanbesteding zal eind 2026 plaatsvinden. Wij verwachten dat wij eind 2026, begin 2027 kunnen gunnen zodat het kalenderjaar 2027 volledig in het teken van de implementatie staat.
- De contracten leerlingenvervoer lopen af in juli 2028, waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen. De uiterste einddatum van deze opdracht komt daarmee op 31 juli 2030. Vanaf 2028 kunnen we dus het vraagafhankelijke- en routegebonden vervoer gecombineerd aanbesteden. In 2026 zullen wij hierover met desbetreffende gemeenten in gesprek gaan.
- Omnibuzz kan, in opdracht van gemeenten, flexibel worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen als Zuyderland, SGL en Bella Vita. Dit vervoer heeft geen financieel effect op de gemeenten en wordt ook niet begroot.
- Omnibuzz verzorgt binnen de Wmo-contracten voor een aantal gemeenten het dagbestedingsvervoer, waarbij de dagbestedingslocaties gebruik kunnen maken van het Omnibuzz-vervoer tegen het commercieel tarief. Sinds oktober 2025 kunnen alle zorgaanbieders van de deelnemende gemeenten op aanvraag hiervan gebruikmaken.
- Instroom van ander doelgroepenvervoer in de vorm van een aparte opdracht is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2 in deze notitie.

1.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

- Omnibuzz gebruikt als kennisorganisatie de ontwikkeling van informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer, rapportage-instrumenten en data-analyse als basis voor advies en beleidsondersteuning aan de deelnemende gemeenten.
- Continu kwaliteitsbeleid: interne audits, open verbetercultuur, digitalisering en verbetering van interne rapportages, verbeteren schrijfvaardigheid en uitvoering tevredenheidsonderzoek onder medewerkers en vervoerders.
- Interne organisatie: integraal en duidelijk personeelsbeleid, vitaliteitsbeleid en integriteitsbeleid voor borging van goed werkgeverschap én voor het vertrouwen van de burger in Omnibuzz. In het kader van procesoptimalisatie en informatieveiligheid starten wij in 2026 met het digitaliseren van de personeelsdossiers.
- Wij onderzoeken de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren en werken aan een plan ‘hybride werken’ dat in 2026 handen en voeten zal krijgen.

- Optimalisatie financiële (digitale) administratie en klantenservice, ook met het oog op de verdeling van werkzaamheden (Wmo- en leerlingenvervoer) en om de onderlinge uitwisselbaarheid te vergroten.
- Optimalisatie jaarverslag: tussen eind 2025 en begin 2026 is gewerkt aan de optimalisatie van het jaarverslag. Het doel is te komen tot een compacter en toegankelijk verslag.
- Interne kwaliteitsborging nieuwe vervoersvorm: het aanbesteden van meerdere vormen van vervoer zorgt voor meer administratieve processen, zoals Europese aanbesteding controles, facturering en borging van wet- en regelgeving.
- Omnibuzz voldoet aan de verplichtingen van de Wet Open Overheid (Woo) en de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv). Ons uitgangspunt is om bij toekomstige ontwikkelingen steeds de benodigde stappen te zetten om compliant te blijven. Vanuit die gedachte neemt Omnibuzz deel aan een werkgroep, die een handmatig aanleverloket inricht voor de actieve openbaarmaking.
- Op basis van aanbevelingen voor het digitaal archief uit het rapport Informatie op Orde (Daadkracht, 2024) is in 2025 een belangrijk aspect (klant- en ritgegevens) geïmplementeerd en zijn afspraken gemaakt met de archiefinspecteur over een structurele werkwijze. Tevens is het informatiebeleid vastgesteld. In 2026 wordt ingezet op een andere aanbeveling uit het rapport, gericht op de interne informatiehuishouding.
- Interventies hebben meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep. Daarom implementeren wij kennis op het gebied van gedragsverandering, onder andere op het gebied van beperkte zelfregie.
- Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix is in 2025 vervangen door RDS, een alternatieve omgeving die bijdraagt aan de continuïteit en stabiliteit. Het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om de informatieveiligheid te vergroten.
- Configuration Management Database (CMDB): het doel is om de gebruikersovereenkomsten en registratie van alle ICT-, kantoormiddelen en sleutel/batches te digitaliseren.
- In verband met de aanstaande pensionering van de huidige programmeur van de maatwerkapplicaties zal Omnibuzz de continuïteit van het beheer en onderhoud borgen door dit te beleggen bij een ander organisatieonderdeel van de huidige leverancier Axians. Hiervoor zal ook een SLA worden afgesloten. In 2026 wordt de overdracht verder uitgewerkt.
- Monitoring toegankelijke documenten: Omnibuzz zet intern structureel in op het monitoren van toegankelijke documenten en het creëren van bewustwording bij de medewerkers. Specifiek in 2026 willen wij de documenten uit onze maatwerkapplicatie toegankelijk maken. Hiervoor zijn wij afhankelijk van externe partijen.
- Omnibuzz streeft naar de implementatie van Deepl op de website in 2026. Deepl is een tool om teksten op de website van Omnibuzz te laten vertalen, zodat de website breed toegankelijk is.

2. Beleidsmatige uitgangspunten leerlingen- en jeugdvervoer

Veel (wettelijke) kaders gelden voor Omnibuzz als overheidsorganisatie als geheel, los van de vervoersvorm. Een gezamenlijke aansturing van meerdere vervoersvormen biedt bovendien mogelijkheden om risico's bij personeelstekort te mitigeren en duurzaamheidseisen te realiseren. Voorlopig zijn de meeste inhoudelijke uitgangspunten in onze advisering en beleidsondersteuning voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer (Wmo). Leerlingenvervoer en jeugdwet vervoer vragen relatief weinig beleidsmatige advisering. Hier houden wij rekening mee in de verdeling van de kosten. Dit evalueren wij binnen twee jaar. Het is immers denkbaar dat een aantal ontwikkelingen ook voor andere vervoersvormen interessant zouden kunnen zijn.

Aanvullende uitgangspunten gericht op leerlingenvervoer/jeugdwet vervoer:

- Vanaf augustus 2024 is de uitvoering van het leerlingenvervoer voor de zes Midden-Limburgse gemeenten een reguliere taak conform DVO en productenboek. Er vinden maandelijks overleggen plaats met de gemeenten en vervoerders ter ondersteuning en borging van de kwaliteit. In onze systemen wordt data verzameld ten behoeve van de uitvoering van leerlingenvervoer. In 2026 werken wij vooral aan het overzichtelijk weergegeven van deze data als sturingsinformatie voor de gemeenten.
- Het jeugdwet vervoer is per 1 augustus 2025 middels een Europese aanbesteding aanbesteed voor Midden-Limburg (gemeente Nederweert, Weert, Maasgouw en Echt-Susteren). Per 1 januari 2026 is ook de gemeente Roermond ingestroomd. Dit vervoer was eerder weggezet onder de Wmo-raamovereenkomst en is nu apart ingericht (zowel het contractbeheer als de interne organisatie). Hiervoor zijn nieuwe vervoerders gecontracteerd en worden nieuwe processen/systemen gebruikt. De optimale afstemming van deze nieuwe aspecten op elkaar vraagt aandacht en tijd en daar zijn wij dan ook intensief mee aan de slag. In 2026 zal intensiever ingezet worden op het relatiebeheer in het kader van jeugdwet vervoer. Elke 6 weken vinden overleggen plaats met de vervoerder en/of gemeenten ter ondersteuning en borging van de kwaliteit.
- De basis voor de begrotingen van zowel het leerlingenvervoer als het jeugdwet vervoer zijn gebaseerd op de businesscases die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Financiële uitgangspunten begroting 2026-1

Voorgesteld wordt de begroting 2026-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.

3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.

4 Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2026 (vastgesteld op 4,1%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2026 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026.

5 Het voorcalculatorisch tarief 2026 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2025 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2025, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026 (4,1%).

6 Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2026-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de cao SGO 2025-2027. Dit betekent dat per 1 januari 2026 de salarisschalen met € 35,- nominaal worden verhoogd en de schalen per 1 juli 2026 met 1,25% worden verhoogd.

7 De overheadkosten en indirecte vervoerkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2026 (cpi) van het CPB zijnde 2,3%.

8 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

9 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening zal het gerealiseerde aantal ritten 2026 als basis worden genomen.

10 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform Notitie overhead Commissie BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2026).

11 In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000,-bedraagt conform de vastgestelde 'Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023'.
12 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

3.2 Financiële uitgangspunten begroting 2027

Voorgesteld wordt de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2027 vormt het begrote vervoersvolume 2026 (gebaseerd op realisatie 2025 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3 De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4 Het vervoerstarief 2027 wordt geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met een opslag van 2,5%.
5 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2027 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2026. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index (zie 5).
6 Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie of een op deze informatie te baseren schatting. Voor 2027 wordt conform de cao SGO 2025-2027 een index toegepast per 1 januari 2027 van 1,6%. Voor de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
7 De overheadkosten en indirecte vervoerkosten 2027 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2027 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 2,2%.
8 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening zal het gerealiseerde aantal ritten 2027 e.v. als basis worden genomen.

10 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform ‘Notitie overhead Commissie BBV/IV3’ (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2026).

11 In de begroting 2027 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000,- bedraagt conform de vastgestelde ‘Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023’.

12 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

3.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2028-2030

14 Het vervoersvolume van de begroting 2027 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2028-2030.

15 De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2028-2030 worden jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%.

16 Voor indexatie van de overheadkosten en indirecte vervoerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2028, 2029 en 2030 bedraagt deze 2,2%.

3.4 Additionele uitgangspunten GGZ-vervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

17 Investeringen worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo – GGZ op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

18 Vervoerkosten worden bepaald middels toerekening kosten vervoerder aan betreffende gemeente: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Per gemeente wordt na afloop van het jaar afgerekend op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid).

19 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo – GGZ: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

20 Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV - GGZ: indirecte vervoerskosten worden op basis van het aantal ritten verdeeld, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten GGZ en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwet vervoer).

21 Verdeelsleutels gemeenten binnen GGZ-vervoer: aantal kilometers voor verdeling vervoerskosten, aantal inwoners voor verdeling overheadkosten en aantal ritten voor verdeling indirecte vervoerkosten.

22 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Deze gegevens kunnen door gemeenten worden aangevuld op basis van actuele data. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

3.5 Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

23 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

24 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.

25 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (basisprijs en toeslagen) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.

26 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting
2026-1







Inhoud

1. Inleiding 3
2. Omnibuzz 6
   - 2.1 Wie is Omnibuzz 6
   - 2.2 Relevante ontwikkelingen 7
   - 2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en stimuleren van OV-gebruik 7
   - 2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 8
   - 2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme en wendbare organisatie 8
   - 2.6 Realisatie 2025 en doorwerking naar 2026 9
3. De beleidsbegroting 12
   - 3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 12
4. Financiële begroting 28
   - 4.1 Financiële kaders 28
   - 4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo 31
   - 4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo) 40
   - 4.4 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer (JWV) 42
   - 4.5 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer (LLV) 45
5. Bijlagen 50
   - 5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-1 50
   - 5.2 Staat van reserves 2026-1 50
   - 5.3 Opbouw algemene reserve 51

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste begrotingswijziging 2026-1 van de programmabegroting 2026 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. In deze begrotingswijziging zijn actuele inzichten en ontwikkelingen verwerkt die zich hebben voorgedaan na vaststelling van de oorspronkelijke begroting 2026.

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026 betreft deze begrotingswijziging geen fundamentele beleidswijziging, maar een actualisatie op basis van voortschrijdend inzicht. De wijzigingen hangen samen met de realisatie over 2025, de concretisering van de uitvoering in 2026 en een nadere duiding van ontwikkelingen die reeds in de meerjarenraming waren voorzien.

De strategische koers en de uitgangspunten van Omnibuzz blijven ongewijzigd. Met deze begrotingswijziging wordt geborgd dat de begroting 2026-1 aansluit bij de actuele stand van zaken en in samenhang wordt gepresenteerd met de begroting/meerjarenraming over 2027-2030, conform het Besluit begroting en verantwoording (BBV).


161
omnibuzz
G-206-RR

2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. Voor een aantal gemeenten in Midden-Limburg is Omnibuzz tevens verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer en/of jeugdwetvervoer. Dit komt later in een apart hoofdstuk aan bod.

Onze ruim 40.000 klanten in het Wmo-vervoer hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over. Afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten zijn hierin geborgd. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

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 (maatwerk-)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. De uitdaging is deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

2.1.1 Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

2.1.2 Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een belangrijk netwerk van reizigers, gemeenten en uitvoerders in Limburg. Omnibuzz kan terugvallen op inhoudelijke expertise, gedetailleerde data en een proactieve houding om het vervoer voortdurend te optimaliseren. Hierbij wegen wij alle belangen van gemeenten, klanten en vervoerders af en zorgen voor een optimale onderlinge afstemming. Dit is noodzakelijk om het vervoer voor de reizigers passend uit te blijven voeren, voor gemeenten betaalbaar te houden en voor vervoerders uitvoerbaar te houden.

2.1.3 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. Regelmatig heeft dit geleid tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

2.1.4 Regiemodel

Omnibuzz is opgericht om de doelstellingen voor de 30 Limburgse gemeenten te realiseren. Hiermee dragen de Limburgse gemeenten zorg voor toekomstbestendig doelgroepenvervoer. Om te sturen op deze ambities is gekozen voor een mobiliteitscentrale volgens het regiemodel. Dit betekent een scheiding tussen regie en de uitvoering van het vervoer.

Wij optimaliseren het vervoer omdat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, zoals intussen regionaal al het geval is voor leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer. Dit is echter niet noodzakelijk. De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch.

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

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

Na een korte omschrijving van de relevante ontwikkelingen voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

2.2.1 Ontwikkeling van de vervoersvraag

De ontwikkeling van de vervoersvraag blijft grillig. Ook in 2025 lag het totale vervoersvolume van het Wmo-vervoer onder het niveau van vóór de COVID19-periode. Tegelijkertijd zijn de verschillen tussen gemeenten verder toegenomen en blijft de vervoersvraag toch nog deels moeilijk voorspelbaar. De realisatie over 2025 laat zien dat de begroting op totaalniveau passend is, maar dat afzonderlijke gemeenten substantiële over- of onderschrijdingen kunnen laten zien. Deze ontwikkeling onderstreept het belang van blijvende monitoring, analyse en advisering richting gemeenten. Deze inzet is structureel onderdeel van de werkwijze van Omnibuzz en wordt in 2026 voortgezet.

2.2.2 Personele capaciteit in de vervoerssector

Het tekort aan gekwalificeerde chauffeurs in de vervoerssector lijkt momenteel onder controle, maar blijft een belangrijk aandachtspunt voor de uitvoerbaarheid van het vervoer. In 2025 zijn maatregelen zoals piekspreiding, sturing op groepsritten en vast werk verder uitgerold. Deze maatregelen maken een vast onderdeel uit van de uitvoering en dragen bij aan de beheersbaarheid en kwaliteit van het vervoer. In 2026 worden de effecten hiervan verder gemonitord en gebruikt om de inrichting en toepassing ervan te optimaliseren.

2.2.3 Tariefontwikkeling en contractuele uitgangspunten

De in de oorspronkelijke begroting 2026 opgenomen uitgangspunten ten aanzien van de nacalculatorische tarieven en indexatie blijven ongewijzigd. De beëindiging van het eerdere addendum met vervoerders en de overgang naar een beperkt addendum (‘light’) zijn reeds verwerkt in de vastgestelde begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevat op dit onderdeel uitsluitend een actualisatie op basis van realisatie-inzichten en leidt niet tot een beleidsmatige of financiële herijking

2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en stimuleren van OV-gebruik

Binnen deze pijler staat het verder kantelen van het doelgroepenvervoer centraal, met als doel het stimuleren van zelfstandig reizen en het waar mogelijk benutten van het reguliere openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen. Deze koers is ongewijzigd ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026.

In 2025 zijn binnen deze pijler verdere stappen gezet. De ervaringen uit 2025 laten zien dat het kantelen van vervoer een langdurig proces is, waarbij maatwerk en goede afstemming met gemeenten essentieel blijven. In 2026 wordt deze lijn gecontinueerd. De inzet op bewustwording bij gemeenten en ketenpartners is voortgezet en de samenwerking met provinciale en regionale partners is geïntensiveerd.

Een concrete uitwerking van de ambities binnen deze pijler vormt de Regio Deal Noord-Limburg, waarin Omnibuzz samen met regionale en provinciale partners participeert. In het kader van deze Regio Deal wordt ingezet op een pilot waarin wordt onderzocht hoe doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit beter op elkaar kunnen worden afgestemd. De pilot richt zich op het vergroten van de toegankelijkheid en het bieden van passende mobiliteitsoplossingen, met oog voor betaalbaarheid en uitvoerbaarheid. De pilot in deze Regio Deal fungeert daarmee als leeromgeving om ervaring op te doen met nieuwe vormen van publieke mobiliteit, waarbij de opgedane inzichten worden benut in de verdere ontwikkeling van beleid en uitvoering binnen deze pijler, voor de gehele provincie.

De activiteiten binnen deze pijler passen binnen het bestaande financiële kader van de begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevat geen beleidsmatige of financiële wijzigingen voor deze pijler, maar bevestigt de ingezette koers en de doorwerking naar de meerjarenraming.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

De tweede pijler richt zich op het efficiënt en beheersbaar organiseren van het doelgroepenvervoer, met behoud van kwaliteit en toegankelijkheid voor de reiziger. Deze pijler vormt een belangrijk instrument om de betaalbaarheid van het vervoer voor gemeenten te waarborgen.

In 2025 is binnen deze pijler ingezet op verdere optimalisatie van de uitvoering. Maatregelen zoals piekspreiding, sturing op groepsritten en het vergroten van de voorspelbaarheid van de vervoersvraag zijn verder uitgerold en structureel onderdeel geworden van de dagelijkse praktijk. Deze maatregelen hebben bijgedragen aan een betere inzet van beschikbare capaciteit en een grotere robuustheid van het systeem.

Tegelijkertijd blijft de uitvoerbaarheid van het vervoer onder druk staan door externe factoren, zoals de toenemende complexiteit en de wisselende vervoersvraag. De realisatie over 2025 bevestigt dat blijvende sturing en monitoring noodzakelijk zijn.

In 2026 wordt de ingezette lijn voortgezet. De focus ligt op het verder benutten van beschikbare data, het versterken van de adviserende rol richting gemeenten en het borgen van een efficiënte uitvoering binnen de bestaande contractuele en financiële kaders. De begrotingswijziging 2026-1 leidt niet tot een wijziging van de beleidsdoelstellingen binnen deze pijler, maar actualiseert de toelichting op basis van de gerealiseerde praktijk.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme en wendbare organisatie

De derde pijler richt zich op de verdere ontwikkeling van Omnibuzz als een professionele, wendbare en toekomstbestendige organisatie. Digitalisering, informatiebeheer, compliance en datagedreven werken spelen hierin een centrale rol.

In 2025 zijn belangrijke stappen gezet in het versterken van de digitale dienstverlening en de interne organisatie. De inzet op digitale kanalen, dataverzameling en rapportages is verder uitgebreid en structureel ingebed. Daarnaast is gewerkt aan het voldoen aan toenemende wettelijke verplichtingen op het gebied van openbaarheid, digitale toegankelijkheid, informatiebeveiliging en archivering.

Deze ontwikkelingen vragen blijvende aandacht en inspanning. In 2026 wordt de ingezette lijn voortgezet, met nadruk op borging en verdere professionalisering. Daarbij wordt

zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande processen en systemen, zodat de organisatie wendbaar blijft en de administratieve lasten beheersbaar blijven.

De activiteiten binnen deze pijler waren reeds voorzien in de begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevestigt het structurele karakter van deze opgaven en leidt niet tot een uitbreiding van het beleids- of financiële kader.

2.6 Realisatie 2025 en doorwerking naar 2026

De realisatie over 2025 laat zien dat een groot deel van de voorgenomen beleidsmatige inzet daadwerkelijk is uitgevoerd of structureel is ingebed in de organisatie. Het betreft onder andere de structurele toepassing van piekspreiding, verdere digitalisering van de dienstverlening, versterking van datagedreven sturing en advisering en de concretisering van de inzet op publieke mobiliteit en integratie met het openbaar vervoer.

Deze ontwikkelingen zijn geen incidentele activiteiten, maar maken integraal onderdeel uit van de reguliere werkwijze van Omnibuzz. In de begrotingswijziging 2026-1 zijn deze ontwikkelingen daarom niet als nieuw beleid opgenomen, maar als verduidelijking en/of uitwerking van de reeds ingezette koers.

Het jaarplan 2026 bevat evenmin nieuwe beleidskeuzes die leiden tot een afwijking van het financiële kader. Met de begrotingswijziging 2026-1 wordt de begroting 2026 geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten, zonder dat sprake is van een wijziging van de vastgestelde beleidskaders. Hiermee blijft de begroting actueel, realistisch en in samenhang met de begroting 2027 en de meerjarenraming 2028-2030.







3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen. De doelstellingen zijn:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Het bevorderen van de zelfredzaamheid van de burger en het zo veel als mogelijk gebruikmaken van algemeen toegankelijke (voorliggende) voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden en vervoer blijven uitvoeren binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie, ondanks de toenemende (wettelijke) verplichtingen.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen in het collectief vraagafhankelijk vervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Zo hebben alle deelnemende gemeenten financieel voordeel van de instroom van leerlingenvervoer of jeugdwetvervoer. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2026 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Het voorbereiden van de aanbesteding en verder uitwerken van de uitgangspunten voor de komende contractperiode in het Wmo-vervoer.
- Het publiceren van de aanbesteding en inrichten van het gunnings- en implementatieproces.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer, zoals de uitvoering en evaluatie van de RegioDeal pilot in Noord-Limburg.
- Doorontwikkelen van de VEP om het gebruik van OV te optimaliseren.
- Doorontwikkelen mogelijkheden voor maatwerk naar aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector.
- (Datagedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor piekspreiding.
- Doorontwikkeling MijnOmnibuzz dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Advisering en ondersteuning aan deelnemende gemeenten in de besluitvorming over de omzetting systematiek van zones naar kilometers voor klanten.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.3 Wat gaan wij ervoor doen in het leerlingenvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruikers van het vervoer. Samengevat zal Omnibuzz in 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Voorbereiden en bespreken vervolg van de aflopende contracten leerlingenvervoer (juli 2028) en het gym-zwemvervoer, waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van andere gemeenten, indien wenselijk.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.4 Wat gaan wij ervoor doen in het jeugdwetvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven.

Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruiker van het vervoer.

Samengevat zal Omnibuzz in 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander gemeenten, indien wenselijk.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.5 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in “‘Tabel Begroting 2026-1’”.

Tabel Begroting 2026-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.364.345	€ 4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.767.561	€ 25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 479.456	€ 479.456
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 18.919	€ -81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.364.345	€ -	€ -4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.730.355	€ -	€ -25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 479.456	€ -	€ -479.456
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.278.343	€ 3.278.343	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.187	€ 8.187	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 60.573	€ 60.573	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken/activiteiten/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Voor de splitsing van de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorend structureel evenwicht wordt verwezen naar de tabel ‘Rekening per programma’.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld ‘Overhead’ zijn, conform de ‘Notitie Overhead’ in het kader van het 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 -ondersteuning.
- 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 2026-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 100.000,- voor 2026. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 'Hulpmiddelen en diensten (Wmo)'. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die conform definitie overhead toegerekend worden aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus/malus regeling en dergelijke.

De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Onder taakveld '6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)' nemen wij het jeugdwetvervoer (JWV) op. Hiermee zijn wij in 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer voor een vijftal gemeenten: Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert.

Vanaf augustus 2024 zijn wij gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer (LLV) voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Dit wordt verantwoord onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'.

Wij maken een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo', 0.4 'Overhead JWV' en 0.4 'Overhead LLV'. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het JWV, een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV én een interne doorbelasting van de indirecte vervoerskosten van het LLV naar het JWV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.752 bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 28.

3.1.6 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording' 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	2026-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,01	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,7%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,84%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead 9,84% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.1.7 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.1.8 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 en Koninkrijksrelaties schrijft in artikel 11 van het nieuwe 'Besluit begroting en verantwoording' het volgende voor:

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- De weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de Gemeenschappelijke Regeling beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

De weerstandsratio is een verhoudingsgetal tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en het op basis van de risicoanalyse bepaalde benodigde weerstandsvermogen.

Onderstaand wordt de weerstandsratio aangegeven als de verhouding tussen de algemene reserve (het weerstandsvermogen) en de benodigde weerstandscapaciteit gebaseerd op de totale risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 727.649	€ 760.000	0,96

De minimale omvang van de algemene reserve is op 20 december 2023 vastgesteld op € 550.000,-. Met dit minimum wordt met name het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat alsmede de risico's van digitale dreigingen afgedekt. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

3.1.9 Risicomanagement

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. Medio 2023 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 20 december 2023 vastgesteld door het algemeen bestuur. Hierbij is ook de inventarisatie van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd geactualiseerd.

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
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer			✔	✔			✔
Afhankelijkheid leveranciers ICT							
Digitale dreigingen					✔		
Continuiteit risico tgv serverbeheer					✔		

Rekening houdend 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 € 760.000,-.

Risicomanagement vormt 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. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 50. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Primo 2025 bedroeg het saldo van de algemene reserve € 725.949,–. In 2025 heeft een dotering plaatsgevonden van €1.700,- ten gunste van de 30 gemeente op basis van fiscale advisering inzake het JWV en LLV. Deze dotering vindt plaats op basis van de reeds gefactureerde winstopslag om zodoende de btw-systematiek te optimaliseren. Hiermee komt het saldo ultimo 2025 uit op € 727.649. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Geprognosticeerde balans 2026-1

Activa	31-dec-2025	31-dec-2026	Passiva	31-dec-2025	31-dec-2026
Vaste activa	€	€	Vaste passiva	€	€
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	727.649	727.649
Investeringen met een economisch nut	291.785	223.568	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	41.371	35.246
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	767.753	-
			Resultaat voor bestemming JWV	327.795	-
			Resultaat voor bestemming LLV	503.124	-
			Voorziening verlofsparen	80.340	103.599
Totaal vaste activa	291.785	223.568	Totaal vaste passiva	2.448.032	866.494
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	9.982.302	7.170.073	Overige schulden	1.916.812	2.157.808
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	570.557	468.800	Te betalen verplichtingen	592.693	691.015
Liquide middelen	978.856	814.761	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	127.039	186.397	Overige Nederlandse overheidslichamen	6.993.001	5.148.282
Totaal vlottende activa	11.658.754	8.640.031	Totaal vlottende passiva	9.502.506	7.997.105
Totaal generaal	11.950.540	8.863.600	Totaal generaal	11.950.540	8.863.600

De vergelijkende cijfers per 31 december 2025 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2025. Voor 2026 hebben wij voor de vlottende activa en vlottende passiva de cijfers begroot door een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken. Waar dit niet mogelijk was, zijn de cijfers begroot door het gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (exclusief incidentele posten).

Voor de gewijzigde begroting 2026-1 is het positieve resultaat 2025 € 1.598.671,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat vloeit via het resultaatvoorstel terug naar de gemeenten of wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming 2025 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 1juli 2027 en zal in de gewijzigde begroting 2027 worden verwerkt.

Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die is vastgesteld door het algemeen bestuur en met de huidige weerstandscapaciteit.

3.1.10 Kengetallen

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

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

Kengetallen drukken de verhouding uit tussen bepaalde onderdelen van de begroting en kunnen helpen bij de beoordeling van de financiële positie. Onderstaand volgt een korte toelichting op de voorgeschreven kengetallen:

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



De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2026-1 weergegeven in de volgende tabel.

Tabel Kengetallen

Begroting jaar	Verloop van de Kengetallen		
Kengetallen:	2024	2025	2026-1
Netto schuldquote	-4%	-6%	2,02%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-4%	-6%	2,02%
Solvabiliteitsratio	16%	20%	9,78%
Structurele exploitatieruimte	2%	5%	0%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Om de kengetallen voor 2026-1 te bereken is de geprognosticeerde balans van 2026 als basis gebruikt. Voor 2024 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2025 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

Omdat in 2025 de resultaatbestemming nog is opgenomen, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2024 en 2025 groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio voor 2026-1 is 9,78%. Dit betekent dat voor 2026-1 9,78% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2,02%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft. De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2026-1 0%. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.1.11 Financiering

Treasury

De financiering van Omnibuzz bestaat uit bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omnibuzz maakt op dit moment geen gebruik van een kortlopende kasgeldlening. Indien er in de toekomst gebruik wordt gemaakt van een kortlopende kasgeldlening, zullen de hieraan eventueel verbonden kosten in de jaarrekening opgenomen worden als kapitaallasten.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt elke jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de gewijzigde begroting 2026-1 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,-.

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.

Tabel Kasgeldlimiet

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 2.064.274	€ 3.929.676	€ -1.865.402
Kwartaal 2	€ 1.690.990	€ 3.526.931	€ -1.835.940
Kwartaal 3	€ 2.131.722	€ 4.539.572	€ -2.407.850
Kwartaal 4	€ 9.502.506	€ 11.658.754	€ -2.156.248
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.847.373	€ 5.913.733	€ -2.066.360
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.066.360		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2025		€ 34.021.260	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.789.743	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.856.103	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2026 is berekend op basis van de realisatie Q1 t/m Q4 2025..

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

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. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op maximaal € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 934.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2025 Jaarrekening x € 1.000	2026-1 Begroting x € 1.000	2027-0 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)	1.574	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	56	56	50
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	28	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:			
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	1.602	56	50

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2026 in materiële vaste ac-

tiva tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2026 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

3.1.12 Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes
Sinds de totstandkoming van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz heeft Omnibuzz zich ontwikkeld tot een compacte en doelmatige organisatie. De organisatie is ingericht op basis van een aantal sturingsprincipes die behouden blijven. Daarnaast vraagt de groei en ontwikkeling van de organisatie om een aantal nieuwe sturingsprincipes.

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

Kwaliteit en klantgerichtheid

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

Professionaliteit

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

Doelmatigheid

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

Lerende organisatie

Omnibuzz is een organisatie in groei en in ontwikkeling. Dit betekent dat processen, systemen en werkwijzen voortdurend worden geoptimaliseerd.

Omnibuzz stimuleert haar medewerkers bij te dragen aan het principe van een lerende organisatie.

Good governance

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

Belastingdienst

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

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

3.1.14 Structuur werkorganisatie

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

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

Naast deze afdelingen wordt een aantal staffuncties onderscheiden die onder aansturing van de directeur vallen. De afdelingsmanagers vormen samen met de directeur het managementteam.

Het formatieoverzicht is in 2024 geactualiseerd en op 13 november 2024 door het dagelijks bestuur vastgesteld. Deze actualisatie heeft de hiernavolgende verwachte bezettingen tot gevolg.

Afdeling uitvoering
De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

Functie	Fte
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	1,80
Supervisor	2,20
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	3,56
Consulent klantcontact	0,67
Afdeling uitvoering totaal	31,68

Afdeling bedrijfsvoering
De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in 2026 kennen:

Functie	Fte
Manager bedrijfsvoering	0,9
Teamleider financiële administratie	1,00
Financieel medewerkers A	2,82
Financieel medewerkers B	0,83
Teamleider klantenservice	1,00
Medewerker klantenservice	7,10
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,90
Medewerker LLV	1,33
Medewerker LLV/MijnOmnibuzz/KTO/projecten	1,00
Medewerker finance & control	0,90
Afdeling bedrijfsvoering totaal	18,45

Staffuncties
De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	1,00
HR consulent	0,78
HR assistent	0,16
Adviseur projecten	4,80
Medewerker Officemanagement/Directiesecretaresse	0,72
Management assistent	0,67
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,89
Preventiemedewerker	0,10
Medewerker databeheer en -analyse	0,67
Afdeling staf totaal	12,29

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 62,72 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

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

Afdeling	2026	2027	2028	2029	2030
Uitvoering	31,68	31,68	31,68	31,68	31,68
Bedrijfsvoering	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
Staf	12,29	12,29	12,29	12,29	12,29
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	62,72	62,72	62,72	62,72	62,72

4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2026-0 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 2 juli 2025) doet zich een aantal wijzigingen voor. 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 2026-1.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2026-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 17 december 2025 en hieronder weergegeven:

1. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2026 (vastgesteld op 4,1%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2026 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026.
5. Het voorcalculatorisch tarief 2026 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2025, voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2025. Deze wordt verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026 (4,1%).
6. Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2026-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. De recente cao SGO 2025-2027 loopt tot 31 maart 2027. Hierin is voor 2026 een stijging van € 35,- bruto per maand gerekend en vanaf 1 juli 2026 een stijging van 1,25%. Deze zullen wij inrekenen in onze begroting.
7. De overheadkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten. Er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2026 middellange termijnplanning van het Centraal Plan Bureau (CPB) zijnde 2,3%.
8. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie ‘Afrekensystematiek’ op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9. De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2026 als basis genomen.
10. De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform ‘notitie ‘overhead Commissie’ BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2026).
11. In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000,- bedraagt, conform de vastgestelde ‘Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023’.
12. In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

Additionele uitgangspunten JWV (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is):

1. Investeringen worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo–JWV, op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
2. Vervoerkosten worden bepaald middels toerekening kosten vervoerder aan betreffende gemeente: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Per gemeente wordt na afloop van het jaar afgerekend op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid).
3. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo–JWV: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
4. Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV-JWV: indirecte vervoerskosten worden op basis van het aantal ritten verdeeld, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten JWV en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer).
5. Verdeelsleutels gemeenten binnen JWV: aantal kilometers voor verdeling vervoerskosten, aantal inwoners voor verdeling overheadkosten en aantal ritten voor verdeling indirecte vervoerkosten.
6. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Deze gegevens kunnen door gemeenten worden aangevuld op basis van actuele data. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (LLV) (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is):

1. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
2. Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.
3. Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (basisprijs en toeslagen) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
4. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

Beleidsindicatoren

Indicator	2026-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,01	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,7%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,84%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 14.

Tabel Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.364.345	€ 4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.767.561	€ 25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 479.456	€ 479.456
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 18.919	€ -81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.364.345	€ -	€ -4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.730.355	€ -	€ -25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 479.456	€ -	€ -479.456
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.278.343	€ 3.278.343	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.187	€ 8.187	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 60.573	€ 60.573	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 14.

Tabel Baten en lasten per taakveld

Begroting 2026-1	2026	
Programma vervoer		
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€	25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€	479.456
Algemene dekkingsmiddelen		
0.5 Treasury	€	-81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	-4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€	-25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€	-479.456
Overhead		
0.4 Overhead Wmo	€	-
0.4 Overhead JWV	€	-
0.4 Overhead LLV	€	-
Onvoorzien		
0.8 Overige baten en lasten	€	50.000
Bestemmingsreserve ICT		
0.10 Mutaties reserve	€	-6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	
Toevoegingen aan de reserves	€	-
Onttrekkingen aan de reserves	€	-
Algemene reserve	€	-
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	
Structureel en reëel evenwicht	€	34.021.260

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten
Het vervoersvolume 2026-1 is gebaseerd op de gerealiseerde kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2025, vermeerderd met een opslag van 5%, behalve voor de gemeenten Maastricht (0%), gemeente Valkenburg a/d Geul (2,5%) en gemeente Venlo (2,5%).

Tabel Vervoersvolume 2026-1

Gemeente	Kilometers 2025	Opslag	Totaal aantal kilometers 2026-1 (+ opslag)	Toeslagen km hoog (+ opslag)	Toeslagen km laag (+ opslag)	Meereizend OV-er (+ opslag)
Beek	83.548	5%	87.726	2.586	32.198	692
Beekdaelen	224.928	5%	236.174	4.087	58.108	1.308
Beesel	64.550	5%	67.778	4.823	22.027	387
Bergen	61.647	5%	64.729	342	12.167	179
Brunssum	251.996	5%	264.596	5.163	93.242	1.344
Echt-Susteren	243.307	5%	255.472	11.344	77.640	1.401
Eijsden-Margraten	189.696	5%	199.181	5.200	52.548	692
Gennep	76.579	5%	80.408	3.648	23.903	1.152
Gulpen-Wittem	128.104	5%	134.509	7.408	36.356	798
Heerlen	719.077	5%	755.030	16.710	213.449	5.120
Horst aan de Maas	184.492	5%	193.717	6.079	53.288	999
Kerkrade	481.946	5%	506.043	24.199	163.484	5.941
Landgraaf	376.167	5%	394.976	28.690	146.613	2.827
Leudal	165.540	5%	173.817	1.898	51.612	1.100
Maasgouw	145.276	5%	152.540	5.335	39.018	809
Maastricht	841.301	0%	841.301	51.072	326.695	6.373
Meerssen	164.784	5%	173.024	9.448	53.459	1.859
Nederweert	38.857	5%	40.800	177	7.733	89
Peel en Maas	176.629	5%	185.460	9.149	58.561	969
Roerdalen	81.436	5%	85.507	2.065	26.920	413
Roermond	194.460	5%	204.183	2.535	53.634	1.791
Simpelveld	62.215	5%	65.326	2.348	13.474	689
Sittard-Geleen	747.466	5%	784.840	40.992	242.323	5.448
Stein	104.923	5%	110.169	3.880	34.860	1.346
Vaals	81.176	5%	85.235	1.856	33.593	396
Valkenburg aan de Geul	164.396	2,5%	168.506	12.607	46.094	1.253
Venlo	321.315	2,5%	329.348	19.045	92.649	2.794
Venray	150.100	5%	157.605	7.705	53.273	1.134
Voerendaal	65.043	5%	68.295	612	21.000	528
Weert	119.245	5%	125.207	4.615	46.568	954
Totaal	6.710.197		6.991.499	295.620	2.186.490	50.784

In de tabel ‘Vervoersvolume 2026-1’ zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze tabel vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina’s staan.

De basis voor de vervoerskosten bestaat uit het opstart- en kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vast-

gesteld op € 5,80 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 2,- (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 28 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit ‘Tabel Vervoersvolume 2026-1’ op pagina 32.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2026 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- € 0,99: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- € 1,09: Gemeente Stein.
- € 0,98: Overige gemeenten.

Omnibuzz ontvangt de eigen bijdrage van de klanten middels facturatie. De ontvangen bijdrage van de klanten zal per kwartaal uitbetaald worden aan de gemeenten. Deze eigen bijdrage wordt sinds april 2019 niet meer via de begroting en jaarrekening van Omnibuzz verantwoord. De eigen bijdrage voor de meereizende OV-er bedraagt € 2,93/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 Directe vervoerskosten 2026-1

Gemeente	Kilometerkosten 2026-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 238.726	€ 1.770	€ 7.669	€ 2.027	€ 250.193	€ 5.875	€ 256.068
Beekdaelen	€ 642.990	€ 2.337	€ 14.158	€ 3.833	€ 663.318	€ 15.577	€ 678.895
Beesel	€ 181.017	€ 2.873	€ 5.351	€ 1.135	€ 190.376	€ 4.471	€ 194.847
Bergen	€ 161.809	€ 196	€ 2.756	€ 523	€ 165.284	€ 3.881	€ 169.165
Brunssum	€ 748.663	€ 3.230	€ 22.920	€ 3.938	€ 778.751	€ 18.287	€ 797.038
Echt-Susteren	€ 694.278	€ 6.673	€ 18.580	€ 4.104	€ 723.636	€ 16.993	€ 740.629
Eijsden-Margraten	€ 544.528	€ 3.315	€ 12.990	€ 2.027	€ 562.860	€ 13.218	€ 576.078
Gennep	€ 228.219	€ 2.388	€ 5.784	€ 3.375	€ 239.766	€ 5.630	€ 245.397
Gulpen-Wittem	€ 360.746	€ 4.309	€ 8.748	€ 2.338	€ 376.141	€ 8.833	€ 384.973
Heerlen	€ 2.239.612	€ 11.141	€ 53.766	€ 15.001	€ 2.319.520	€ 54.469	€ 2.373.989
Horst aan de Maas	€ 511.712	€ 3.695	€ 12.917	€ 2.926	€ 531.250	€ 12.475	€ 543.725
Kerkrade	€ 1.522.428	€ 15.898	€ 41.191	€ 17.407	€ 1.596.924	€ 37.500	€ 1.634.424
Landgraaf	€ 1.155.589	€ 17.596	€ 36.646	€ 8.282	€ 1.218.112	€ 28.605	€ 1.246.717
Leudal	€ 455.031	€ 1.114	€ 11.972	€ 3.224	€ 471.340	€ 11.068	€ 482.409
Maasgouw	€ 403.007	€ 3.095	€ 9.223	€ 2.369	€ 417.693	€ 9.809	€ 427.502
Maastricht	€ 2.650.147	€ 32.013	€ 85.506	€ 18.673	€ 2.786.338	€ 65.431	€ 2.851.770
Meerssen	€ 478.998	€ 5.786	€ 12.983	€ 5.445	€ 503.212	€ 11.817	€ 515.029
Nederweert	€ 116.532	€ 113	€ 1.914	€ 262	€ 118.821	€ 2.790	€ 121.611
Peel en Maas	€ 478.976	€ 5.663	€ 14.044	€ 2.840	€ 501.522	€ 11.777	€ 513.299
Roerdalen	€ 232.140	€ 1.227	€ 6.309	€ 1.209	€ 240.885	€ 5.657	€ 246.541
Roermond	€ 642.891	€ 1.804	€ 14.060	€ 5.249	€ 664.004	€ 15.593	€ 679.597
Simpelveld	€ 182.081	€ 1.391	€ 3.207	€ 2.018	€ 188.697	€ 4.431	€ 193.128
Sittard-Geleen	€ 2.253.142	€ 24.595	€ 59.691	€ 15.964	€ 2.353.391	€ 55.264	€ 2.408.656
Stein	€ 305.610	€ 2.324	€ 8.585	€ 3.944	€ 320.463	€ 7.525	€ 327.988
Vaals	€ 222.788	€ 1.308	€ 7.815	€ 1.160	€ 233.072	€ 5.473	€ 238.545
Valkenburg aan de Geul	€ 460.882	€ 7.473	€ 11.205	€ 3.670	€ 483.230	€ 11.348	€ 494.578
Venlo	€ 1.021.507	€ 12.263	€ 24.080	€ 8.187	€ 1.066.037	€ 25.034	€ 1.091.071
Venray	€ 458.391	€ 4.664	€ 13.235	€ 3.323	€ 479.613	€ 11.263	€ 490.876
Voerendaal	€ 186.339	€ 392	€ 4.997	€ 1.547	€ 193.275	€ 4.539	€ 197.814
Weert	€ 407.128	€ 2.822	€ 12.314	€ 2.797	€ 425.060	€ 9.982	€ 435.042
Totaal	€ 20.185.907	€ 183.467	€ 544.615	€ 148.797	€ 21.062.785	€ 494.615	€ 21.557.400

In de tabel 'Vervoersvolume 2026-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

4.2.1 Indirecte vervoerskosten

De indirecte vervoerskosten zijn alle kosten die verband houden met de uitvoering van het vervoer door Omnibuzz. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de medewerkers van de ritreservering en van de klantenservice.

Deze kosten worden tussen de gemeenten verdeeld op basis van het begrote aantal ritten.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-1

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.910	1,02%	€ 39.347
Beekdaelen	29.421	2,76%	€ 106.113
Beesel	7.838	0,73%	€ 28.270
Bergen	5.578	0,52%	€ 20.117
Brunssum	37.840	3,55%	€ 136.477
Echt-Susteren	31.609	2,96%	€ 114.005
Eijsden-Margraten	25.201	2,36%	€ 90.893
Gennep	11.621	1,09%	€ 41.915
Gulpen-Wittem	15.815	1,48%	€ 57.040
Heerlen	125.785	11,79%	€ 453.668
Horst aan de Maas	21.427	2,01%	€ 77.282
Kerkrade	87.990	8,25%	€ 317.354
Landgraaf	60.039	5,63%	€ 216.543
Leudal	18.517	1,74%	€ 66.784
Maasgouw	16.884	1,58%	€ 60.896
Maastricht	166.818	15,64%	€ 601.663
Meerssen	22.923	2,15%	€ 82.675
Nederweert	6.023	0,56%	€ 21.722
Peel en Maas	18.630	1,75%	€ 67.193
Roerdalen	10.539	0,99%	€ 38.011
Roermond	40.436	3,79%	€ 145.839
Simpelveld	8.867	0,83%	€ 31.982
Sittard-Geleen	117.838	11,05%	€ 425.008
Stein	14.702	1,38%	€ 53.026
Vaals	9.021	0,85%	€ 32.534
Valkenburg aan de Geul	21.357	2,00%	€ 77.028
Venlo	62.554	5,87%	€ 225.613
Venray	24.687	2,31%	€ 89.037
Voerendaal	8.577	0,80%	€ 30.936
Weert	27.020	2,53%	€ 97.452
Totaal	1.066.465	100,00%	€ 3.846.425

4.2.2 Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden, naar rato van het aantal inwoners per gemeente, gedragen door de gemeenten. Het aantal inwoners wordt bepaald op basis van de cijfers van het CBS.

Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

Tabel Overheadkosten 2026-1

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.143	1,43%	€ 47.541
Beekdaelen	35.915	3,18%	€ 105.769
Beesel	13.569	1,20%	€ 39.961
Bergen	13.038	1,15%	€ 38.397
Brunssum	27.481	2,43%	€ 80.931
Echt-Susteren	32.394	2,87%	€ 95.400
Eijsden-Margraten	26.346	2,33%	€ 77.589
Gennep	17.957	1,59%	€ 52.883
Gulpen-Wittem	13.944	1,23%	€ 41.065
Heerlen	87.754	7,76%	€ 258.435
Horst aan de Maas	44.805	3,96%	€ 131.950
Kerkrade	45.823	4,05%	€ 134.948
Landgraaf	36.838	3,26%	€ 108.487
Leudal	36.110	3,20%	€ 106.344
Maasgouw	24.381	2,16%	€ 71.802
Maastricht	126.017	11,15%	€ 371.119
Meerssen	18.453	1,63%	€ 54.344
Nederweert	17.537	1,55%	€ 51.646
Peel en Maas	45.819	4,05%	€ 134.936
Roerdalen	20.987	1,86%	€ 61.806
Roermond	61.439	5,44%	€ 180.937
Simpelveld	10.462	0,93%	€ 30.810
Sittard-Geleen	92.428	8,18%	€ 272.199
Stein	24.691	2,18%	€ 72.715
Vaals	10.114	0,89%	€ 29.786
Valkenburg aan de Geul	16.490	1,46%	€ 48.563
Venlo	104.201	9,22%	€ 306.871
Venray	45.104	3,99%	€ 132.831
Voerendaal	12.435	1,10%	€ 36.621
Weert	51.497	4,56%	€ 151.658
Totaal	1.130.172	100,00%	€ 3.328.343

In de begrotingswijziging 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt

in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 ‘Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo)’ op pagina 40 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2026.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2026-1	
Beek	€	342.956
Beekdaelen	€	890.777
Beesel	€	263.078
Bergen	€	227.679
Brunssum	€	1.014.446
Echt-Susteren	€	950.034
Eijsden-Margraten	€	744.559
Gennep	€	340.195
Gulpen-Wittem	€	483.079
Heerlen	€	3.086.092
Horst aan de Maas	€	752.958
Kerkrade	€	2.086.726
Landgraaf	€	1.571.747
Leudal	€	655.537
Maasgouw	€	560.199
Maastricht	€	3.824.551
Meerssen	€	652.048
Nederweert	€	194.980
Peel en Maas	€	715.429
Roerdalen	€	346.358
Roermond	€	1.006.373
Simpelveld	€	255.920
Sittard-Geleen	€	3.105.863
Stein	€	453.729
Vaals	€	300.865
Valkenburg aan de Geul	€	620.169
Venlo	€	1.623.554
Venray	€	712.744
Voerendaal	€	265.371
Weert	€	684.152
Totaal	€	28.732.168

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2026-1 omtrent het Wmo- gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026-1 gevraagd wordt.

4.2.3 Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2026-1

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2026-1
Beek	€ 295.415	€ 47.541	€ 342.956
Beekdaelen	€ 785.008	€ 105.769	€ 890.777
Beesel	€ 223.117	€ 39.961	€ 263.078
Bergen	€ 189.282	€ 38.397	€ 227.679
Brunssum	€ 933.515	€ 80.931	€ 1.014.446
Echt-Susteren	€ 854.634	€ 95.400	€ 950.034
Eijsden-Margraten	€ 666.971	€ 77.589	€ 744.559
Gennep	€ 287.312	€ 52.883	€ 340.195
Gulpen-Wittem	€ 442.014	€ 41.065	€ 483.079
Heerlen	€ 2.827.657	€ 258.435	€ 3.086.092
Horst aan de Maas	€ 621.007	€ 131.950	€ 752.958
Kerkrade	€ 1.951.778	€ 134.948	€ 2.086.726
Landgraaf	€ 1.463.260	€ 108.487	€ 1.571.747
Leudal	€ 549.193	€ 106.344	€ 655.537
Maasgouw	€ 488.397	€ 71.802	€ 560.199
Maastricht	€ 3.453.433	€ 371.119	€ 3.824.551
Meerssen	€ 597.704	€ 54.344	€ 652.048
Nederweert	€ 143.334	€ 51.646	€ 194.980
Peel en Maas	€ 580.493	€ 134.936	€ 715.429
Roerdalen	€ 284.552	€ 61.806	€ 346.358
Roermond	€ 825.436	€ 180.937	€ 1.006.373
Simpelveld	€ 225.110	€ 30.810	€ 255.920
Sittard-Geleen	€ 2.833.664	€ 272.199	€ 3.105.863
Stein	€ 381.014	€ 72.715	€ 453.729
Vaals	€ 271.079	€ 29.786	€ 300.865
Valkenburg aan de Geul	€ 571.606	€ 48.563	€ 620.169
Venlo	€ 1.316.683	€ 306.871	€ 1.623.554
Venray	€ 579.913	€ 132.831	€ 712.744
Voerendaal	€ 228.750	€ 36.621	€ 265.371
Weert	€ 532.494	€ 151.658	€ 684.152
Totaal	€ 25.403.825	**€ 3.328.343**	**€ 28.732.168**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2026-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien) conform paragraaf 3.1.5 ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 14.

4.2.4 Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2026-1	Eindresultaat begroting 2026-0	Verschil	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 342.956	€ 330.380	€ 12.576	€ 12.485	€ 91
Beekdaelen	€ 890.777	€ 940.944	€ -50.167	€ -51.319	€ 1.152
Beesel	€ 263.078	€ 271.465	€ -8.387	€ -8.842	€ 455
Bergen	€ 227.679	€ 236.620	€ -8.942	€ -9.183	€ 241
Brunssum	€ 1.014.446	€ 1.009.337	€ 5.109	€ 4.593	€ 516
Echt-Susteren	€ 950.034	€ 894.835	€ 55.199	€ 54.065	€ 1.134
Eijsden-Margraten	€ 744.559	€ 817.916	€ -73.356	€ -74.476	€ 1.120
Gennep	€ 340.195	€ 370.110	€ -29.916	€ -30.857	€ 941
Gulpen-Wittem	€ 483.079	€ 465.074	€ 18.005	€ 17.879	€ 126
Heerlen	€ 3.086.092	€ 2.967.351	€ 118.740	€ 115.925	€ 2.815
Horst aan de Maas	€ 752.958	€ 720.873	€ 32.084	€ 29.459	€ 2.625
Kerkrade	€ 2.086.726	€ 1.983.438	€ 103.288	€ 101.197	€ 2.091
Landgraaf	€ 1.571.747	€ 1.386.141	€ 185.606	€ 184.753	€ 853
Leudal	€ 655.537	€ 672.437	€ -16.901	€ -17.777	€ 876
Maasgouw	€ 560.199	€ 577.383	€ -17.184	€ -17.421	€ 237
Maastricht	€ 3.824.551	€ 3.892.798	€ -68.247	€ -72.308	€ 4.062
Meerssen	€ 652.048	€ 661.022	€ -8.974	€ -9.401	€ 427
Nederweert	€ 194.980	€ 226.868	€ -31.888	€ -32.372	€ 484
Peel en Maas	€ 715.429	€ 678.893	€ 36.536	€ 35.666	€ 870
Roerdalen	€ 346.358	€ 360.207	€ -13.849	€ -14.813	€ 964
Roermond	€ 1.006.373	€ 1.027.800	€ -21.427	€ -23.527	€ 2.100
Simpelveld	€ 255.920	€ 213.554	€ 42.366	€ 41.559	€ 807
Sittard-Geleen	€ 3.105.863	€ 2.997.877	€ 107.986	€ 105.932	€ 2.055
Stein	€ 453.729	€ 433.995	€ 19.734	€ 19.025	€ 709
Vaals	€ 300.865	€ 293.268	€ 7.597	€ 7.064	€ 533
Valkenburg aan de Geul	€ 620.169	€ 673.695	€ -53.527	€ -54.012	€ 485
Venlo	€ 1.623.554	€ 1.668.622	€ -45.068	€ -48.219	€ 3.150
Venray	€ 712.744	€ 692.068	€ 20.676	€ 18.731	€ 1.946
Voerendaal	€ 265.371	€ 267.907	€ -2.536	€ -2.403	€ -133
Weert	€ 684.152	€ 674.352	€ 9.799	€ 8.211	€ 1.588
Totaal	€ 28.732.168	€ 28.407.233	€ 324.935	€ 289.616	€ 35.320

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo)

4.3.1 Analyse directe vervoerskosten

Tabel Analyse directe vervoerskosten

	2026-1	2026-0				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Begroting baseren op realisatie 2025 i.c.m. addendum aanpassingen	Aangepast opslag-%	Prijseffect NEA-index (4,1% i.p.v. 2,5%)
Beek	€ 256.068	€ 245.601	€ 10.467	€ 484	€ 6.150	€ 3.834
Beekdaelen	€ 678.895	€ 721.205	€ -42.310	€ -69.871	€ 16.304	€ 11.258
Beesel	€ 194.847	€ 202.886	€ -8.039	€ -15.885	€ 4.679	€ 3.167
Bergen	€ 169.165	€ 177.381	€ -8.216	€ -15.047	€ 4.063	€ 2.769
Brunssum	€ 797.038	€ 791.150	€ 5.888	€ -25.603	€ 19.141	€ 12.350
Echt-Susteren	€ 740.629	€ 694.524	€ 46.105	€ 17.477	€ 17.786	€ 10.841
Eijsden-Margraten	€ 576.078	€ 639.782	€ -63.704	€ -87.526	€ 13.835	€ 9.987
Gennep	€ 245.397	€ 269.914	€ -24.518	€ -34.624	€ 5.893	€ 4.213
Gulpen-Wittem	€ 384.973	€ 370.788	€ 14.186	€ -847	€ 9.245	€ 5.788
Heerlen	€ 2.373.989	€ 2.275.765	€ 98.224	€ 5.688	€ 57.012	€ 35.524
Horst aan de Maas	€ 543.725	€ 517.098	€ 26.627	€ 5.497	€ 13.058	€ 8.072
Kerkrade	€ 1.634.424	€ 1.547.514	€ 86.910	€ 23.502	€ 39.251	€ 24.156
Landgraaf	€ 1.246.717	€ 1.080.442	€ 166.274	€ 89.528	€ 59.881	€ 16.865
Leudal	€ 482.409	€ 498.430	€ -16.022	€ -35.387	€ 11.585	€ 7.780
Maasgouw	€ 427.502	€ 442.942	€ -15.440	€ -32.621	€ 10.267	€ 6.914
Maastricht	€ 2.851.770	€ 2.905.693	€ -53.924	€ -44.492	€ -54.789	€ 45.357
Meerssen	€ 515.029	€ 521.267	€ -6.237	€ -26.743	€ 12.369	€ 8.137
Nederweert	€ 121.611	€ 150.710	€ -29.098	€ -34.371	€ 2.921	€ 2.353
Peel en Maas	€ 513.299	€ 481.905	€ 31.394	€ 11.545	€ 12.327	€ 7.522
Roerdalen	€ 246.541	€ 261.207	€ -14.666	€ -24.664	€ 5.921	€ 4.077
Roermond	€ 679.597	€ 697.808	€ -18.211	€ -45.424	€ 16.321	€ 10.893
Simpelveld	€ 193.128	€ 158.333	€ 34.795	€ 27.685	€ 4.638	€ 2.472
Sittard-Geleen	€ 2.408.656	€ 2.313.460	€ 95.196	€ 1.239	€ 57.845	€ 36.113
Stein	€ 327.988	€ 313.398	€ 14.590	€ 1.821	€ 7.877	€ 4.892
Vaals	€ 238.545	€ 231.517	€ 7.028	€ -2.314	€ 5.729	€ 3.614
Valkenburg aan de Geul	€ 494.578	€ 540.480	€ -45.902	€ -54.339	€ -	€ 8.437
Venlo	€ 1.091.071	€ 1.128.092	€ -37.022	€ -54.631	€ -	€ 17.609
Venray	€ 490.876	€ 473.721	€ 17.155	€ -2.029	€ 11.789	€ 7.395
Voerendaal	€ 197.814	€ 199.865	€ -2.051	€ -9.921	€ 4.751	€ 3.120
Weert	€ 435.042	€ 429.964	€ 5.078	€ -12.081	€ 10.448	€ 6.712
Totaal	€ 21.557.400	€ 21.282.840	€ 274.560	€ -443.954	€ 386.294	€ 332.220

Voor de begroting 2026-1 baseren wij het vervoersvolume op de realisatie van het voorgaande jaar (2025). Door deze systematiek te hanteren, sluit de begroting beter aan op de actualiteit op gemeenteniveau.

Het totale vervoersresultaat is licht gestegen ten opzichte van begroting 2026-0. Deze stijging is voor een deel te wijten aan de hogere NEA-index (4,1%); in begroting 2026-0 was een NEA-index gehanteerd van 2,5%. Daarnaast ontstaat een deel van de stijging door het flexibel tarief. Tenslotte zorgt de opslag van 5% die wij hanteren voor een stijging van € 386.294,-.

Het eindresultaat is een stijging van € 274.560,- op totaalniveau. Op gemeenteniveau zijn er echter nog verschillen te zien. Voor sommige gemeenten heeft deze begrotingswijziging een daling tot gevolg omdat de vervoersvraag zich de afgelopen jaren zeer divers heeft ontwikkeld.

4.3.2 Totaalanalyse (Wmo)

Op totaalniveau stijgen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2026 met € 324.935,- naar € 28.732.168,-.

Tegenover de eerdergenoemde stijging van het vervoersresultaat ad € 274.560,- stijgen de overheadkosten met € 35.319,- en de indirecte vervoerskosten stijgen met € 15.056,-.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 35.319,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

1. Hogere ICT-kosten € 35.000,- ten opzichte van begroting 2026-0, als gevolg van indexatie, toegenomen licentiekosten en cloudbeheer.
2. Aanbesteding Wmo-vervoer was begroot in begroting 2027. De aanbesteding vindt echter plaats in 2026. Het effect hiervan bedraagt € 70.000,-.
3. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit, hebben wij conform de cao-afspraken berekend op € 35,- per maand voor de eerste zes maanden en 1,25% verhoging voor de laatste zes maanden. Voor begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit levert echter een lichte daling op.
4. Voor de begroting 2026-0 hebben wij voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 3%. Voor begroting 2026-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 2,4% uitgekomen. Ook dit zorgt voor een lichte daling.
5. De begroting voorzag te ruim in de interne doorbelasting waardoor dit ook een daling veroorzaakt.

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 15.056,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

1. De aanpassing van het systeem wegens de wijziging van de afrekensystematiek van zones naar kilometers € 7.000,-.
2. Implementatiekosten voor een nieuw roosterprogramma € 10.000,-.
3. Communicatiebudget dat een stijging laat zien in verband met sterk gestegen bezorgkosten en het toegankelijk maken van de klantenbrieven.
4. ICT-kosten zoals benoemd onder overhead.
5. Het Lidmaatschap van de VDVN is verdubbeld ten opzichte van begroting 2026-0 € 22.000,-.
6. De verdeelsleutel van de doorbetasting Wmo-JWV valt voor begroting 2026-1 niet meer in de financiële uitgangspunten.
7. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit, hebben wij conform de cao-afspraken berekend op € 35,- per maand de eerste zes maanden en 1,25% voor de laatste zes maanden. Voor begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit zorgt voor een lichte daling.
8. Voor de begroting 2026-0 hebben wij voor onze indirecte vervoerskosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 3%. Voor de begroting 2026-1 was de gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers zo'n 2,4%. Dit zorgt voor een lichte daling.
9. Het ORT-percentage was in 2026-0 nog niet bekend vanwege de lopende cao-onderhandelingen maar was wel voor het hele jaar begroot. Het percentage is nu bekend en naar beneden bijgesteld. Hierdoor valt de ORT € 39.000,- lager uit.

4.4 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer

In deze begroting wordt het JWV wederom opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart. Inmiddels zijn de gemeente Roermond, gemeente Nederweert, gemeente Weert aangesloten en per augustus 2025 zijn de gemeente Echt-Susteren en Maasgouw ook aangesloten. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2026-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het JWV aan bod komen.

4.4.1 Verdeling vervoerskosten

Het vervoersvolume wordt gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2025 voor dit type vervoer gereden zijn, al dan niet aangevuld met de te verwachten ritten op basis van de door de deelnemende gemeenten aangeleverde informatie. Voor de gemeente Echt-Susteren, Maasgouw en Weert wordt 75% van begroting 2026-0 aangehouden. Voor Echt-Susteren en Maasgouw heeft er nog geen volledig jaar plaatsgevonden. Voor Weert was 2025 het eerste volledige jaar.

De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de NEA-index van 4,1%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer.

Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume jeugdwetvervoer

Gemeente	Aantal ritten	Aantal kilometers
Echt-Susteren	1.515	65.565
Maasgouw	339	6.552
Nederweert	820	13.247
Roermond	2.199	43.181
Weert	1.121	37.223
Totaal	5.994	165.768

Tabel Verdeling directe vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2026	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 159.562	€ 17.360	€ 176.922
Maasgouw	€ 17.617	€ -	€ 17.617
Nederweert	€ 36.817	€ 4.856	€ 41.673
Roermond	€ 115.791	€ 25.763	€ 141.554
Weert	€ 92.915	€ 5.174	€ 98.089
Totaal	€ 422.702	€ 53.152	€ 475.855

4.4.2 Verdeling indirecte vervoerskosten en overheadkosten

Naast de eerdergenoemde vervoerskosten, zijn er ook nog indirecte vervoerskosten en overheadkosten. De indirecte vervoerskosten bestaan voor het grootste deel uit de doorbelasting vanuit het leerlingenvervoer naar het JWV. Daarnaast worden er nog reguliere indirecte vervoerskosten begroot. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

De overheadkosten bestaan uit een interne doorbelasting op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten. Daarnaast worden er nog reguliere overheadkosten begroot in verband met het JWV. Deze overheadkosten worden tussen de JWV-gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners. De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2026 ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten.

Tabel Verdeling indirecte vervoerskosten en overheadkosten

Gemeente	Aantal ritten	Indirecte vervoerskosten	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Echt-Susteren	25%	€ 910	17%	€ 1.416
Maasgouw	6%	€ 204	13%	€ 1.066
Nederweert	14%	€ 493	9%	€ 767
Roermond	37%	€ 1.321	33%	€ 2.686
Weert	19%	€ 674	28%	€ 2.252
Totaal	100%	€ 3.601	100%	€ 8.187

4.4.3 Bijdrage jeugdwetvervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Winstopslag	Bijdrage
Echt-Susteren	€ 200	€ 179.448
Maasgouw	€ 200	€ 19.087
Nederweert	€ 200	€ 43.132
Roermond	€ 200	€ 145.762
Weert	€ 200	€ 101.214
Totaal	€ 1.000	€ 488.643

4.5 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer (LLV)

In augustus 2024 zijn wij gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer. Dit doen wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens verzorgen wij voor de gemeente Roermond het gym- en zwemvervoer. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 ‘Onderwijsbeleid en leerlingzaken’.

Het vervoersvolume voor de begroting 2026-1 wordt gebaseerd op de realisatie van het voorgaande jaar, geëxtrapoleerd naar een heel jaar.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2026-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de indirecte vervoerskosten en de verdeling van de overheadkosten aan bod komen.

4.5.1 Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Het totale vervoersvolume is, zoals gezegd, gebaseerd op het gerealiseerde volume van 2025. Dit volume is hieronder weergegeven.

Tabel Vervoersvolume leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometer boven 50 kilometer	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	48.267	756.664	15.226	19.692	-
Maasgouw	33.973	441.772	3.384	549	-
Nederweert	24.118	385.423	21.022	16.441	-
Roerdalen	38.213	404.465	7.236	13.239	-
Roermond	51.826	696.259	34.768	34.294	1.197
Weert	29.698	726.161	11.056	17.351	-
Totaal	226.095	3.410.744	92.692	101.566	1.197

Dit leidt tot de volgende vervoerskostentabel. De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume van 2025 en de afgesproken tarieven en vervolgens verhoogd met de NEA-index van 4,1%.

Tabel Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 883.251	€ 14.160	€ 8.468	€ -	€ 905.879
Maasgouw	€ 537.228	€ 3.147	€ 236	€ -	€ 540.611
Nederweert	€ 448.162	€ 19.550	€ 7.070	€ -	€ 474.782
Roerdalen	€ 518.305	€ 6.729	€ 5.693	€ -	€ 530.727
Roermond	€ 840.314	€ 32.334	€ 14.746	€ 75.746	€ 963.140
Weert	€ 785.806	€ 10.282	€ 7.461	€ -	€ 803.549
Totaal	€ 4.013.065	€ 86.204	€ 43.673	€ 75.746	€ 4.218.688

4.5.2 Verdeling totale kosten leerlingenvervoer

De totale kosten voor het leerlingenvervoer zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoer-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 905.879	€ -	€ 200	€ 30.839	€ 9.423	€ 946.340
Maasgouw	€ 540.611	€ -	€ 200	€ 21.706	€ 7.092	€ 569.609
Nederweert	€ 474.782	€ -	€ 200	€ 15.409	€ 5.101	€ 495.493
Roerdalen	€ 530.727	€ -	€ 200	€ 24.415	€ 6.105	€ 561.447
Roermond	€ 887.394	€ 75.746	€ 200	€ 33.113	€ 17.872	€ 1.014.325
Weert	€ 803.549	€ -	€ 200	€ 18.975	€ 14.980	€ 837.704
Totaal	€ 4.142.942	€ 75.746	€ 1.200	€ 144.456	€ 60.573	€ 4.424.918

De indirecte vervoerskosten bestaan voor een groot gedeelte uit een interne doorbelasting van loonkosten vanuit het Wmo-vervoer. Het aantal fte is momenteel begroot op 1,33. Verder bestaan de indirecte vervoerskosten onder andere uit de kosten voor het gebruik en onderhoud van ritsystemen, advieskosten en een multi-inzetbaar budget van € 5,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het JWV levert een kleine meevaller op voor het leerlingenvervoer.

De begrote overheadkosten bestaan volledige uit een interne doorbelasting vanuit het Wmo-vervoer, hetgeen per saldo een voordeel oplevert voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden tussen de gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners.

4.5.3 ‘Winstopslag’ jeugdwetvervoer en leerlingenvervoer

In tegenstelling tot het Wmo-vervoer, waar de gemeenten optreden als een btw-ondernemer met btw-belaste prestaties, treden gemeenten voor het leerlingenvervoer en het jeugdwetvervoer niet op als btw-ondernemer. Vanuit deze laatste positie zou Omnibuzz, als zij uitsluitend tegen kostprijs zou werken, btw-vrijgestelde prestaties verrichten voor de gemeenten.

Om ervoor te zorgen dat Omnibuzz te allen tijde haar werkzaamheden met btw kan blijven uitvoeren, werken wij met een ‘winstopslag’.

Dit betekent dat wij geen btw-schade aan de verhuurder hoeven te betalen en dat wij die schade niet als extra kostenpost aan de deelnemers in rekening brengen.

Deze opslag bedraagt € 50,- per kwartaal per gemeente en zal worden toegevoegd aan de algemene reserve.



5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-1

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) 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	68.336	-	-	68.336	10,00%		24.236	-	68.336	44.100
Hardware	25.567	27.728	-	53.295	33,33%		24.368	-	53.295	28.928
Inrichting en verbouwing	75.039	-	-	75.039	4,00%		4.398	-	75.039	70.641
Technische installaties	72.594	-	-	72.594	6,67%		8.266	-	72.594	64.328
Software	22.519	-	-	22.519	10,00%		6.949	-	22.520	15.571
Totaal	264.056	27.728	-	291.784		-	68.217	-	291.785	223.568

5.2 Staat van reserves 2026-1

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2025	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves								
Algemene reserve	727.649	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Bestemmingsreserve Data-analyse	22.997	-	-		22.997	-	-	22.997
Bestemmingsreserve ICT	18.374	-	-	6.125	12.249	-	-	12.249
Voorzieningen								
Voorziening verlofsparen	80.340		23.259		103.599			103.599
Totaal Reserves	849.360	-	23.259	6.125	866.494	-	-	866.494

5.3 Opbouw algemene reserve

Op 20 december 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement'. De ingeschatte risico's van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven
Het risico dat een van de vervoersbedrijven niet meer aan de vervoersvraag kan voldoen of zelfs failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt. Dit kan ook leiden tot een inkooprisico omdat het vervoer opnieuw moet worden ingekocht.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer
Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is omtrent de nieuwe activiteiten, zoals het leerlingenvervoer en de hiermee verbonden processen en de kans dat nieuwe medewerkers onvoldoende op de hoogte zijn van reeds bestaande processen en activiteiten. Dit kan leiden tot fouten, verkeerde inschattingen en financiële schade.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT
Binnen onze branche wordt er veel gebruikgemaakt van complexe, op maat gemaakte software, die niet alleen door Omnibuzz gebruikt wordt, maar ook door verscheidene vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreden. Als een van deze softwareleveranciers failliet gaat, kan dit grote gevolgen hebben, zowel voor onze vervoersbedrijven als voor Omnibuzz.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen
Omnibuzz is, net zoals vrijwel ieder ander bedrijf, in een bepaalde mate vatbaar voor digitale dreigingen van buitenaf. Dit kan in de vorm van phishingmails en virussen zijn of grootschalige hacks. Er zijn helaas talloze recente voorbeelden van bedrijven die slachtoffer zijn geworden en die zelfs losgeld hebben moeten betalen.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000





omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER





Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Omnibuzz.

V1.00 - 202604

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2027

Meerjarenplan 2028-2030







Inhoud

1. Inleiding 3
2. Omnibuzz 6
   - 2.1 Wie is Omnibuzz 6
   - 2.2 Relevante ontwikkelingen 7
   - 2.3 Vervoersresultaat en wijziging afrekensystematiek vervoerders en klanten 8
   - 2.4 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
   - 2.5 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 9
   - 2.6 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 10
3. De beleidsbegroting 14
   - 3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 14
   - 3.2 Paragrafen 18
4. Financiële begroting 30
   - 4.1 Financiële kaders 30
   - 4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld 32
   - 4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo) 32
   - 4.4 Analyse begroting 2027-0 ten opzichte van het jaar 2027 uit het meerjarenperspectief 2027-2029 41
   - 4.5 Meerjarenraming 2028-2030 42
   - 4.6 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer (JWV) 61
   - 4.7 Meerjarenraming jeugdwetvervoer 2028-2030 63
   - 4.8 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer 65
5. Bijlagen 74
   - 5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 74
   - 5.3 Opbouw algemene reserve 76

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028–2030 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. Deze begroting bouwt voort op de realisaties en ontwikkelingen uit 2025 en 2026 en geeft richting aan de beleidsmatige keuzes en operationele uitvoering van het doelgroepenvervoer in de komende jaren.

De afgelopen jaren kenmerkten zich door toenemende dynamiek in de vervoersvraag, een groeiende diversiteit aan vervoersbehoeften en een sterke nadruk op digitalisering en kwaliteitsborging. De stappen die in 2025 zijn gezet — zoals de inzet op publieke mobiliteit, uitbreiding naar leerlingenvervoer en voorbereidingen voor nieuwe digitale modules — vormen een fundament voor 2027–2030. Daarnaast zijn in 2026 trajecten uit het jaarplan 2026 in gang gezet (integratie OV–DGV, data-analyse, informatiebeveiliging en digitalisering) die deels de basis vormen voor deze begroting.

Zoals gebruikelijk is de begroting opgesteld binnen de kaders van het 'Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)' en de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. De begroting vertaalt de strategische koers naar concrete financiële kaders, waarbij wordt gestuurd op betaalbaarheid, kwaliteit, efficiëntie en zelfredzaamheid. Dit doen wij in nauwe samenwerking met de deelnemende gemeenten. In het meerjarenperspectief 2028–2030 anticipeert Omnibuzz op maatschappelijke en wettelijke ontwikkelingen (zoals vergrijzing, digitalisering en veranderingen in het OV-aanbod) en vervult zij haar rol als mobiliteitsregisseur door slimme combinaties van voorzieningen, datagedreven sturing en intensieve samenwerking.



2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten.

Onze ruim 40.000 klanten in dit vervoer hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over. Afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten zijn hierin geborgd. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

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 (maatwerk-)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.

De uitdaging is deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

2.1.1 Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. De missie is verbonden aan een motto dat centraal staat in de dienstverlening:

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

2.1.2 Slim vervoer

Met het aanbieden van doelgroepenvervoer zorgt Omnibuzz voor een belangrijk netwerk van reizigers, gemeenten en uitvoerders in Limburg.

Omnibuzz kan terugvallen op inhoudelijke expertise, gedetailleerde data en een proactieve houding om het vervoer voortdurend te optimaliseren. Hierbij wegen wij alle belangen van gemeenten, klanten en vervoerders af en zorgen voor een optimale onderlinge afstemming. Dit is noodzakelijk om het vervoer voor de reizigers passend uit te blijven voeren, voor gemeenten betaalbaar te houden en voor vervoerders uitvoerbaar te houden.

2.1.3 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.

In de actualiteit leidt dit steeds vaker tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

2.1.4 Regiemodel

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

Om te sturen op deze ambities is gekozen voor een mobiliteitscentrale volgens het regiemodel. Dit betekent een scheiding tussen regie en de uitvoering van het vervoer.

Wij optimaliseren het vervoer omdat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten.

Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, maar dit is niet noodzakelijk.

De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch. De drie pijlers waarop alle ambities gebaseerd zijn, borgen de visie op de lange termijn:

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

Na een korte omschrijving van de relevante ontwikkelingen voor het Omnibuzz-vervoer, worden de uitgangspunten per pijler toegelicht.

2.2 Relevante ontwikkelingen

De vervoersomgeving waarin Omnibuzz opereert blijft de komende jaren sterk in beweging. Zowel maatschappelijke, demografische als organisatorische ontwikkelingen bepalen de koers voor 2027 tot en met 2030. De complexiteit in het doelgroepenvervoer is toegenomen, waardoor de behoefte aan sturing, datagedreven inzicht en ketensamenwerking groter is dan ooit.

De belangrijkste ontwikkelingen die het beleid en de bedrijfsvoering van Omnibuzz in de jaren 2027–2030 richting geven, zijn de grilligheid in vervoersvraag, veranderingen in het aanbod van openbaar vervoer, toenemende zorgbehoeften, en een verdere digitaliserings- en compliancedruk.

De vervoersvraag blijft grillig en minder voorspelbaar dan vóór de coronapandemie. Waar het totale volume op regioniveau een stabiel patroon laat zien, zijn tussen gemeenten grotere verschillen zichtbaar, met pieken en dalen binnen korte perioden. De ervaringen uit 2025 benadrukken het belang van continue monitoring en flexibele boekingsmethoden; de inzichten rond piekspreiding en ritgedrag worden benut om voorspellingsmodellen te verfijnen.

De arbeidsmarktkrapte bij vervoerders blijft een structurele uitdaging. Het aantrekken en behouden van gekwalificeerde chauffeurs is in veel regio's op dit moment op orde, maar dit vraagt wel om stabiele contractafspraken en maatregelen die duurzame arbeidsrelaties ondersteunen. Tegelijkertijd verandert het OV-aanbod in Limburg.

Een afnemende beschikbaarheid en grotere afstanden tot haltes bemoeilijken de kanteling naar ov. In samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva, Trendsportal en het ministerie van IenW wordt momenteel een pilot in Venray rondom publieke mobiliteit voorbereid en uitgevoerd. Mogelijk komen hier in de toekomst meer pilots bij, bijvoorbeeld rondom HUB's, servicelijnen en/of first-/last-mile principe.

Daarnaast neemt de complexiteit van de doelgroep toe. Meer klanten hebben verhoogde zorgbehoeften, wat gevolgen heeft voor rituitvoering en onze klantenservice. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Tegelijk ondersteunen wij gemeenten bij de vroegsignalering van verward gedrag.

Digitalisering via MijnOmnibuzz wordt daarom verder uitgebreid, met oog voor toegankelijkheid en ondersteuning van klanten die minder digitaal vaardig zijn. Wij volgen het landelijke uitgangspunt: digitaal waar het kan. Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on)mogelijkheden van onze klanten.

Op het terrein van wet- en regelgeving werkt Omnibuzz naar volledige naleving van Wet Open Overheid (Woo), Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) en Archiefwet. De implementatie van een ISMS, de vernieuwing van het applicatielandschap en de modernisering van MijnOmnibuzz vormen hiervoor een belangrijke basis. De scope van Omnibuzz is verbreed met leerlingenvervoer (sinds 2024) en jeugdwetvervoer (vanaf 2025/2026). Deze integratie levert schaalvoordelen op en maakt een organisatiebrede inzet van kennis, systemen en processen mogelijk. De interne organisatie ontwikkelt mee: hybride werken, hogere eisen aan rapportage en risicobeheersing en de behoefte aan brede inzetbaarheid vragen om continue procesverbetering en professionalisering.

2.3 Vervoersresultaat en wijziging afrekensystematiek vervoerders en klanten

In de begrotingen nemen wij de realisatie van voorgaand jaar als basis. Voor deze begroting betekent dit dat het gerealiseerde volume van 2025 verhoogd wordt met een generieke opslag van 5% voor 2026. Voor 2027 bedraagt de opslag 2,5% op dit geprognosticeerde vervoerscijfer over 2026. Voor de jaren 2028-2030 komt daar vervolgens jaarlijks 1% bij. Individuele gemeenten hebben altijd de mogelijkheid een afwijkend percentage toe te passen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2025, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2026 (4,1%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij met een gemiddelde NEA-index over 2025 en 2026 (2,8%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is zoals altijd pas achteraf definitief aan de hand van het nacalculatorisch gemiddelde. Sinds 2023 rekenen wij het vervoer met de gemeenten af op basis van kilometers. Met klanten en vervoerders rekenen wij nog af in zones. Vanaf 2028 zal ook met hen afgerekend worden in kilometers. De klantbijdragen maken geen onderdeel uit van onze begrotingen, maar deze omzetting zal wel gevolgen hebben voor de gemeentelijke begrotingen. Hierover informeren wij gemeenten altijd apart.

Bovendien gaan wij, in overeenstemming met besluitvorming in het algemeen bestuur, in de nieuwe aanbesteding van het Wmo-vervoer een kilometerprijs uitvragen aan de vervoerders. Deze omzetting kan effecten hebben op het reisgedrag, waar wij in de toekomstige begrotingen rekening mee proberen te houden.

2.3.1 Gezamenlijke verantwoordelijkheid

In 2024 hebben zeven Zuid-Limburgse gemeenten Omnibuzz verzocht bezuinigingsvoorstellen uit te werken met het oog op het verwachte ‘ravijnjaar’ 2026. Omnibuzz heeft naar aanleiding van dit verzoek direct een inventarisatie uitgevoerd van alle mogelijke besparingsrichtingen. Deze zijn besproken in het dagelijks bestuur en vervolgens voorgelegd aan het algemeen bestuur, dat met de voorgestelde uitwerkingsrichting heeft ingestemd.

In de reactie heeft Omnibuzz benadrukt dat samenwerking en centralisatie waar mogelijk kunnen bijdragen aan kostenreductie. Eerdere ervaringen laten zien dat dit op onderdelen haalbaar is, zoals bij archief en salarisadministratie en dat Omnibuzz openstaat voor verdere verkenning in een regionale werkgroep. Omnibuzz is overigens nog steeds in afwachting van dit initiatief van deze werkgroep. Daarnaast zijn interne beheersmaatregelen al ingezet om externe inhuur structureel te minimaliseren.

De uiteindelijke reactie benadrukt dat substantiële besparingen alleen verantwoord kunnen worden bereikt via gerichte maatregelen die aansluiten op de gemeentelijke context, zoals het terugdringen van excessen in vervoer, het bieden van alternatieven voor veel-gebruikers, verdere digitalisering en efficiëntere indicatiestelling. Omnibuzz blijft dit in nauwe

samenwerking met gemeenten verder uitwerken en monitoren, waarbij kwaliteit en uitvoerbaarheid leidend blijven.

Dit versterkt het besef dat het vervoer het beste aangestuurd wordt vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het bevordert de onderlinge uitwisseling van ideeën en zorgt ervoor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz optimaal kunnen benutten om hun beleid vorm te geven. Om die wisselwerking op gang te houden, informeren wij via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken en voorleggen ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking zo goed en transparant mogelijk vorm te geven. Wij investeren in de relatie met individuele gemeenten door bijvoorbeeld nieuwe bestuurders en contactambtenaren uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek. Zo blijft de continuïteit bij de gemeente geborgd en blijven de lijnen met Omnibuzz kort.

2.4 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren

Het stimuleren van het gebruik van voorliggende vervoersvoorzieningen blijft een centraal thema binnen het beleid van Omnibuzz. De druk op het Wmo-vervoer neemt toe door een groeiende en complexere doelgroep, terwijl het vervoerslandschap in Limburg tegelijkertijd verandert. Deze dubbele beweging maakt het noodzakelijk om reizigers nadrukkelijker te begeleiden naar alternatieven die bijdragen aan zelfredzaamheid, kostenbeheersing en samenhang tussen mobiliteitsvormen. In 2025 en 2026 zijn belangrijke stappen gezet om de samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva, Trendsportal en het ministerie van IenW te intensiveren. Pilots gericht op publieke mobiliteit — waaronder de pilot via de Regio Deal in Venray— worden geëvalueerd en kunnen een opstap zijn naar een fase van eventuele opschaling in 2027–2030.

De Voor Elkaar Pas (VEP) blijft een sleutelinstrument om het OV-gebruik te stimuleren. In 2025–2026 is de pas opnieuw geanalyseerd op gebruik en voorwaarden in relatie tot OV-innovaties zoals OV-pay; in de komende jaren willen wij de VEP afstemmen op de ontwikkelingen rondom publieke mobiliteit en beter onder de aandacht gebracht bij reizigers en gemeenten.

De ReisWijzer, de door Omnibuzz beheerde website met lokale vervoersinitiatieven, vergroot de vindbaarheid van alternatieven voor zowel klanten als Wmo-consulenten. Met projecten zoals ‘Kommee’ in Noord-Limburg — met mobiliteitsdagen, informatiebijeenkomsten en OV-ambassadeurs — dragen bij aan bewustwording en ondersteuning van reizigers die willen overstappen. De ervaringen uit deze projecten worden waar mogelijk structureel uitgerold. Niet iedere reiziger kan overstappen naar OV of een lokaal alternatief, maar via vroegtijdige advisering, actuele informatie en gemeentelijke samenwerking wordt gestuurd op passende keuzes per situatie. De kern blijft dat Wmo-vervoer wordt ingezet waar nodig en voorliggende voorzieningen zoveel mogelijk worden benut.

Aanvullend werken wij de koppeling met reisgedrag van veelgebruikers verder uit om beleidsdoelen te ondersteunen en kosten te beheersen.

2.5 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer is ook in 2027–2030 een kerntaak voor Omnibuzz. Variërende vervoersvolumes, uitdagingen bij vervoerders en een complexere klantgroep vergroten de druk op het systeem. De in 2025–2026 gelegde basis op het gebied van contractbeheer, datagedreven sturing en digitalisering laat zijn waarde zien en wordt in deze periode verder uitgebouwd.

In het Wmo-vervoer blijven wij sturen op instrumenten als piekspreiding, groepsritten en vaste rittenpatronen. Door deze maatregelen te verfijnen en sterker te baseren op actuele data, kan beter worden ingespeeld op pieken en trends. De digitalisering van ritreserveringen

via MijnOmnibuzz wordt doorgezet, met behoud van ondersteuning voor minder digitaalvaardigen. Data-analyse neemt een centrale plaats in: dashboards en analyses worden uitgebreid, datasetkoppelingen verbeterd en voorspellende modellen worden ingezet om toekomstige druk beter in beeld te krijgen. Tegelijk wordt gezocht naar een evenwicht tussen maatwerk en beheersbaarheid.

Bewustwording bij gemeenten, casusgerichte advisering en inzicht in effecten op planning en kosten moeten voorkomen dat maatwerk leidt tot disproportionele belasting, terwijl passende ondersteuning beschikbaar blijft. De verbreding met leerlingen- en jeugdwetvervoer onderstreept de integrale benadering. Gezamenlijke aansturing van processen levert schaalvoordelen op en vermindert kwetsbaarheid.

2.5.1 Voorbereiding aanbestedingen

De huidige raamovereenkomsten met de Wmo-vervoerders lopen af op 31 december 2027. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben elk twee percelen. De bedrijven die momenteel het Omnibuzz-vervoer uitvoeren zijn:

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

Aangezien er geen verlengingsopties meer zijn, zal Omnibuzz een nieuwe aanbesteding in de markt zetten voor het Wmo-vervoer. Samen met de gemeenten en externe expertise gaan wij dit inhoudelijk voorbereiden en de uitgangspunten definiëren. Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als een ‘bijna perfect bestek’. Voor de nieuwe aanbesteding streven wij een soortgelijke kwalificatie na. Ook de ervaringen van Omnibuzz en de gecontracteerde vervoerders zijn overwegend positief, dus de huidige contracten vormen een goede basis. De publicatie van deze Europese aanbesteding zal eind 2026 plaatsvinden. Wij verwachten dat wij eind 2026, begin 2027 kunnen gunnen zodat het kalenderjaar 2027 volledig in het teken van de implementatie staat.

De contracten leerlingenvervoer lopen af in juli 2028, waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen. De uiterste einddatum van deze opdracht komt daarmee op 31 juli 2030. Vanaf 2028 kunnen wij dus het vraagafhankelijke- en routegebonden vervoer gecombineerd aanbesteden. In 2026 zullen wij hierover met desbetreffende gemeenten in gesprek gaan.

Alle vormen van (ander) doelgroepenvervoer, zowel omvangrijke als kleinschalige opdrachten, kunnen door Omnibuzz worden uitgevoerd in opdracht van desbetreffende gemeente(n).

2.5.2 Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

Omnibuzz voert een integraal model voor doelgroepenvervoer uit, waarbij geen extra overhead wordt ingezet voor de instroom van leerlingenvervoer. Omdat veel ondersteunende taken organisatiebreed gelden, worden de overheadkosten van de 30 Wmo-gemeenten intern toegerekend aan het leerlingenvervoer. Hierdoor profiteren alle gemeenten mee van de schaalvoordelen.

Wanneer meer gemeenten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz opdragen, worden de kosten opnieuw verdeeld en nemen schaalvoordelen verder toe. Dit levert bredere efficiëntievoordelen op voor zowel de uitvoering als toekomstige aanbestedingen.

2.6 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

De ontwikkeling van Omnibuzz als slimme organisatie is essentieel voor de toekomstige ambities. Een wendbare, datagedreven en professioneel ingerichte organisatie is nodig

om kwaliteit, continuïteit en betaalbaarheid te borgen. De groei van taken, toenemende wettelijke verplichtingen en snelle digitalisering vragen om flexibiliteit met behoud van een stabiele basis. De rol van Omnibuzz verschuift steeds meer naar mobiliteitsregisseur, wat diepgaande expertise in data, beleid en advisering vergt. De op- en uitbouw van rapportagetools en analysemogelijkheden heeft geleid tot meer inzicht in vraag, gedrag en kostenstructuren. In 2027–2030 wordt verder geïnvesteerd in datakwaliteit, voorspellende modellen en toegankelijke rapportages.

De hybride werkpraktijk vraagt om optimale ondersteuning en een flexibele digitale werkomgeving. Procesverbetering, kwaliteitsbeheer en flexibele personeelsinzet worden doorgezet, met blijvende aandacht voor integriteit, vitaliteit en deskundigheid. Dit doen wij binnen een open verbetercultuur met directe betrokkenheid van medewerkers via onder andere een medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Kwaliteitsborging via audits, risicomanagement en procesoptimalisatie krijgt meer gewicht, ook in contractmanagement met vervoerders. Continu evalueren welke afspraken passen bij de realiteit op de weg is noodzakelijk.

Digitalisering en vernieuwing van het applicatielandschap — zoals de uitfasering van Citrix, doorontwikkeling van MijnOmnibuzz, Configuration Management Database (CMDB) en Information securitymanagement system (ISMS) — zorgen voor stabiliteit, veiligheid en efficiënte integratie van systemen voor planning, communicatie en rapportage. Ook intern blijft ontwikkeling nodig. Kwaliteitsborging, audits, rapportageverbetering, vitaliteit en schrijfvaardigheid worden verder versterkt om mee te kunnen groeien met het groeiende takenpakket. In 2026 zullen wij belangrijke stappen zetten ten aanzien van het beheer en onderhoud van de applicaties OMA en OPA door hier SLA afspraken voor uit te werken, waardoor wij verzekerd zijn van verdere kwalititeitsborging en continuïteit.

Naleving van wetgeving als Wet op Digitale Overheid (Wdo), Woo, Wmebv en Archiefwet wordt structureel geborgd. Omnibuzz voldoet aan alle (meetbare) verplichtingen uit deze wetgeving, bijvoorbeeld door het vaststellen van de zorgplicht en aanwijzingsbesluiten elektronische kanalen (Wmebv), de informatiecategorieën uit tranche 1 (Woo) en een volledige toegankelijkheid (A-status WCAG 2.2 AA) voor zowel website als MijnOmnibuzz.

In de samenwerking met gemeenten zet Omnibuzz in op duidelijke advisering en vroegtijdige betrokkenheid, wat leidt tot beter gedragen besluiten. De cultuur van continue verbetering blijft leidend: verdere automatisering, optimalisatie van klantcontact en betere samenwerking tussen afdelingen maken de organisatie klaar voor toekomstige ontwikkelingen.

2.6.1 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

Het leerlingenvervoer (inclusief gym- en zwemvervoer) vormt sinds 2024 een volwaardig onderdeel van de taken van Omnibuzz. Met de instroom van zes Midden-Limburgse gemeenten (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) is de dienstverlening verbreed met routegebonden vervoer met een eigen dynamiek. Met deze gemeenten is voor dit vervoer een aparte dienstverleningsovereenkomst (DVO) afgesloten. De startjaren stonden in het teken van opbouw, procesinrichting en samenwerking met gemeenten en vervoerders. In 2027–2030 verschuift de aandacht naar stabilisatie, kwaliteitsborging en verdere professionalisering, passend binnen de bredere visie op doelgroepenvervoer.

De uitvoering vraagt om nauwgezette planning en betrouwbaarheid, omdat ritten gekoppeld zijn aan schoolroosters. Verbeteringen in routeplanning, administratieve processen en communicatieketens worden doorgezet en verfijnd. Digitalisering ondersteunt dit, onder meer via uniforme dashboards en rapportages die inzicht geven in ritten, bezetting en bijzonderheden. Relatiebeheer met gemeenten en vervoerders blijft centraal staan; frequente afstemming zorgt dat signalen snel worden opgepakt en werkwijzen worden geharmoniseerd. Ondersteunende processen (planning, contractbeheer, risicomanagement, rapportage) worden integraal georganiseerd met het Wmo-vervoer, zo-

dat kennis en schaalvoordelen optimaal worden benut. De verwachting is dat de behoefte aan leerlingenvervoer stabiel blijft met lokale verschuivingen. Kwaliteit, kostenbeheersing en uitvoerbaarheid blijven leidende principes.

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz gelden voor de uitvoering van alle vervoersvormen waarvoor de gemeenten opdracht hebben gegeven. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk ‘Over Omnibuzz’.

2.6.2 Kosten

Het uitgangspunt is dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende gemeenten voor de Wmo. De overheadkosten voor leerlingenvervoer worden verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende gemeenten op de Wmo. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer.

De opstartkosten zijn voorlopig gefinancierd door de zes gemeenten die vanaf de start deelnemen. Bij eventuele instroom van nieuwe gemeenten worden deze kosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing; gemeenten financieren dit vervoer volledig zelf.

2.6.3 Uitvoering Jeugdwet vervoer

Het jeugdwetvervoer is door vijf gemeenten (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert) vanaf 2025 bij Omnibuzz belegd en vormt een logische uitbreiding op het leerlingenvervoer. Ook hiervoor zijn aparte DVO’s afgesloten en gelden veelal dezelfde uitgangspunten als in het leerlingenvervoer. Hoewel er overeenkomsten zijn met leerlingenvervoer, vraagt de diversiteit van ondersteuningsbehoeften om aanvullende afwegingen. De startperiode was intensief. Voor 2027–2030 ligt de nadruk op verfijning en verdere integratie binnen het totale vervoerssysteem. De doelgroep vraagt vaak specifieke begeleiding en nauwkeurige aansluiting op zorg- en dagbestedingsprogramma’s.

Vaste overlegstructuren met gemeenten, zorginstellingen en vervoerders worden verder verankerd zodat punctualiteit, begeleiding en communicatie geborgd zijn. Efficiëntie wordt geborgd door integrale processen met leerlingenvervoer waar mogelijk te combineren, terwijl maatwerk op individueel niveau behouden blijft. Gebruik van uniforme systemen, rapportagestructuren en kwaliteitscriteria vergroot inzicht voor gemeenten en ondersteunt tijdige advisering. De samenwerking met zorgpartners wordt verdiept via duidelijke communicatieafspraken en gezamenlijke evaluaties. De samenhang met andere vervoersvormen blijft in beeld om passende mobiliteit voor jeugdigen te garanderen.

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz, zoals opgenomen in dit hoofdstuk, gelden voor de uitvoering van alle vervoersvormen waarvoor de gemeenten opdracht hebben gegeven.

3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

Omnibuzz heeft haar missie vertaald in enkele concrete doelstellingen. De doelstellingen zijn:

- Iedere doelgroep passend en tijdig vervoer bieden.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Het bevorderen van de zelfredzaamheid van de burger en het zo veel als mogelijk gebruikmaken van algemeen toegankelijke (voorliggende) voorzieningen.
- Vervoersuitgaven beheersbaar houden en vervoer blijven uitvoeren binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de interne organisatie, ondanks de toenemende (wettelijke) verplichtingen.

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen in het collectief vraagafhankelijk vervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant.

Samengevat zal Omnibuzz in 2027-2030 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Het uitvoeren van de aanbestedingen (en eventueel lichten van verlengingsoptie) in lijn met de afgesproken uitgangspunten voor zowel het Wmo-als het leerlingenvervoer.
- Het implementeren van de nieuwe contractperiodes.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer, zoals de uitvoering en evaluatie van de Regio Deal pilot in Venray.
- Doorontwikkelen van de VEP door het omzetten van de betaalmethode naar OVPay en de voorwaarden in te lijn brengen met de ambities en visie van Omnibuzz rondom publieke mobiliteit om het gebruik van OV te blijven faciliteren.
- Doorontwikkelen maatwerkmogelijkheden naar aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).
- (Datagedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor sturing op vaste ritten, piekspreiding en aanpassen dienstverlening van de telefooncentrale bij ritreservering.
- Doorontwikkeling MijnOmnibuzz dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- Advisering en ondersteuning aan deelnemende gemeenten in de besluitvorming over de omzetting systematiek van zones naar kilometers voor klanten.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.3 Wat gaan wij ervoor doen in het leerlingenvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruikers van het vervoer. Samengevat zal Omnibuzz in 2027-2030 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Voorbereiden en bespreken vervolg van de aflopende contracten leerlingenvervoer (juli 2028), waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander gemeenten, indien wenselijk.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.4 Wat gaan wij ervoor doen in het jeugdwet vervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruiker van het vervoer. Samengevat zal Omnibuzz in 2027-2030 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander gemeenten, indien wenselijk.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

3.1.5 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel ‘Begroting 2027-0’.

Tabel Begroting 2027-0

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.485.646	€ 4.485.646
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 26.826.190	€ 26.826.190
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 492.859	€ 492.859
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 19.336	€ -80.664
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.485.646	€ -	€ -4.485.646
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 26.789.401	€ -	€ -26.789.401
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 492.859	€ -	€ -492.859
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.273.772	€ 3.273.772	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.207	€ 8.207	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 61.906	€ 61.906	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 35.211.791	€ 35.211.791	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 35.211.791	€ 35.211.791	€ -

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken, activiteiten, en producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Voor de splitsing van de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorend structureel evenwicht wordt verwezen naar de tabel ‘Rekening per programma’.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld ‘Overhead’ zijn, conform de ‘Notitie overhead’ in het kader van het 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 -ondersteuning.
- 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 2027-0 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 100.000,- voor 2027. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 ‘Hulpmiddelen en diensten (Wmo)’. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die conform definitie overhead toegerekend worden aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus/malus regeling en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten.

Onder taakveld 6.752 ‘Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)’ hebben wij het jeugdwetvervoer (JWV) in onze begroting opgenomen. Hiermee zijn wij in 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer voor een vijftal gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert.

Vanaf augustus 2024 zijn wij gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer (LLV) voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Dit wordt verantwoord onder taakveld 4.3 ‘Onderwijs en leerlingzaken’.

Wij maken een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 ‘Overhead Wmo’, 0.4 ‘Overhead JWV’ en 0.4 ‘Overhead LLV’. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het JWV, een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV én een interne doorbelasting van de indirecte vervoerskosten van het LLV naar het JWV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.752 bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen.

De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 30.

3.1.6 Beleidsindicatoren

Met de beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Tabel beleidsindicatoren

Indicator	2027-0	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,00	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,6%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,50%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt deze 9,50% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.2 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.2.1 Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen kan gedefinieerd worden als het vermogen dat nodig is om incidentele niet voorziene tegenvallers te kunnen opvangen. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties schrijft in artikel 11 van het nieuwe 'Besluit begroting en verantwoording' het volgende voor:

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- De weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de Gemeenschappelijke Regeling beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

De weerstandsratio is een verhoudingsgetal tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en het op basis van de risicoanalyse bepaalde benodigde weerstandsvermogen.

Onderstaand wordt de weerstandsratio aangegeven als een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit en de risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 727.649	€ 760.000	0,96

De minimale omvang van de algemene reserve is op 20 december 2023 vastgesteld op € 550.000,-. Met dit minimum wordt met name het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat afgedekt, alsmede de risico's van digitale dreigingen. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

3.2.2 Risicomanagement

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. Medio 2023 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 20 december 2023 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur. Bij deze actualisatie is ook de inventarisatie van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd geactualiseerd. 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
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer			✔	✔			✔
Afhankelijkheid leveranciers ICT							
Digitale dreigingen					✔		

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 € 760.000,-. Risicomanagement is een belangrijk onderdeel van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 71. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Primo 2025 bedroeg het saldo van de algemene reserve € 725.949,–. In 2025 heeft een dotering plaatsgevonden van € 1.700,- ten gunste van de 30 gemeente op basis van fiscale advisering inzake het JWV en LLV. Deze dotering is gedaan op basis van de reeds gefactureerde winstopslag om zodoende de btw-systematiek te optimaliseren. Hiermee komt het saldo ultimo 2025 uit op € 727.649,-. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

3.2.3 Geprognosticeerde balans 2027-0

Activa	31-dec-2026	31-dec-2027	Passiva	31-dec-2026	31-dec-2027
Vaste activa	€	€	Vaste passiva	€	€
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	727.649	727.649
Investeringen met een economisch nut	223.568	188.873	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	35.246	29.122
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	-	-
			Resultaat voor bestemming JWV	-	-
			Resultaat voor bestemming LLV	-	-
			Voorzieningen	103.599	103.599
Totaal vaste activa	223.568	188.873	Totaal vaste passiva	866.494	860.370
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	7.170.073	7.899.834	Overige schulden	2.157.808	2.133.054
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	468.800	488.877	Te betalen verplichtingen	691.015	752.443
Liquide middelen	814.761	896.963	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	186.397	171.904	Overige Nederlandse overheidslichamen	5.148.282	5.900.584
Totaal vlottende activa	8.640.031	9.457.578	Totaal vlottende passiva	7.997.105	8.786.082
Totaal generaal	8.863.600	9.646.451	Totaal generaal	8.863.600	9.646.451

De balansposten 'Vlottende activa' en 'Vlottende passiva' zijn voor 2027 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 te maken.

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 nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die in 2023 is vastgesteld door het algemeen bestuur, alsmede met de huidige weerstandscapaciteit.

3.2.4 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 2027-0 (t) en meerjarenperspectief 2028-2030 weergegeven in de volgende tabellen.



Tabel Begrotingsjaar 2027-0

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2025	2026-1	2027-0
Netto schuldquote	-6,41%	2,02%	1,63%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-6,41%	2,02%	1,63%
Solvabiliteitsratio	20,48%	9,78%	8,9%
Structurele exploitatieruimte	5%	0,00%	0,00%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Tabel Begrotingsjaar 2028-2030

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2028	2029	2030
Netto schuldquote	1,39%	1,58%	1,44%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	1,39%	1,58%	1,44%
Solvabiliteitsratio	8,95%	9,18%	9,03%
Structurele exploitatieruimte	0%	0%	0%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2027-0 (t) en meerjarenperspectief 2028-2030 is de geprognosticeerde balans 2026-1 en meerjarenraming of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2025 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de conceptjaarrekening gebruikt. Voor 2026-1 zijn de cijfers uit de concept begrotingswijziging overgenomen. Omdat in 2025 de resultaatbestemming nog is opgenomen, ontstaat er een vertekend beeld. Hierdoor lijkt het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2025 en de andere jaren groter dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio van 2026 is 9,78%, hetgeen betekent dat 9,78% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 1,63%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2027 0%. Voor 2027 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.

3.2.5 Financiering

Treasury
De financiering van Omnibuzz bestaat uit de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omdat inkomsten en uitgaven niet altijd synchroon lopen en verplichtingen zijn aangegaan om op bepaalde tijden kosten te betalen, bestaat de mogelijkheid om geld te lenen middels de bestaande kredietfaciliteit. De hieraan verbonden kosten worden opgenomen als kapitaallasten.

Voor de begroting 2027-0 en het meerjarenperspectief 2028-2030 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt ieder jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de begroting 2027-0 en het meerjarenperspectief 2028-2030 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,- per jaar.

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

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 8.194.349	€ 8.844.418	€ -650.069
Kwartaal 2	€ 8.391.593	€ 9.048.805	€ -657.211
Kwartaal 3	€ 8.588.837	€ 9.253.191	€ -664.354
Kwartaal 4	€ 8.786.082	€ 9.457.578	€ -671.496
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 8.490.215	€ 9.150.998	€ -660.782
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 660.782		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2024		€ 35.211.791	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.887.367	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 3.548.149	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is gebaseerd op de geprognosticeerde balans.

3.2.6 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.

3.2.7 Schatkistbankieren

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 krijgen op de deposito's een rente vergoed 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 en 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. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 934.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

3.2.8 De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middellange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar. Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2026-1 Begroting x € 1.000	2027-0 Begroting x € 1.000	2028 Begroting x € 1.000	20289 Begroting x € 1.000	2030 Begroting x € 1.000
		Huidig begrotings-jaar	Volgend begrotings-jaar t+1	Volgend begrotings-jaar t+2	Volgend begrotings-jaar t+3	t+4
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	0	0	0	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	56	50	50	50	56
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:					
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	56	50	50	50	56

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2027 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie die, conform de financiële uitgangspunten, niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2027-0 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

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

3.2.10 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 dagelijks bestuur en algemeen bestuur, alsmede de organisatie- en directieverordening, is de relatie met het dagelijks bestuur en algemeen bestuur nader geregeld.

3.2.11 Structuur werkorganisatie

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

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

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

De afdelingsmanagers vormen samen met de directeur het managementteam.

Het formatieoverzicht is in 2024 geactualiseerd en op 13 november 2024 door het dagelijks bestuur vastgesteld. Deze actualisatie heeft de hiernavolgende verwachte bezettingen tot gevolg.

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

Functie	Fte
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	1,80
Supervisor	2,20
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	3,56
Consulent klantcontact	0,67
Afdeling uitvoering totaal	31,68

Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting kennen in 2027:

Functie	Fte
Manager bedrijfsvoering	0,9
Teamleider financiële Administratie	1,00
Financieel medewerkers A	2,82
Financieel medewerkers B	0,83
Teamleider klantenservice	1,00
Medewerker klantenservice	7,10
Medewerker applicatiebeheer	0,67
Medewerker ICT	0,90
Medewerker LLV	1,33
Medewerker LLV/MijnOmnibuzz/KTO/projecten	1,00
Medewerker finance & control	0,90
Afdeling bedrijfsvoering totaal	18,45

Staffuncties

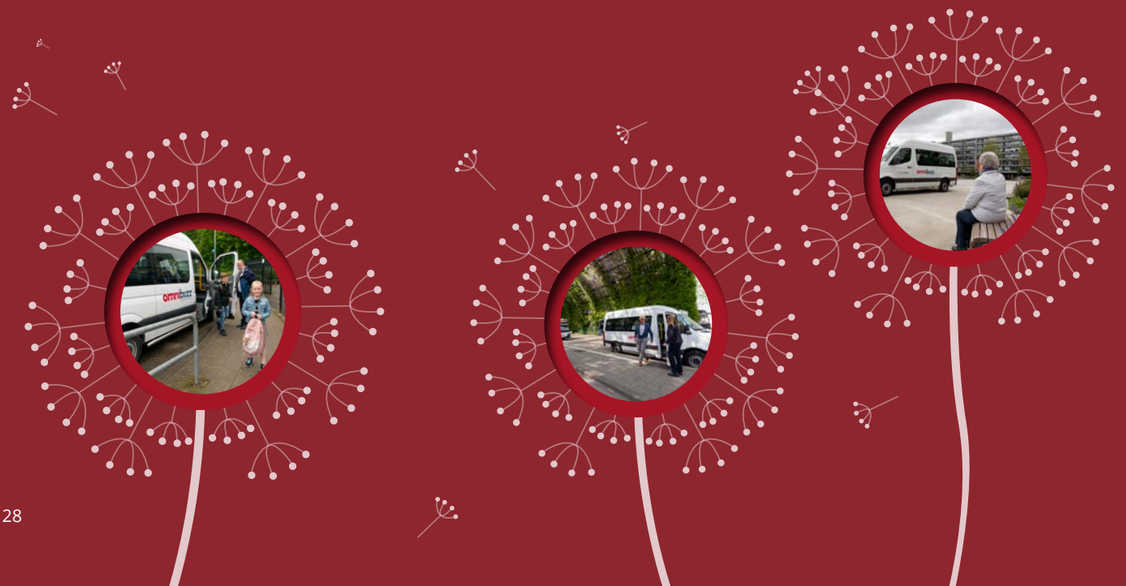
De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	1,00
HR consulent	0,78
HR assistent	0,16
Adviseur projecten	4,80
Medewerker Officemanagement/Directiesecretaresse	0,72
Management assistent	0,67
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,89
Preventiemedewerker	0,10
Medewerker databeheer en -analyse	0,67
Afdeling staf totaal	12,29

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 62,72 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

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

Afdeling	2026	2027	2028	2029	2030
Uitvoering	31,68	31,68	31,68	31,68	31,68
Bedrijfsvoering	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
Staf	12,29	12,29	12,29	12,29	12,29
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	62,72	62,72	62,72	62,72	62,72



4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Aan de begroting 2027-0 ligt een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en deels uit het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

De financiële uitgangspunten voor de begroting 2027 en het MJP 2028 tot en met 2030 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 17 december 2025 en hieronder weergegeven.

Onderstaand lichten wij deze toe:

1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2027 vormt het begrote vervoersvolume 2026 (gebaseerd op realisatie 2025 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.

2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.

3 De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.

4 Het vervoerstarief 2027 wordt geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met een opslag van 2,5%.

5 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2027 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2026. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index (zie 5).

6 Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie of een op deze informatie te baseren schatting. Voor 2027 wordt conform de cao SGO 2025-2027 een index toegepast per 1 januari 2027 van 1,6%. Voor de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.

7 De overheadkosten en indirecte vervoerkosten 2027 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2027 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 2,2%.

8 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

9 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening zal het gerealiseerde aantal ritten 2027 e.v. als basis worden genomen.

10 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform ‘Notitie overhead Commissie BBV/IV3’ (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2026).

11 In de begroting 2027 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000,- bedraagt conform de vastgestelde ‘Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023’.

12 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

4.1.1 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2028-2030

14 Het vervoersvolume van de begroting 2027 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2028-2030.

15 De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2028-2030 worden jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%.

16 Voor indexatie van de overheadkosten en indirecte vervoerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2028, 2029 en 2030 bedraagt deze 2,2%.

4.1.2 Additionele uitgangspunten JWV (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

17 Investeringen worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo–JWV op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

18 Vervoerkosten worden bepaald middels toerekening kosten vervoerder aan betreffende gemeente: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Per gemeente wordt na afloop van het jaar afgerekend op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid).

19 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo–JWV: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

20 Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV-JWV: indirecte vervoerskosten worden op basis van het aantal ritten verdeeld, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten JWV en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer).

21 Verdeelsleutels gemeenten binnen JWV: aantal kilometers voor verdeling vervoerskosten, aantal inwoners voor verdeling overheadkosten en aantal ritten voor verdeling indirecte vervoerkosten.

22 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Deze gegevens kunnen door gemeenten worden aangevuld op basis van actuele data. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

4.1.3 Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (LLV) (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is)

23 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.

24 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.

25 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (basisprijs en toeslagen) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.

26 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 16.

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.485.646	€ 4.485.646
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 26.826.190	€ 26.826.190
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 492.859	€ 492.859
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 19.336	€ -80.664
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.485.646	€ -	€ -4.485.646
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 26.789.401	€ -	€ -26.789.401
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 492.859	€ -	€ -492.859
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.273.772	€ 3.273.772	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.207	€ 8.207	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 61.906	€ 61.906	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 35.211.791	€ 35.211.791	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 35.211.791	€ 35.211.791	€ -

4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

4.3.1 Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2027 is gebaseerd op de begrote kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2026, vermeerderd met een opslag van 2,5%.

Tabel Vervoersvolume 2027-0

Gemeente	Kilometers 2026-1	Opslag	Kilometers 2027-0 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)
Beek	87.726	2,50%	89.919	2.651	33.003	709
Beekdaelen	236.174	2,50%	242.079	4.190	59.561	1341
Beesel	67.778	2,50%	69.472	4.943	22.577	397
Bergen	64.729	2,50%	66.347	350	12.471	183
Brunssum	264.596	2,50%	271.211	5.292	95.573	1378
Echt-Susteren	255.472	2,50%	261.859	11.627	79.581	1436
Eijsden-Margraten	199.181	2,50%	204.160	5.330	53.862	709
Gennep	80.408	2,50%	82.418	3.739	24.501	1181
Gulpen-Wittem	134.509	2,50%	137.872	7.594	37.265	818
Heerlen	755.030	2,50%	773.906	17.128	218.785	5248
Horst aan de Maas	193.717	2,50%	198.560	6.231	54.620	1024
Kerkrade	506.043	2,50%	518.694	24.804	167.571	6089
Landgraaf	394.976	2,50%	404.850	29.407	150.279	2897
Leudal	173.817	2,50%	178.162	1.946	52.902	1128
Maasgouw	152.540	2,50%	156.353	5.469	39.994	829
Maastricht	841.301	2,50%	862.334	52.349	334.862	6532
Meerssen	173.024	2,50%	177.349	9.684	54.796	1905
Nederweert	40.800	2,50%	41.820	181	7.926	91
Peel en Maas	185.460	2,50%	190.097	9.378	60.025	993
Roerdalen	85.507	2,50%	87.645	2.117	27.593	423
Roermond	204.183	2,50%	209.287	2.598	54.975	1836
Simpelveld	65.326	2,50%	66.959	2.407	13.811	706
Sittard-Geleen	784.840	2,50%	804.461	42.017	248.381	5585
Stein	110.169	2,50%	112.923	3.977	35.732	1380
Vaals	85.235	2,50%	87.365	1.903	34.433	406
Valkenburg aan de Geul	168.506	2,50%	172.719	12.922	47.247	1284
Venlo	329.348	2,50%	337.582	19.521	94.966	2864
Venray	157.605	2,50%	161.545	7.898	54.604	1162
Voerendaal	68.295	2,50%	70.002	627	21.525	541
Weert	125.207	2,50%	128.337	4.730	47.733	978
Totaal	6.991.499		7.166.286	303.010	2.241.153	52.053

In de tabel 'Vervoersvolume 2027-0' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de

meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze tabel vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het geïndexeerd kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief 2027 is vastgesteld op € 5,96 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief 2027 is € 2,06 (afgerond). Beide tarieven worden jaarlijks met 2,8% geïndexeerd, conform de 'Uitgangspuntennotitie' (4.1 'Financiële kaders' op pagina 30). De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2027-0' op pagina 33.



Tabel Vervoerskosten 2027-0

Gemeente	Kilometerkosten 2027-0	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 251.546	€ 1.865	€ 8.081	€ 2.136	€ 263.628	€ 3.357	€ 266.985
Beekdaelen	€ 677.519	€ 2.462	€ 14.918	€ 4.039	€ 698.939	€ 8.901	€ 707.840
Beesel	€ 190.738	€ 3.027	€ 5.638	€ 1.196	€ 200.600	€ 2.555	€ 203.154
Bergen	€ 170.498	€ 206	€ 2.905	€ 551	€ 174.160	€ 2.218	€ 176.378
Brunssum	€ 788.866	€ 3.403	€ 24.151	€ 4.149	€ 820.569	€ 10.450	€ 831.019
Echt-Susteren	€ 731.561	€ 7.032	€ 19.578	€ 4.324	€ 762.495	€ 9.710	€ 772.205
Eijsden-Margraten	€ 573.769	€ 3.493	€ 13.687	€ 2.136	€ 593.086	€ 7.553	€ 600.639
Gennep	€ 240.475	€ 2.516	€ 6.095	€ 3.556	€ 252.642	€ 3.217	€ 255.859
Gulpen-Wittem	€ 380.118	€ 4.540	€ 9.217	€ 2.464	€ 396.339	€ 5.047	€ 401.387
Heerlen	€ 2.359.879	€ 11.739	€ 56.653	€ 15.807	€ 2.444.078	€ 31.125	€ 2.475.203
Horst aan de Maas	€ 539.191	€ 3.893	€ 13.611	€ 3.083	€ 559.778	€ 7.129	€ 566.907
Kerkrade	€ 1.604.182	€ 16.752	€ 43.403	€ 18.342	€ 1.682.678	€ 21.429	€ 1.704.107
Landgraaf	€ 1.217.644	€ 18.541	€ 38.613	€ 8.727	€ 1.283.525	€ 16.346	€ 1.299.870
Leudal	€ 479.466	€ 1.174	€ 12.614	€ 3.397	€ 496.651	€ 6.325	€ 502.976
Maasgouw	€ 424.648	€ 3.261	€ 9.718	€ 2.496	€ 440.123	€ 5.605	€ 445.728
Maastricht	€ 2.792.459	€ 33.732	€ 90.098	€ 19.676	€ 2.935.965	€ 37.389	€ 2.973.354
Meerssen	€ 504.720	€ 6.097	€ 13.680	€ 5.738	€ 530.235	€ 6.752	€ 536.987
Nederweert	€ 122.789	€ 120	€ 2.017	€ 276	€ 125.202	€ 1.594	€ 126.796
Peel en Maas	€ 504.697	€ 5.967	€ 14.798	€ 2.992	€ 528.454	€ 6.730	€ 535.183
Roerdalen	€ 244.606	€ 1.293	€ 6.647	€ 1.274	€ 253.820	€ 3.232	€ 257.052
Roermond	€ 677.415	€ 1.901	€ 14.815	€ 5.530	€ 699.661	€ 8.910	€ 708.571
Simpelveld	€ 191.859	€ 1.465	€ 3.379	€ 2.127	€ 198.830	€ 2.532	€ 201.362
Sittard-Geleen	€ 2.374.135	€ 25.916	€ 62.896	€ 16.821	€ 2.479.769	€ 31.580	€ 2.511.348
Stein	€ 322.021	€ 2.449	€ 9.046	€ 4.156	€ 337.672	€ 4.300	€ 341.972
Vaals	€ 234.752	€ 1.378	€ 8.235	€ 1.222	€ 245.588	€ 3.128	€ 248.715
Valkenburg aan de Geul	€ 485.631	€ 7.874	€ 11.807	€ 3.867	€ 509.180	€ 6.484	€ 515.664
Venlo	€ 1.076.362	€ 12.921	€ 25.373	€ 8.626	€ 1.123.283	€ 14.305	€ 1.137.588
Venray	€ 483.007	€ 4.915	€ 13.946	€ 3.501	€ 505.369	€ 6.436	€ 511.805
Voerendaal	€ 196.346	€ 413	€ 5.265	€ 1.631	€ 203.654	€ 2.594	€ 206.248
Weert	€ 428.990	€ 2.974	€ 12.975	€ 2.947	€ 447.886	€ 5.704	€ 453.590
Totaal	€ 21.269.890	€ 193.320	€ 573.861	€ 156.787	€ 22.193.857	€ 282.637	€ 22.476.494

4.3.2 Indirecte vervoerskosten

De indirecte vervoerskosten zijn alle kosten die verband houden met de uitvoering van het vervoer door Omnibuzz. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de medewerkers van de ritreservering en van de klantenservice. Deze kosten worden tussen de gemeenten verdeeld op basis van het begrote aantal ritten.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2027-0

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	11.182	1,02%	€ 40.831
Beekdaelen	30.157	2,76%	€ 110.113
Beesel	8.034	0,74%	€ 29.336
Bergen	5.717	0,52%	€ 20.875
Brunssum	38.786	3,55%	€ 141.623
Echt-Susteren	32.399	2,97%	€ 118.303
Eijsden-Margraten	25.831	2,37%	€ 94.320
Gennep	11.912	1,09%	€ 43.495
Gulpen-Wittem	16.210	1,48%	€ 59.191
Heerlen	128.929	11,81%	€ 470.772
Horst aan de Maas	21.963	2,01%	€ 80.196
Kerkrade	90.190	8,26%	€ 329.319
Landgraaf	60.039	5,50%	€ 219.226
Leudal	18.980	1,74%	€ 69.302
Maasgouw	17.306	1,59%	€ 63.191
Maastricht	170.988	15,66%	€ 624.347
Meerssen	23.496	2,15%	€ 85.792
Nederweert	6.173	0,57%	€ 22.541
Peel en Maas	19.096	1,75%	€ 69.727
Roerdalen	10.802	0,99%	€ 39.444
Roermond	41.446	3,80%	€ 151.337
Simpelveld	9.089	0,83%	€ 33.187
Sittard-Geleen	120.784	11,06%	€ 441.032
Stein	15.070	1,38%	€ 55.025
Vaals	9.246	0,85%	€ 33.761
Valkenburg aan de Geul	21.891	2,01%	€ 79.932
Venlo	64.118	5,87%	€ 234.119
Venray	25.304	2,32%	€ 92.394
Voerendaal	8.792	0,81%	€ 32.103
Weert	27.695	2,54%	€ 101.126
Totaal	1.091.626	100,00%	€ 3.985.960

4.3.3 Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de ‘Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek’, worden, naar rato van het aantal inwoners per gemeente, op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben, gedragen door de gemeenten. Het aantal inwoners wordt bepaald op basis van de cijfers van het CBS. Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

Tabel Overheadkosten 2027-0

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.143	1,43%	€ 47.476
Beekdaelen	35.915	3,18%	€ 105.624
Beesel	13.569	1,20%	€ 39.906
Bergen	13.038	1,15%	€ 38.344
Brunssum	27.481	2,43%	€ 80.820
Echt-Susteren	32.394	2,87%	€ 95.269
Eijsden-Margraten	26.346	2,33%	€ 77.482
Gennep	17.957	1,59%	€ 52.811
Gulpen-Wittem	13.944	1,23%	€ 41.009
Heerlen	87.754	7,76%	€ 258.080
Horst aan de Maas	44.805	3,96%	€ 131.769
Kerkrade	45.823	4,05%	€ 134.763
Landgraaf	36.838	3,26%	€ 108.338
Leudal	36.110	3,20%	€ 106.197
Maasgouw	24.381	2,16%	€ 71.703
Maastricht	126.017	11,15%	€ 370.609
Meerssen	18.453	1,63%	€ 54.269
Nederweert	17.537	1,55%	€ 51.575
Peel en Maas	45.819	4,05%	€ 134.751
Roerdalen	20.987	1,86%	€ 61.722
Roermond	61.439	5,44%	€ 180.689
Simpelveld	10.462	0,93%	€ 30.768
Sittard-Geleen	92.428	8,18%	€ 271.826
Stein	24.691	2,18%	€ 72.615
Vaals	10.114	0,89%	€ 29.745
Valkenburg aan de Geul	16.490	1,46%	€ 48.496
Venlo	104.201	9,22%	€ 306.449
Venray	45.104	3,99%	€ 132.648
Voerendaal	12.435	1,10%	€ 36.571
Weert	51.497	4,56%	€ 151.450
Totaal	1.130.172	100,00%	€ 3.323.772

In de begroting 2027-0 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.4 ‘Analyse begroting 2027-0 ten opzichte van het jaar 2027 uit het meerjaren-perspectief 2027-2029’ op pagina 41 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de cijfers in het meerjarenplan 2028-2030.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2027-0	
Beek	€	355.292
Beekdaelen	€	923.577
Beesel	€	272.396
Bergen	€	235.597
Brunssum	€	1.053.462
Echt-Susteren	€	985.778
Eijsden-Margraten	€	772.440
Gennep	€	352.165
Gulpen-Wittem	€	501.586
Heerlen	€	3.204.055
HorstaandeMaas	€	778.872
Kerkrade	€	2.168.189
Landgraaf	€	1.627.435
Leudal	€	678.476
Maasgouw	€	580.623
Maastricht	€	3.968.310
Meerssen	€	677.049
Nederweert	€	200.913
PeelenMaas	€	739.661
Roerdalen	€	358.218
Roermond	€	1.040.597
Simpelveld	€	265.317
Sittard-Geleen	€	3.224.205
Stein	€	469.612
Vaals	€	312.221
ValkenburgaandeGeul	€	644.093
Venlo	€	1.678.156
Venray	€	736.847
Voerendaal	€	274.921
Weert	€	706.165
TOTAAL	€	29.786.226

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de begroting 2027-0 omtrent het Wmo-gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2027 gevraagd wordt.

4.3.4 Eindresultaat IV3 2027-0

Tabel IV3

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)		Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)		Eindresultaat begroting 2027-0	
Beek	€	307.816	€	47.476	€	355.292
Beekdaelen	€	817.953	€	105.624	€	923.577
Beesel	€	232.490	€	39.906	€	272.396
Bergen	€	197.253	€	38.344	€	235.597
Brunssum	€	972.642	€	80.820	€	1.053.462
Echt-Susteren	€	890.509	€	95.269	€	985.778
Eijsden-Margraten	€	694.958	€	77.482	€	772.440
Gennep	€	299.354	€	52.811	€	352.165
Gulpen-Wittem	€	460.578	€	41.009	€	501.586
Heerlen	€	2.945.976	€	258.080	€	3.204.055
Horst aan de Maas	€	647.103	€	131.769	€	778.872
Kerkrade	€	2.033.426	€	134.763	€	2.168.189
Landgraaf	€	1.519.096	€	108.338	€	1.627.435
Leudal	€	572.278	€	106.197	€	678.476
Maasgouw	€	508.920	€	71.703	€	580.623
Maastricht	€	3.597.701	€	370.609	€	3.968.310
Meerssen	€	622.779	€	54.269	€	677.049
Nederweert	€	149.338	€	51.575	€	200.913
Peel en Maas	€	604.910	€	134.751	€	739.661
Roerdalen	€	296.496	€	61.722	€	358.218
Roermond	€	859.908	€	180.689	€	1.040.597
Simpelveld	€	234.549	€	30.768	€	265.317
Sittard-Geleen	€	2.952.380	€	271.826	€	3.224.205
Stein	€	396.997	€	72.615	€	469.612
Vaals	€	282.476	€	29.745	€	312.221
Valkenburg aan de Geul	€	595.596	€	48.496	€	644.093
Venlo	€	1.371.707	€	306.449	€	1.678.156
Venray	€	604.198	€	132.648	€	736.847
Voerendaal	€	238.350	€	36.571	€	274.921
Weert	€	554.716	€	151.450	€	706.165
Totaal	€	26.462.454	€	3.323.772	€	29.786.226

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en -opbrengsten voor de begroting 2027-0. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2027 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 16.

4.3.5 Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2027-0	Eindresultaat begroting 2027 MJP	Verschil	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)
Beek	€ 355.292	€ 340.133	€ 15.159	€ 16.056	€ -897
Beekdaelen	€ 923.577	€ 969.084	€ -45.507	€ -44.479	€ -1.028
Beesel	€ 272.396	€ 279.470	€ -7.074	€ -6.707	€ -368
Bergen	€ 235.597	€ 243.551	€ -7.955	€ -7.401	€ -554
Brunssum	€ 1.053.462	€ 1.039.906	€ 13.556	€ 14.715	€ -1.159
Echt-Susteren	€ 985.778	€ 921.653	€ 64.124	€ 64.955	€ -830
Eijsden-Margraten	€ 772.440	€ 842.546	€ -70.106	€ -69.632	€ -474
Gennep	€ 352.165	€ 381.056	€ -28.892	€ -28.750	€ -142
Gulpen-Wittem	€ 501.586	€ 479.104	€ 22.482	€ 23.209	€ -727
Heerlen	€ 3.204.055	€ 3.057.028	€ 147.027	€ 149.537	€ -2.510
Horst aan de Maas	€ 778.872	€ 741.846	€ 37.025	€ 37.097	€ -71
Kerkrade	€ 2.168.189	€ 2.043.833	€ 124.356	€ 125.033	€ -678
Landgraaf	€ 1.627.435	€ 1.428.164	€ 199.271	€ 200.661	€ -1.390
Leudal	€ 678.476	€ 692.177	€ -13.701	€ -12.380	€ -1.321
Maasgouw	€ 580.623	€ 594.557	€ -13.934	€ -12.681	€ -1.253
Maastricht	€ 3.968.310	€ 4.010.121	€ -41.811	€ -38.225	€ -3.586
Meerssen	€ 677.049	€ 681.023	€ -3.974	€ -3.278	€ -696
Nederweert	€ 200.913	€ 233.349	€ -32.436	€ -31.854	€ -582
Peel en Maas	€ 739.661	€ 698.495	€ 41.166	€ 43.089	€ -1.922
Roerdalen	€ 358.218	€ 370.732	€ -12.514	€ -12.210	€ -304
Roermond	€ 1.040.597	€ 1.057.811	€ -17.214	€ -15.587	€ -1.627
Simpelveld	€ 265.317	€ 219.867	€ 45.451	€ 45.269	€ 181
Sittard-Geleen	€ 3.224.205	€ 3.088.313	€ 135.893	€ 139.465	€ -3.573
Stein	€ 469.612	€ 446.693	€ 22.919	€ 23.710	€ -791
Vaals	€ 312.221	€ 302.075	€ 10.146	€ 10.223	€ -77
Valkenburg aan de Geul	€ 644.093	€ 694.158	€ -50.065	€ -49.549	€ -517
Venlo	€ 1.678.156	€ 1.717.181	€ -39.025	€ -35.847	€ -3.177
Venray	€ 736.847	€ 712.140	€ 24.707	€ 25.489	€ -782
Voerendaal	€ 274.921	€ 275.836	€ -915	€ -18	€ -898
Weert	€ 706.165	€ 693.657	€ 12.508	€ 14.046	€ -1.538
Totaal	€ 29.786.226	€ 29.255.560	€ 530.666	€ 563.957	€ -33.291

4.4 Analyse begroting 2027-0 ten opzichte van het jaar 2027 uit het meerjarenperspectief 2027-2029

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

Het totale resultaat is gestegen met € 530.666,– ten opzichte van het meerjarenperspectief 2027-2029. Dit totale resultaat bestaat uit onder andere uit een stijging van het vervoersresultaat van € 532.167,–. De stijging van het vervoersresultaat is voor een klein deel te wijten aan de hogere NEA-index (2,8%) dan die gehanteerd in het meerjarenperspectief 2027-2029 (2,5%). De grootste stijging zit in het flexibel tarief. Verwacht werd dat dit zou dalen als gevolg van stijging van het vervoervolume. Echter is dit niet het geval. Hierdoor zal het flexibel tarief hoger uitkomen en dit is in de begroting aangepast .

Tenslotte zorgt de opslag van 2,5%, samen met een stijging van de indirecte vervoerskosten nog voor een stijging van dit resultaat. De overheadkosten zorgen nog voor een kleine daling omdat de aanbestedingskosten Wmo, die begroot waren voor 2027, nu zijn doorgeschoven naar 2026-1.

De overheadkosten dalen per saldo met € 33.291,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

1. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit, hebben wij conform de cao-afspraken berekend op 1,6% op jaarbasis. Voor begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit zorgt voor een daling in de loonkosten.
2. De Wmo-aanbestedingskosten waren in begroting 2026-0 meegenomen voor 2027. Deze zijn verschoven naar 2026-1, hetgeen zorgt voor een flinke daling in de begroting 2027.
3. De begroting voorzag te ruim in de interne doorbelasting waardoor een positief resultaat is gerealiseerd. Dit zorgt tevens voor een daling in de kosten.

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 31.790,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

1. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit. Deze hebben wij conform de gemaakte cao-afspraken berekend op 1,6% op jaarbasis. Voor de begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit zorgt echter voor een daling in de kosten.
2. Het ORT-percentage was in 2026-0 nog niet exact bekend doch wel voor het hele jaar begroot. Echter is het percentage nu bekend en naar beneden bijgesteld. Hierdoor valt de ORT € 39.000,- lager uit.
3. Communicatiebudget welke een stijging laat zien in verband met sterk gestegen bezorgkosten.
4. Het lidmaatschap van de VDVN is verdubbeld ten op zichte van begroting 2026-0 € 22.000,-.
5. De aanpassing van de systemen wegens de wijziging van de afrekensystematiek van zones naar kilometers: € 68.000,-.
6. De ICT-kosten die zijn gestegen in begroting 2026-1.
7. De verdeelsleutel betreffende de doorbetasting Wmo-JWV valt voor begroting 2026-1 niet meer in de financiële uitgangspunten.

4.5 Meerjarenraming 2028-2030

4.5.1 Beleidsindicatoren

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

Indicator	2028	2029	2030	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	0,055	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,055	0,055	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,04	€ 3,04	€ 3,10	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,6%	0,6%	0,6%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,36%	9,06%	8,97%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2028 tot en met 2030 gemiddeld 9.36% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

4.5.2 Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2028-2030 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

Tabel Begroting 2028

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.610.325	€ 4.610.325
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 27.605.789	€ 27.605.789
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 506.637	€ 506.637
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 19.761	€ -80.239
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.610.325	€ -	€ -4.610.325
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 27.569.425	€ -	€ -27.569.425
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 506.637	€ -	€ -506.637
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.312.293	€ 3.312.293	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.388	€ 8.388	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 63.268	€ 63.268	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 Mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 36.170.335	€ 36.170.335	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 36.170.335	€ 36.170.335	€ -

Tabel Begroting 2029

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.738.475	€ 4.738.475
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 28.348.734	€ 28.348.734
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 811.618	€ 811.618
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 20.196	€ -79.804
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.738.475	€ -	€ -4.738.475
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 28.312.805	€ -	€ -28.312.805
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 811.618	€ -	€ -811.618
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.310.977	€ 3.310.977	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.572	€ 8.572	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 64.659	€ 64.659	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 Mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 37.347.106	€ 37.347.106	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 37.347.106	€ 37.347.106	€ -

Tabel Begroting 2030

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.870.194	€ 4.870.194
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 29.338.363	€ 29.338.363
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 826.178	€ 826.178
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 20.640	€ -79.360
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.870.194	€ -	€ -4.870.194
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 29.309.003	€ -	€ -29.309.003
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 826.178	€ -	€ -826.178
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.383.363	€ 3.383.363	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.761	€ 8.761	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 66.082	€ 66.082	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 Mutaties reserve			
Structureel saldo van baten en lasten	€ 38.563.580	€ 38.563.580	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 38.563.580	€ 38.563.580	€ -

Tabel meerjarenbegroting 2027-2030

Programma Wmo-vervoer	2027	2028	2029	2030
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.485.646	€ 4.610.325	€ 4.738.475	€ 4.870.194
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 26.826.190	€ 27.605.652	€ 28.348.451	€ 29.337.925
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (leugdwet)	€ 492.859	€ 506.637	€ 811.618	€ 826.178
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ -80.664	€ -80.239	€ -79.804	€ -79.360
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -4.485.646	€ -4.610.325	€ -4.738.475	€ -4.870.194
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -26.789.401	€ -27.569.288	€ -28.312.522	€ -29.308.565
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (leugdwet)	€ -492.859	€ -506.637	€ -811.618	€ -826.178
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ -	€ -	€ -	€ -
0.4 Overhead JWV	€ -	€ -	€ -	€ -
0.4 Overhead LLV	€ -	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT				
0.10 Mutaties reserve	€ -6.125	€ -6.125	€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 35.211.791	€ 36.170.198	€ 37.346.823	€ 38.563.141
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 35.211.791	€ 36.170.198	€ 37.346.823	€ 38.563.141

Meerjarenbalans

Hieronder is de voor Omnibuzz van toepassing zijnde meerjarenbalans 2028-2030 opgenomen.

Activa	31-dec-28	31-dec-29	31-dec-30	Passiva	31-dec-28	31-dec-29	31-dec-30
Vaste activa	€	€	€	Vaste passiva	€	€	€
Materiële vaste activa:				Algemene reserve	727.649	727.649	727.649
Investeringen met een economisch nut	160.781	143.852	126.923	Egalisatiereserve	-	-	-
				Bestemmingsreserve	22.997	22.997	22.997
Financiële vaste activa	-	-		Resultaat voor bestemming Wmo	-	-	-
				Resultaat voor bestemming JWV	-	-	-
				Resultaat voor bestemming LLV	-	-	-
				Voorziening verlofsparen	103.599	103.599	103.599
Totaal vaste activa	160.781	143.852	126.923	Totaal vaste passiva	854.245	854.245	854.245
Vlottende activa				Vlottende passiva			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:				Netto-vlottende schulden:			
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	7.817.846	7.629.251	7.782.310	Overige schulden	2.069.225	2.120.029	2.107.436
Overige vorderingen	509.411	489.030	495.773	Overlopende passiva:			
				Te betalen verplichtingen	678.717	707.392	712.851
Liquide middelen	896.860	869.528	887.784	Voorschotbedragen:			
Overlopende activa	161.780	173.360	169.015	Overige Nederlandse overheidslichamen	5.944.491	5.623.354	5.787.272
Totaal vlottende activa	9.385.897	9.161.169	9.334.881	Totaal vlottende passiva	8.692.433	8.450.775	8.607.559
Totaal generaal	9.546.678	9.305.021	9.461.804	Totaal generaal	9.546.678	9.305.021	9.461.804

4.5.3 Vervoerskosten

Het vervoersvolume voor de jaren 2028 tot en met 2030 is gebaseerd op het begrote aantal kilometers voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2027, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er, vermeerderd met een jaarlijkse opslag van 1%. De vervoerstarieven voor de jaren 2028 tot en met 2030 worden begroot door deze jaarlijks te indexeren met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen (2,8%).

Tabel Vervoersvolume 2028

Gemeente	Kilometers 2027	Opslag	Kilometers 2028 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2028
Beek	89.919	1%	90.818	2.677	33.333	716	11.294
Beekdaelen	242.079	1%	244.499	4.231	60.157	1354	30.458
Beesel	69.472	1%	70.167	4.993	22.803	401	8.115
Bergen	66.347	1%	67.011	354	12.595	185	5.774
Brunssum	271.211	1%	273.923	5.345	96.529	1391	39.174
Echt-Susteren	261.859	1%	264.478	11.744	80.377	1450	32.723
Eijsden-Margraten	204.160	1%	206.202	5.383	54.401	716	26.089
Gennep	82.418	1%	83.242	3.777	24.746	1192	12.031
Gulpen-Wittem	137.872	1%	139.251	7.670	37.638	826	16.373
Heerlen	773.906	1%	781.645	17.299	220.973	5300	130.219
Horst aan de Maas	198.560	1%	200.545	6.294	55.166	1034	22.183
Kerkrade	518.694	1%	523.881	25.052	169.247	6150	91.092
Landgraaf	404.850	1%	408.899	29.701	151.782	2926	65.263
Leudal	178.162	1%	179.944	1.965	53.432	1139	19.169
Maasgouw	156.353	1%	157.917	5.523	40.394	837	17.479
Maastricht	862.334	1%	870.957	52.872	338.211	6598	172.698
Meerssen	177.349	1%	179.123	9.781	55.344	1924	23.731
Nederweert	41.820	1%	42.238	183	8.005	92	6.235
Peel en Maas	190.097	1%	191.998	9.472	60.625	1003	19.287
Roerdalen	87.645	1%	88.521	2.138	27.869	427	10.910
Roermond	209.287	1%	211.380	2.624	55.524	1854	41.861
Simpelveld	66.959	1%	67.628	2.431	13.949	713	9.180
Sittard-Geleen	804.461	1%	812.505	42.437	250.865	5641	121.992
Stein	112.923	1%	114.052	4.017	36.089	1394	15.220
Vaals	87.365	1%	88.239	1.922	34.777	410	9.339
Valkenburg aan de Geul	172.719	1%	174.446	13.051	47.719	1297	22.110
Venlo	337.582	0%	337.582	19.521	94.966	2864	64.118
Venray	161.545	1%	163.160	7.977	55.151	1174	25.557
Voerendaal	70.002	1%	70.702	633	21.740	547	8.880
Weert	128.337	1%	129.620	4.777	48.210	988	27.972
Totaal	7.166.286		7.234.573	305.845	2.262.615	52.545	1.106.525

Tabel Vervoersvolume 2029

Gemeente	Kilometers 2028	Opslag	Kilometers 2029 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2029
Beek	90.818	1%	91.726	2.704	33.666	724	11.407
Beekdaelen	244.499	1%	246.944	4.274	60.758	1368	30.763
Beesel	70.167	1%	70.868	5.042	23.031	405	8.196
Bergen	67.011	1%	67.681	357	12.721	187	5.832
Brunssum	273.923	1%	276.662	5.399	97.494	1405	39.565
Echt-Susteren	264.478	1%	267.123	11.861	81.181	1465	33.051
Eijsden-Margraten	206.202	1%	208.264	5.437	54.945	724	26.350
Gennep	83.242	1%	84.074	3.814	24.993	1204	12.151
Gulpen-Wittem	139.251	1%	140.643	7.746	38.014	834	16.536
Heerlen	781.645	1%	789.462	17.472	223.183	5353	131.521
Horst aan de Maas	200.545	1%	202.551	6.356	55.718	1044	22.404
Kerkrade	523.881	1%	529.120	25.303	170.939	6212	92.003
Landgraaf	408.899	1%	412.988	29.998	153.299	2956	65.916
Leudal	179.944	1%	181.743	1.985	53.966	1151	19.361
Maasgouw	157.917	1%	159.496	5.579	40.798	845	17.654
Maastricht	870.957	1%	879.667	53.401	341.593	6664	174.425
Meerssen	179.123	1%	180.914	9.879	55.897	1943	23.968
Nederweert	42.238	1%	42.660	185	8.085	93	6.297
Peel en Maas	191.998	1%	193.918	9.567	61.232	1013	19.480
Roerdalen	88.521	1%	89.407	2.159	28.148	431	11.019
Roermond	211.380	1%	213.494	2.651	56.080	1873	42.279
Simpelveld	67.628	1%	68.305	2.455	14.088	720	9.272
Sittard-Geleen	812.505	1%	820.630	42.862	253.374	5697	123.212
Stein	114.052	1%	115.193	4.057	36.450	1407	15.373
Vaals	88.239	1%	89.121	1.941	35.125	414	9.432
Valkenburg aan de Geul	174.446	1%	176.190	13.182	48.196	1310	22.331
Venlo	337.582	0%	337.582	19.521	94.966	2864	64.118
Venray	163.160	1%	164.792	8.056	55.702	1186	25.812
Voerendaal	70.702	1%	71.409	640	21.957	552	8.969
Weert	129.620	1%	130.917	4.825	48.692	998	28.252
Totaal	7.234.573		7.303.543	308.709	2.284.291	53.042	1.116.949

Tabel Vervoersvolume 2030

Gemeente	Kilometers 2029	Opslag	Kilometers 2030 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2030
Beek	91.726	1%	92.643	2.731	34.003	731	11.521
Beekdaelen	246.944	1%	249.414	4.316	61.366	1382	31.070
Beesel	70.868	1%	71.577	5.093	23.262	409	8.278
Bergen	67.681	1%	68.358	361	12.849	189	5.890
Brunssum	276.662	1%	279.428	5.453	98.469	1419	39.961
Echt-Susteren	267.123	1%	269.794	11.980	81.993	1479	33.381
Eijsden-Margraten	208.264	1%	210.347	5.492	55.494	731	26.614
Gennep	84.074	1%	84.915	3.853	25.243	1216	12.273
Gulpen-Wittem	140.643	1%	142.050	7.824	38.394	843	16.702
Heerlen	789.462	1%	797.356	17.647	225.415	5407	132.836
Horst aan de Maas	202.551	1%	204.576	6.420	56.275	1055	22.629
Kerkrade	529.120	1%	534.411	25.556	172.649	6274	92.923
Landgraaf	412.988	1%	417.117	30.298	154.832	2985	66.575
Leudal	181.743	1%	183.561	2.005	54.505	1162	19.555
Maasgouw	159.496	1%	161.091	5.634	41.205	854	17.830
Maastricht	879.667	1%	888.463	53.935	345.009	6730	176.170
Meerssen	180.914	1%	182.723	9.977	56.456	1963	24.208
Nederweert	42.660	1%	43.087	187	8.166	94	6.360
Peel en Maas	193.918	1%	195.857	9.662	61.844	1023	19.675
Roerdalen	89.407	1%	90.301	2.181	28.429	436	11.130
Roermond	213.494	1%	215.629	2.677	56.640	1892	42.702
Simpelveld	68.305	1%	68.988	2.480	14.229	727	9.364
Sittard-Geleen	820.630	1%	828.837	43.290	255.907	5754	124.444
Stein	115.193	1%	116.345	4.098	36.814	1422	15.526
Vaals	89.121	1%	90.013	1.960	35.476	418	9.526
Valkenburg aan de Geul	176.190	1%	177.952	13.314	48.678	1323	22.554
Venlo	337.582	0%	337.582	19.521	94.966	2864	64.118
Venray	164.792	1%	166.440	8.137	56.259	1198	26.070
Voerendaal	71.409	1%	72.124	646	22.177	558	9.058
Weert	130.917	1%	132.226	4.873	49.179	1008	28.534
Totaal	7.303.543		7.373.203	311.600	2.306.184	53.544	1.127.477

In bovenstaande tabellen worden de reisvolumes waarmee in deze meerjarenbegroting is gerekend, gepresenteerd. Deze tabellen vormen tevens de basis voor de volgende tabellen waarin de vervoerskosten weergegeven worden.

Tabel Vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 261.175	€ 1.936	€ 8.390	€ 2.218	€ 273.720	€ 2.519	€ 276.239
Beekdaelen	€ 703.454	€ 2.557	€ 15.489	€ 4.194	€ 725.694	€ 6.679	€ 732.373
Beesel	€ 198.039	€ 3.143	€ 5.854	€ 1.242	€ 208.279	€ 1.917	€ 210.196
Bergen	€ 177.024	€ 214	€ 3.016	€ 572	€ 180.826	€ 1.664	€ 182.491
Brunssum	€ 819.064	€ 3.534	€ 25.075	€ 4.308	€ 851.981	€ 7.841	€ 859.822
Echt-Susteren	€ 759.565	€ 7.301	€ 20.328	€ 4.490	€ 791.683	€ 7.286	€ 798.970
Eijsden-Margraten	€ 595.733	€ 3.627	€ 14.211	€ 2.218	€ 615.789	€ 5.668	€ 621.457
Gennep	€ 249.680	€ 2.612	€ 6.328	€ 3.692	€ 262.313	€ 2.414	€ 264.727
Gulpen-Wittem	€ 394.669	€ 4.714	€ 9.570	€ 2.558	€ 411.511	€ 3.787	€ 415.299
Heerlen	€ 2.450.216	€ 12.189	€ 58.822	€ 16.412	€ 2.537.638	€ 23.356	€ 2.560.993
Horst aan de Maas	€ 559.831	€ 4.042	€ 14.132	€ 3.201	€ 581.206	€ 5.349	€ 586.556
Kerkrade	€ 1.665.590	€ 17.393	€ 45.065	€ 19.044	€ 1.747.091	€ 16.080	€ 1.763.171
Landgraaf	€ 1.264.255	€ 19.250	€ 40.092	€ 9.061	€ 1.332.658	€ 12.265	€ 1.344.923
Leudal	€ 497.820	€ 1.218	€ 13.097	€ 3.527	€ 515.663	€ 4.746	€ 520.409
Maasgouw	€ 440.904	€ 3.386	€ 10.090	€ 2.592	€ 456.971	€ 4.206	€ 461.177
Maastricht	€ 2.899.355	€ 35.023	€ 93.546	€ 20.429	€ 3.048.354	€ 28.056	€ 3.076.410
Meerssen	€ 524.041	€ 6.330	€ 14.204	€ 5.957	€ 550.532	€ 5.067	€ 555.599
Nederweert	€ 127.490	€ 124	€ 2.094	€ 286	€ 129.994	€ 1.196	€ 131.191
Peel en Maas	€ 524.017	€ 6.195	€ 15.364	€ 3.107	€ 548.683	€ 5.050	€ 553.733
Roerdalen	€ 253.969	€ 1.342	€ 6.902	€ 1.323	€ 263.536	€ 2.426	€ 265.962
Roermond	€ 703.346	€ 1.974	€ 15.382	€ 5.742	€ 726.444	€ 6.686	€ 733.130
Simpelveld	€ 199.203	€ 1.521	€ 3.508	€ 2.208	€ 206.441	€ 1.900	€ 208.341
Sittard-Geleen	€ 2.465.017	€ 26.908	€ 65.304	€ 17.465	€ 2.574.694	€ 23.697	€ 2.598.391
Stein	€ 334.348	€ 2.543	€ 9.392	€ 4.315	€ 350.598	€ 3.227	€ 353.825
Vaals	€ 243.738	€ 1.431	€ 8.550	€ 1.269	€ 254.989	€ 2.347	€ 257.336
Valkenburg aan de Geul	€ 504.221	€ 8.176	€ 12.259	€ 4.015	€ 528.671	€ 4.866	€ 533.537
Venlo	€ 1.106.500	€ 13.283	€ 26.084	€ 8.868	€ 1.154.735	€ 10.628	€ 1.165.363
Venray	€ 501.496	€ 5.103	€ 14.480	€ 3.635	€ 524.714	€ 4.829	€ 529.543
Voerendaal	€ 203.862	€ 429	€ 5.467	€ 1.693	€ 211.450	€ 1.946	€ 213.396
Weert	€ 445.412	€ 3.087	€ 13.472	€ 3.060	€ 465.031	€ 4.280	€ 469.311
Totaal	€ 22.073.036	€ 200.587	€ 595.567	€ 162.700	€ 23.031.890	€ 211.978	€ 23.243.868

Tabel Vervoerskosten 2029

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal
Beek	€ 271.173	€ 2.010	€ 8.712	€ 2.303	€ 284.198
Beekdaelen	€ 730.383	€ 2.655	€ 16.082	€ 4.354	€ 753.474
Beesel	€ 205.620	€ 3.264	€ 6.078	€ 1.290	€ 216.252
Bergen	€ 183.801	€ 222	€ 3.131	€ 594	€ 187.748
Brunssum	€ 850.417	€ 3.669	€ 26.035	€ 4.473	€ 884.595
Echt-Susteren	€ 788.641	€ 7.580	€ 21.106	€ 4.662	€ 821.989
Eijsden-Margraten	€ 618.537	€ 3.766	€ 14.755	€ 2.303	€ 639.362
Gennep	€ 259.238	€ 2.712	€ 6.570	€ 3.834	€ 272.354
Gulpen-Wittem	€ 409.777	€ 4.894	€ 9.937	€ 2.656	€ 427.264
Heerlen	€ 2.544.010	€ 12.655	€ 61.073	€ 17.040	€ 2.634.778
Horst aan de Maas	€ 581.262	€ 4.197	€ 14.673	€ 3.323	€ 603.455
Kerkrade	€ 1.729.349	€ 18.059	€ 46.790	€ 19.773	€ 1.813.970
Landgraaf	€ 1.312.651	€ 19.987	€ 41.626	€ 9.408	€ 1.383.672
Leudal	€ 516.876	€ 1.265	€ 13.599	€ 3.662	€ 535.403
Maasgouw	€ 457.782	€ 3.515	€ 10.476	€ 2.691	€ 474.464
Maastricht	€ 3.010.342	€ 36.364	€ 97.127	€ 21.211	€ 3.165.045
Meerssen	€ 544.101	€ 6.573	€ 14.747	€ 6.186	€ 571.607
Nederweert	€ 132.370	€ 129	€ 2.175	€ 297	€ 134.971
Peel en Maas	€ 544.076	€ 6.433	€ 15.952	€ 3.226	€ 569.686
Roerdalen	€ 263.691	€ 1.394	€ 7.166	€ 1.373	€ 273.625
Roermond	€ 730.270	€ 2.049	€ 15.971	€ 5.962	€ 754.252
Simpelveld	€ 206.829	€ 1.580	€ 3.643	€ 2.292	€ 214.344
Sittard-Geleen	€ 2.559.378	€ 27.938	€ 67.804	€ 18.134	€ 2.673.253
Stein	€ 347.147	€ 2.640	€ 9.752	€ 4.480	€ 364.019
Vaals	€ 253.069	€ 1.486	€ 8.878	€ 1.317	€ 264.750
Valkenburg aan de Geul	€ 523.523	€ 8.489	€ 12.728	€ 4.169	€ 548.909
Venlo	€ 1.137.482	€ 13.655	€ 26.814	€ 9.116	€ 1.187.068
Venray	€ 520.693	€ 5.298	€ 15.034	€ 3.774	€ 544.800
Voerendaal	€ 211.666	€ 445	€ 5.676	€ 1.758	€ 219.544
Weert	€ 462.463	€ 3.206	€ 13.987	€ 3.177	€ 482.832
Totaal	€ 22.906.617	€ 208.129	€ 618.097	€ 168.837	€ 23.901.680

Tabel Vervoerskosten 2030

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal
Beek	€ 281.553	€ 2.087	€ 9.045	€ 2.391	€ 295.077
Beekdaelen	€ 758.342	€ 2.756	€ 16.698	€ 4.521	€ 782.317
Beesel	€ 213.491	€ 3.389	€ 6.311	€ 1.339	€ 224.530
Bergen	€ 190.837	€ 231	€ 3.251	€ 617	€ 194.935
Brunssum	€ 882.971	€ 3.809	€ 27.032	€ 4.644	€ 918.457
Echt-Susteren	€ 818.830	€ 7.871	€ 21.914	€ 4.840	€ 853.455
Eijsden-Margraten	€ 642.215	€ 3.910	€ 15.320	€ 2.391	€ 663.836
Gennep	€ 269.162	€ 2.816	€ 6.822	€ 3.980	€ 282.780
Gulpen-Wittem	€ 425.463	€ 5.082	€ 10.317	€ 2.758	€ 443.619
Heerlen	€ 2.641.395	€ 13.140	€ 63.411	€ 17.692	€ 2.735.638
Horst aan de Maas	€ 603.512	€ 4.358	€ 15.234	€ 3.451	€ 626.555
Kerkrade	€ 1.795.548	€ 18.750	€ 48.581	€ 20.530	€ 1.883.409
Landgraaf	€ 1.362.899	€ 20.752	€ 43.220	€ 9.768	€ 1.436.639
Leudal	€ 536.663	€ 1.314	€ 14.119	€ 3.803	€ 555.898
Maasgouw	€ 475.306	€ 3.650	€ 10.877	€ 2.794	€ 492.627
Maastricht	€ 3.125.578	€ 37.756	€ 100.845	€ 22.023	€ 3.286.202
Meerssen	€ 564.929	€ 6.824	€ 15.312	€ 6.422	€ 593.488
Nederweert	€ 137.437	€ 134	€ 2.258	€ 308	€ 140.137
Peel en Maas	€ 564.903	€ 6.679	€ 16.563	€ 3.349	€ 591.494
Roerdalen	€ 273.786	€ 1.447	€ 7.440	€ 1.426	€ 284.099
Roermond	€ 758.225	€ 2.128	€ 16.582	€ 6.190	€ 783.125
Simpelveld	€ 214.746	€ 1.640	€ 3.782	€ 2.380	€ 222.549
Sittard-Geleen	€ 2.657.351	€ 29.007	€ 70.399	€ 18.828	€ 2.775.586
Stein	€ 360.436	€ 2.741	€ 10.125	€ 4.652	€ 377.953
Vaals	€ 262.756	€ 1.543	€ 9.218	€ 1.368	€ 274.884
Valkenburg aan de Geul	€ 543.564	€ 8.814	€ 13.216	€ 4.328	€ 569.921
Venlo	€ 1.169.332	€ 14.037	€ 27.565	€ 9.372	€ 1.220.306
Venray	€ 540.626	€ 5.501	€ 15.610	€ 3.919	€ 565.655
Voerendaal	€ 219.768	€ 462	€ 5.893	€ 1.825	€ 227.948
Weert	€ 480.166	€ 3.328	€ 14.523	€ 3.298	€ 501.315
Totaal	€ 23.771.789	€ 215.956	€ 641.482	€ 175.206	€ 24.804.434

De tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2028-2030 in paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 30 zijn toegelicht zijn de basis voor de vervoerskosten. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabellen ‘Vervoersvolume 2028 tot en met 2030’ op de voorgaande pagina’s. Vanaf het jaar 2029 verwachten wij dat de stijging van het vervoersvolume dusdanig is dat wij geen flexibel tarief meer hoeven te betalen. Daarom verdwijnt deze kolom vanaf 2029 uit de tabellen.

4.5.4 Indirecte vervoerskosten 2028-2030

De indirecte vervoerskosten zijn alle kosten die verband houden met de uitvoering van het vervoer door Omnibuzz. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en van de klantenservice. Deze kosten worden tussen de gemeenten verdeeld op basis van het begrote aantal ritten.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2028-2030
Met betrekking tot ritten vindt er een jaarlijkse stijging van 1% ten opzichte van het voorgaand jaar plaats.

Gemeente	Verhouding ritten	2028	2029	2030
Beek	1,02%	€ 40.978	€ 41.850	€ 42.738
Beekdaelen	2,76%	€ 110.512	€ 112.861	€ 115.258
Beesel	0,74%	€ 29.442	€ 30.068	€ 30.707
Bergen	0,52%	€ 20.951	€ 21.396	€ 21.850
Brunssum	3,56%	€ 142.135	€ 145.156	€ 148.239
Echt-Susteren	2,97%	€ 118.731	€ 121.255	€ 123.830
Eijsden-Margraten	2,37%	€ 94.661	€ 96.673	€ 98.726
Gennep	1,09%	€ 43.652	€ 44.580	€ 45.527
Gulpen-Wittem	1,49%	€ 59.405	€ 60.668	€ 61.956
Heerlen	11,82%	€ 472.475	€ 482.518	€ 492.767
Horst aan de Maas	2,01%	€ 80.486	€ 82.197	€ 83.942
Kerkrade	8,27%	€ 330.510	€ 337.535	€ 344.704
Landgraaf	5,50%	€ 220.019	€ 224.696	€ 229.468
Leudal	1,74%	€ 69.553	€ 71.031	€ 72.540
Maasgouw	1,59%	€ 63.420	€ 64.768	€ 66.144
Maastricht	15,67%	€ 626.605	€ 639.924	€ 653.516
Meerssen	2,15%	€ 86.102	€ 87.932	€ 89.800
Nederweert	0,57%	€ 22.623	€ 23.104	€ 23.595
Peel en Maas	1,75%	€ 69.979	€ 71.466	€ 72.984
Roerdalen	0,99%	€ 39.586	€ 40.428	€ 41.286
Roermond	3,80%	€ 151.885	€ 155.113	€ 158.408
Simpelveld	0,83%	€ 33.307	€ 34.015	€ 34.738
Sittard-Geleen	11,07%	€ 442.626	€ 452.035	€ 461.636
Stein	1,38%	€ 55.224	€ 56.398	€ 57.596
Vaals	0,85%	€ 33.883	€ 34.603	€ 35.338
Valkenburg aan de Geul	2,01%	€ 80.221	€ 81.926	€ 83.666
Venlo	5,82%	€ 232.639	€ 237.584	€ 242.630
Venray	2,32%	€ 92.728	€ 94.699	€ 96.710
Voerendaal	0,81%	€ 32.219	€ 32.904	€ 33.602
Weert	2,54%	€ 101.492	€ 103.649	€ 105.851
Totaal	100%	€ 3.998.048	€ 4.083.034	€ 4.169.755

Overheadkosten
De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden naar rato van het aantal inwoners per gemeente, gedragen door de gemeenten. Het aantal inwoners wordt bepaald op basis van de cijfers van het CBS.

Tabel Overheadkosten 2028-2030

Gemeente	Verhouding inwoners	2028	2029	2030
Beek	1,43%	€ 48.026	€ 48.007	€ 49.041
Beekdaelen	3,18%	€ 106.848	€ 106.806	€ 109.107
Beesel	1,20%	€ 40.368	€ 40.352	€ 41.221
Bergen	1,15%	€ 38.788	€ 38.773	€ 39.608
Brunssum	2,43%	€ 81.757	€ 81.725	€ 83.485
Echt-Susteren	2,87%	€ 96.373	€ 96.335	€ 98.410
Eijsden-Margraten	2,33%	€ 78.380	€ 78.349	€ 80.037
Gennep	1,59%	€ 53.423	€ 53.402	€ 54.552
Gulpen-Wittem	1,23%	€ 41.484	€ 41.468	€ 42.361
Heerlen	7,76%	€ 261.071	€ 260.968	€ 266.589
Horst aan de Maas	3,96%	€ 133.296	€ 133.244	€ 136.114
Kerkrade	4,05%	€ 136.325	€ 136.271	€ 139.206
Landgraaf	3,26%	€ 109.594	€ 109.551	€ 111.911
Leudal	3,20%	€ 107.428	€ 107.386	€ 109.699
Maasgouw	2,16%	€ 72.534	€ 72.506	€ 74.067
Maastricht	11,15%	€ 374.904	€ 374.757	€ 382.829
Meerssen	1,63%	€ 54.898	€ 54.877	€ 56.059
Nederweert	1,55%	€ 52.173	€ 52.153	€ 53.276
Peel en Maas	4,05%	€ 136.313	€ 136.259	€ 139.194
Roerdalen	1,86%	€ 62.437	€ 62.412	€ 63.757
Roermond	5,44%	€ 182.783	€ 182.711	€ 186.646
Simpelveld	0,93%	€ 31.125	€ 31.113	€ 31.783
Sittard-Geleen	8,18%	€ 274.976	€ 274.868	€ 280.788
Stein	2,18%	€ 73.456	€ 73.428	€ 75.009
Vaals	0,89%	€ 30.089	€ 30.078	€ 30.725
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 49.058	€ 49.039	€ 50.095
Venlo	9,22%	€ 310.001	€ 309.880	€ 316.553
Venray	3,99%	€ 134.186	€ 134.133	€ 137.022
Voerendaal	1,10%	€ 36.994	€ 36.980	€ 37.776
Weert	4,56%	€ 153.205	€ 153.145	€ 156.443
Totaal	100%	€ 3.362.293	€ 3.360.977	€ 3.433.363

4.5.5 Eindresultaat 2028-2030

Gemeente	2028	2029	2030	Totaal
Beek	€ 365.243	€ 374.054	€ 386.856	€ 1.126.153
Beekdaelen	€ 949.733	€ 973.141	€ 1.006.681	€ 2.929.555
Beesel	€ 280.006	€ 286.672	€ 296.458	€ 863.135
Bergen	€ 242.230	€ 247.918	€ 256.394	€ 746.542
Brunssum	€ 1.083.714	€ 1.111.476	€ 1.150.181	€ 3.345.371
Echt-Susteren	€ 1.014.074	€ 1.039.579	€ 1.075.695	€ 3.129.349
Eijsden-Margraten	€ 794.497	€ 814.384	€ 842.599	€ 2.451.480
Gennep	€ 361.802	€ 370.336	€ 382.859	€ 1.114.997
Gulpen-Wittem	€ 516.187	€ 529.399	€ 547.936	€ 1.593.523
Heerlen	€ 3.294.539	€ 3.378.265	€ 3.494.993	€ 10.167.797
Horst aan de Maas	€ 800.338	€ 818.896	€ 846.611	€ 2.465.844
Kerkrade	€ 2.230.005	€ 2.287.777	€ 2.367.319	€ 6.885.101
Landgraaf	€ 1.674.536	€ 1.717.919	€ 1.778.018	€ 5.170.473
Leudal	€ 697.390	€ 713.820	€ 738.137	€ 2.149.347
Maasgouw	€ 597.131	€ 611.738	€ 632.838	€ 1.841.707
Maastricht	€ 4.077.918	€ 4.179.726	€ 4.322.547	€ 12.580.191
Meerssen	€ 696.600	€ 714.416	€ 739.346	€ 2.150.362
Nederweert	€ 205.987	€ 210.227	€ 217.008	€ 633.222
Peel en Maas	€ 760.024	€ 777.412	€ 803.672	€ 2.341.109
Roerdalen	€ 367.985	€ 376.465	€ 389.142	€ 1.133.592
Roermond	€ 1.067.797	€ 1.092.077	€ 1.128.179	€ 3.288.053
Simpelveld	€ 272.773	€ 279.472	€ 289.069	€ 841.314
Sittard-Geleen	€ 3.315.993	€ 3.400.157	€ 3.518.010	€ 10.234.160
Stein	€ 482.505	€ 493.844	€ 510.558	€ 1.486.908
Vaals	€ 321.308	€ 329.431	€ 340.948	€ 991.687
Valkenburg aan de Geul	€ 662.816	€ 679.874	€ 703.683	€ 2.046.373
Venlo	€ 1.708.003	€ 1.734.531	€ 1.779.489	€ 5.222.023
Venray	€ 756.457	€ 773.633	€ 799.388	€ 2.329.477
Voerendaal	€ 282.609	€ 289.428	€ 299.327	€ 871.365
Weert	€ 724.008	€ 739.626	€ 763.609	€ 2.227.243
Totaal	€ 30.604.209	€ 31.345.692	€ 32.407.551	€ 94.357.452

4.5.6 Eindresultaat IV3

Tabel Begroting 2028

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2028
Beek	€ 317.217	€ 48.026	€ 365.243
Beekdaelen	€ 842.885	€ 106.848	€ 949.733
Beesel	€ 239.638	€ 40.368	€ 280.006
Bergen	€ 203.441	€ 38.788	€ 242.230
Brunssum	€ 1.001.957	€ 81.757	€ 1.083.714
Echt-Susteren	€ 917.701	€ 96.373	€ 1.014.074
Eijsden-Margraten	€ 716.117	€ 78.380	€ 794.497
Gennep	€ 308.379	€ 53.423	€ 361.802
Gulpen-Wittem	€ 474.704	€ 41.484	€ 516.187
Heerlen	€ 3.033.468	€ 261.071	€ 3.294.539
Horst aan de Maas	€ 667.041	€ 133.296	€ 800.338
Kerkrade	€ 2.093.681	€ 136.325	€ 2.230.005
Landgraaf	€ 1.564.942	€ 109.594	€ 1.674.536
Leudal	€ 589.962	€ 107.428	€ 697.390
Maasgouw	€ 524.597	€ 72.534	€ 597.131
Maastricht	€ 3.703.014	€ 374.904	€ 4.077.918
Meerssen	€ 641.701	€ 54.898	€ 696.600
Nederweert	€ 153.814	€ 52.173	€ 205.987
Peel en Maas	€ 623.712	€ 136.313	€ 760.024
Roerdalen	€ 305.548	€ 62.437	€ 367.985
Roermond	€ 885.015	€ 182.783	€ 1.067.797
Simpelveld	€ 241.648	€ 31.125	€ 272.773
Sittard-Geleen	€ 3.041.017	€ 274.976	€ 3.315.993
Stein	€ 409.049	€ 73.456	€ 482.505
Vaals	€ 291.219	€ 30.089	€ 321.308
Valkenburg aan de Geul	€ 613.758	€ 49.058	€ 662.816
Venlo	€ 1.398.002	€ 310.001	€ 1.708.003
Venray	€ 622.272	€ 134.186	€ 756.457
Voerendaal	€ 245.615	€ 36.994	€ 282.609
Weert	€ 570.803	€ 153.205	€ 724.008
Totaal	€ 27.241.916	€ 3.362.293	€ 30.604.209

Tabel Begroting 2029

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2029
Beek	€ 326.047	€ 48.007	€ 374.054
Beekdaelen	€ 866.334	€ 106.806	€ 973.141
Beesel	€ 246.320	€ 40.352	€ 286.672
Bergen	€ 209.144	€ 38.773	€ 247.918
Brunssum	€ 1.029.751	€ 81.725	€ 1.111.476
Echt-Susteren	€ 943.244	€ 96.335	€ 1.039.579
Eijsden-Margraten	€ 736.034	€ 78.349	€ 814.384
Gennep	€ 316.934	€ 53.402	€ 370.336
Gulpen-Wittem	€ 487.932	€ 41.468	€ 529.399
Heerlen	€ 3.117.297	€ 260.968	€ 3.378.265
Horst aan de Maas	€ 685.652	€ 133.244	€ 818.896
Kerkrade	€ 2.151.505	€ 136.271	€ 2.287.777
Landgraaf	€ 1.608.368	€ 109.551	€ 1.717.919
Leudal	€ 606.434	€ 107.386	€ 713.820
Maasgouw	€ 539.232	€ 72.506	€ 611.738
Maastricht	€ 3.804.969	€ 374.757	€ 4.179.726
Meerssen	€ 659.539	€ 54.877	€ 714.416
Nederweert	€ 158.075	€ 52.153	€ 210.227
Peel en Maas	€ 641.153	€ 136.259	€ 777.412
Roerdalen	€ 314.052	€ 62.412	€ 376.465
Roermond	€ 909.365	€ 182.711	€ 1.092.077
Simpelveld	€ 248.359	€ 31.113	€ 279.472
Sittard-Geleen	€ 3.125.289	€ 274.868	€ 3.400.157
Stein	€ 420.417	€ 73.428	€ 493.844
Vaals	€ 299.353	€ 30.078	€ 329.431
Valkenburg aan de Geul	€ 630.835	€ 49.039	€ 679.874
Venlo	€ 1.424.652	€ 309.880	€ 1.734.531
Venray	€ 639.499	€ 134.133	€ 773.633
Voerendaal	€ 252.448	€ 36.980	€ 289.428
Weert	€ 586.481	€ 153.145	€ 739.626
Totaal	€ 27.984.715	€ 3.360.977	€ 31.345.692

Tabel Begroting 2030

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2030
Beek	€ 337.815	€ 49.041	€ 386.856
Beekdaelen	€ 897.574	€ 109.107	€ 1.006.681
Beesel	€ 255.236	€ 41.221	€ 296.458
Bergen	€ 216.786	€ 39.608	€ 256.394
Brunssum	€ 1.066.696	€ 83.485	€ 1.150.181
Echt-Susteren	€ 977.285	€ 98.410	€ 1.075.695
Eijsden-Margraten	€ 762.562	€ 80.037	€ 842.599
Gennep	€ 328.307	€ 54.552	€ 382.859
Gulpen-Wittem	€ 505.576	€ 42.361	€ 547.936
Heerlen	€ 3.228.404	€ 266.589	€ 3.494.993
Horst aan de Maas	€ 710.498	€ 136.114	€ 846.611
Kerkrade	€ 2.228.113	€ 139.206	€ 2.367.319
Landgraaf	€ 1.666.107	€ 111.911	€ 1.778.018
Leudal	€ 628.438	€ 109.699	€ 738.137
Maasgouw	€ 558.770	€ 74.067	€ 632.838
Maastricht	€ 3.939.718	€ 382.829	€ 4.322.547
Meerssen	€ 683.288	€ 56.059	€ 739.346
Nederweert	€ 163.732	€ 53.276	€ 217.008
Peel en Maas	€ 664.478	€ 139.194	€ 803.672
Roerdalen	€ 325.385	€ 63.757	€ 389.142
Roermond	€ 941.533	€ 186.646	€ 1.128.179
Simpelveld	€ 257.287	€ 31.783	€ 289.069
Sittard-Geleen	€ 3.237.222	€ 280.788	€ 3.518.010
Stein	€ 435.549	€ 75.009	€ 510.558
Vaals	€ 310.223	€ 30.725	€ 340.948
Valkenburg aan de Geul	€ 653.588	€ 50.095	€ 703.683
Venlo	€ 1.462.936	€ 316.553	€ 1.779.489
Venray	€ 662.366	€ 137.022	€ 799.388
Voerendaal	€ 261.551	€ 37.776	€ 299.327
Weert	€ 607.166	€ 156.443	€ 763.609
Totaal	€ 28.974.189	€ 3.433.363	€ 32.407.551

4.6 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer (JWV)

In 2022 zijn wij met jeugdwetvervoer voor de gemeente Roermond gestart. Inmiddels zijn de gemeente Roermond, gemeente Nederweert, gemeente Weert aangesloten. Per augustus 2025 zijn ook de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw aangesloten. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.752 'Jeugdhulp ambulant regionaal'. Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 206-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het jeugdwetvervoer aan bod komen.

4.6.1 Verdeling vervoerskosten 2026

Het vervoersvolume wordt, al dan niet aangevuld met de te verwachten ritten op basis van de door de deelnemende gemeenten aangeleverde informatie, gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2025 voor dit type vervoer gereden zijn. De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de gemiddelde NEA-index van de afgelopen 2 jaren, 2,8%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer.

Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume JWV

Gemeente	Aantal ritten	Aantal kilometers
Echt-Susteren	1.515	65.565
Maasgouw	339	6.552
Nederweert	820	13.247
Roermond	2.199	43.181
Weert	1.121	37.223
Totaal	5.994	165.768

Tabel Verdeling vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2027	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 164.030	€ 17.846	€ 181.875
Maasgouw	€ 18.110	€ -	€ 18.110
Nederweert	€ 37.848	€ 4.992	€ 42.840
Roermond	€ 119.033	€ 26.485	€ 145.518
Weert	€ 95.517	€ 5.319	€ 100.835
Totaal	€ 434.538	€ 54.641	€ 489.179

4.6.2 Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten

Naast de eerdergenoemde vervoerskosten, zijn er ook nog indirecte vervoerskosten en overheadkosten. De indirecte vervoerskosten bestaan voor het grootste deel uit de doorbelasting vanuit het leerlingenvervoer naar het jeugdwetvervoer. Daarnaast worden er nog reguliere indirecte vervoerskosten begroot. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

De overheadkosten bestaan uit een interne doorbelasting op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten.

Daarnaast worden er nog reguliere overheadkosten in verband met het jeugdwetvervoer begroot. Deze overheadkosten worden tussen de gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners.

Tabel Overheadkosten

Gemeente	Aantal ritten	Indirecte vervoerskosten	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Echt-Susteren	25%	€ 930	17%	€ 1.420
Maasgouw	6%	€ 208	13%	€ 1.069
Nederweert	14%	€ 503	9%	€ 769
Roermond	37%	€ 1.350	33%	€ 2.693
Weert	19%	€ 688	28%	€ 2.257
Totaal	100%	€ 3.680	100%	€ 8.207

4.6.3 Bijdrage jeugdwetvervoer per gemeente 2027-0

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente 2027-0

Gemeente	Winstopslag	Bijdrage
Echt-Susteren	€ 200	€ 184.425
Maasgouw	€ 200	€ 19.587
Nederweert	€ 200	€ 44.312
Roermond	€ 200	€ 149.761
Weert	€ 200	€ 103.981
Totaal	€ 1.000	€ 502.066

4.7 Meerjarenraming jeugdwetvervoer 2028-2030

Hieronder staan de tabellen inzake de meerjarenraming jeugdwetvervoer van 2028 tot en met 2030.

4.7.1 Verdeling vervoerskosten 2028-2030

Tabel Verdeling vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometers 2028	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 168.622	€ 18.345	€ 186.968
Maasgouw	€ 18.617	€ -	€ 18.617
Nederweert	€ 38.908	€ 5.131	€ 44.039
Roermond	€ 122.366	€ 27.226	€ 149.592
Weert	€ 98.191	€ 5.468	€ 103.659
Totaal	€ 446.705	€ 56.171	€ 502.876

Tabel Verdeling vervoerskosten 2029

Gemeente	Kilometers 2029	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 173.344	€ 18.859	€ 192.203
Maasgouw	€ 19.139	€ -	€ 19.139
Nederweert	€ 39.997	€ 5.275	€ 45.272
Roermond	€ 125.793	€ 27.988	€ 153.781
Weert	€ 100.940	€ 5.621	€ 106.561
Totaal	€ 459.213	€ 57.743	€ 516.956

Tabel Verdeling vervoerskosten 2030

Gemeente	Kilometers 2030	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 178.197	€ 19.387	€ 197.585
Maasgouw	€ 19.674	€ -	€ 19.674
Nederweert	€ 41.117	€ 5.423	€ 46.540
Roermond	€ 129.315	€ 28.772	€ 158.087
Weert	€ 103.767	€ 5.778	€ 109.545
Totaal	€ 472.071	€ 59.360	€ 531.431

4.7.2 Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2028-2030

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten
Echt-Susteren	€ 951	€ 1.451
Maasgouw	€ 213	€ 1.092
Nederweert	€ 515	€ 786
Roermond	€ 1.380	€ 2.752
Weert	€ 704	€ 2.307
Totaal	€ 3.761	€ 8.388

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2029

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten
Echt-Susteren	€ 972	€ 1.483
Maasgouw	€ 217	€ 1.116
Nederweert	€ 526	€ 803
Roermond	€ 1.410	€ 2.813
Weert	€ 719	€ 2.357
Totaal	€ 3.844	€ 8.572

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2030

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten
Echt-Susteren	€ 993	€ 1.516
Maasgouw	€ 222	€ 1.141
Nederweert	€ 537	€ 820
Roermond	€ 1.441	€ 2.875
Weert	€ 735	€ 2.409
Totaal	€ 3.928	€ 8.761

4.7.3 Bijdrage jeugdwetvervoer per gemeente 2028-2030

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2028-2030

Gemeente	2028	2029	2030
Echt-Susteren	€ 189.570	€ 194.857	€ 200.293
Maasgouw	€ 20.122	€ 20.672	€ 21.237
Nederweert	€ 45.539	€ 46.801	€ 48.098
Roermond	€ 153.924	€ 158.204	€ 162.603
Weert	€ 106.869	€ 109.838	€ 112.889
Totaal	€ 516.025	530.372	€ 545.120

4.8 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer

In augustus 2024 zijn wij gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens verzorgen wij voor de gemeente Roermond het gym- en zwemvervoer. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 ‘Onderwijsbeleid en leerlingzaken’.

Het vervoersvolume voor de begroting 2027-0 wordt gebaseerd op de realisatie van het jaar 2025. Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2027-0 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de indirecte vervoerskosten en de verdeling van de overheadkosten aan bod komen.

4.8.1 Verdeling directe vervoerskosten 2027-0

Het totale vervoersvolume is, zoals genoemd, gebaseerd op het gerealiseerde volume van 2025. Dit volume is hieronder weergegeven. Omdat wij geen opslag ingerekend hebben, is dit volume ook het volume dat wij begroten voor de jaren 2028-2030.

Tabel volumes leerlingenvervoer 2027-0

Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometers boven 50 kilometer	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	48.267	756.664	15.226	19.692	-
Maasgouw	33.973	441.772	3.384	549	-
Nederweert	24.118	385.423	21.022	16.441	-
Roerdalen	38.213	404.465	7.236	13.239	-
Roermond	51.826	696.259	34.768	34.294	1.197
Weert	29.698	726.161	11.056	17.351	-
Totaal	226.095	3.410.744	92.692	101.566	1.197

Dit leidt tot de volgende vervoerskostentabel. De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume van 2025 en de afgesproken tarieven en vervolgens verhoogd met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen zijnde 2,8%.

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2027-0

Gemeente	Ritten/kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 907.982	€ 14.557	€ 8.705	€ -	€ 931.243
Maasgouw	€ 552.270	€ 3.235	€ 243	€ -	€ 555.748
Nederweert	€ 460.711	€ 20.098	€ 7.268	€ -	€ 488.076
Roerdalen	€ 532.817	€ 6.918	€ 5.852	€ -	€ 545.587
Roermond	€ 863.842	€ 33.240	€ 15.159	€ 77.867	€ 990.108
Weert	€ 807.809	€ 10.570	€ 7.670	€ -	€ 826.049
Totaal	€ 4.125.431	€ 88.617	€ 44.896	€ 77.867	€ 4.336.812

4.8.2 Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2027-0

De totale kosten voor het leerlingenvervoer zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2027-0

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 931.243	€ -	€ 200	€ 31.517	€ 9.630	€ 972.591
Maasgouw	€ 555.748	€ -	€ 200	€ 22.184	€ 7.248	€ 585.380
Nederweert	€ 488.076	€ -	€ 200	€ 15.748	€ 5.214	€ 509.238
Roerdalen	€ 545.587	€ -	€ 200	€ 24.952	€ 6.239	€ 576.979
Roermond	€ 912.241	€ 77.867	€ 200	€ 33.841	€ 18.265	€ 1.042.414
Weert	€ 826.049	€ -	€ 200	€ 19.392	€ 15.309	€ 860.950
Totaal	€ 4.258.945	€ 77.867	€ 1.200	€ 147.634	€ 61.906	€ 4.547.552

De indirecte vervoerskosten bestaan voor een groot gedeelte uit een interne doorbelasting van loonkosten vanuit het Wmo-vervoer. In de businesscase was hiervoor 1,0 fte begroot. De realiteit wijst uit dat dit helaas niet afdoende is als gevolg van de chauffeurstekorten bij de vervoerders. Deze verhogen de druk op onze klantenservice.

Het aantal fte is momenteel begroot op 1,33. Verder bestaan de indirecte vervoerskosten onder andere uit de kosten voor het gebruik en onderhoud van ritsystemen, advieskosten en een multi-inzetbaar budget van € 5,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het jeugdwetvervoer levert een kleine meevaller op voor het leerlingenvervoer.

De begrote overheadkosten bestaan volledige uit een interne doorbelasting vanuit het Wmo-vervoer, hetgeen per saldo een voordeel oplevert voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden tussen de gemeentes verdeeld op basis van het aantal inwoners.

4.8.3 Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2028-2030

Zoals hierboven aangegeven is het begrote vervoersvolume voor 2028-2030 gelijk aan het volume van 2027. De tarieven worden vervolgens jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen, zijnde 2,8%. Dit leidt tot de volgende vervoerskosten.

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Ritten/kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 933.405	€ 14.964	€ 8.948	€ -	€ 957.318
Maasgouw	€ 567.733	€ 3.326	€ 249	€ -	€ 571.309
Nederweert	€ 473.611	€ 20.661	€ 7.471	€ -	€ 501.742
Roerdalen	€ 547.736	€ 7.112	€ 6.016	€ -	€ 560.864
Roermond	€ 888.030	€ 34.170	€ 15.584	€ 80.047	€ 1.017.831
Weert	€ 830.428	€ 10.866	€ 7.885	€ -	€ 849.178
Totaal	€ 4.240.943	€ 91.099	€ 46.153	€ 80.047	€ 4.458.242

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2029

Gemeente	Ritten/kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 959.541	€ 15.383	€ 9.199	€ -	€ 984.123
Maasgouw	€ 583.630	€ 3.419	€ 256	€ -	€ 587.305
Nederweert	€ 486.872	€ 21.239	€ 7.680	€ -	€ 515.791
Roerdalen	€ 563.073	€ 7.311	€ 6.184	€ -	€ 576.568
Roermond	€ 912.895	€ 35.127	€ 16.020	€ 82.289	€ 1.046.331
Weert	€ 853.679	€ 11.170	€ 8.105	€ -	€ 872.955
Totaal	€ 4.359.690	€ 93.649	€ 47.446	€ 82.289	€ 4.583.073

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2030

Gemeente	Ritten/kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 986.408	€ 15.814	€ 9.457	€ -	€ 1.011.678
Maasgouw	€ 599.972	€ 3.515	€ 264	€ -	€ 603.750
Nederweert	€ 500.504	€ 21.834	€ 7.895	€ -	€ 530.233
Roerdalen	€ 578.839	€ 7.515	€ 6.358	€ -	€ 592.712
Roermond	€ 938.456	€ 36.111	€ 16.469	€ 84.593	€ 1.075.628
Weert	€ 877.583	€ 11.483	€ 8.332	€ -	€ 897.398
Totaal	€ 4.481.761	€ 96.271	€ 48.774	€ 84.593	€ 4.711.399

4.8.4 Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2028-2030

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 957.318	€ -	€ 200	€ 32.211	€ 9.842	€ 999.571
Maasgouw	€ 571.309	€ -	€ 200	€ 22.672	€ 7.408	€ 601.588
Nederweert	€ 501.742	€ -	€ 200	€ 16.095	€ 5.328	€ 523.366
Roerdalen	€ 560.864	€ -	€ 200	€ 25.501	€ 6.376	€ 592.941
Roermond	€ 937.784	€ 80.047	€ 200	€ 34.586	€ 18.667	€ 1.071.284
Weert	€ 849.178	€ -	€ 200	€ 19.819	€ 15.646	€ 884.843
Totaal	€ 4.378.195	€ 80.047	€ 1.200	€ 150.882	€ 63.268	€ 4.673.592

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2029

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 984.123	€ -	€ 200	€ 32.919	€ 10.059	€ 1.027.301
Maasgouw	€ 587.305	€ -	€ 200	€ 23.170	€ 7.571	€ 618.246
Nederweert	€ 515.791	€ -	€ 200	€ 16.449	€ 5.445	€ 537.886
Roerdalen	€ 576.568	€ -	€ 200	€ 26.062	€ 6.517	€ 609.347
Roermond	€ 964.042	€ 82.289	€ 200	€ 35.346	€ 19.078	€ 1.100.955
Weert	€ 872.955	€ -	€ 200	€ 20.255	€ 15.990	€ 909.400
Totaal	€ 4.500.785	€ 82.289	€ 1.200	€ 154.202	€ 64.659	€ 4.803.134

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2030

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.011.678	€ -	€ 200	€ 33.643	€ 10.280	€ 1.055.802
Maasgouw	€ 603.750	€ -	€ 200	€ 23.680	€ 7.737	€ 635.367
Nederweert	€ 530.233	€ -	€ 200	€ 16.811	€ 5.565	€ 552.810
Roerdalen	€ 592.712	€ -	€ 200	€ 26.635	€ 6.660	€ 626.208
Roermond	€ 991.035	€ 84.593	€ 200	€ 36.124	€ 19.497	€ 1.131.449
Weert	€ 897.398	€ -	€ 200	€ 20.700	€ 16.342	€ 934.640
Totaal	€ 4.626.807	€ 84.593	€ 1.200	€ 157.594	€ 66.082	€ 4.936.275

4.8.5 ‘Winstopslag’ jeugdwet- en leerlingenvervoer

In tegenstelling tot het Wmo-vervoer, waar de gemeenten optreden als een btw-ondernemer met btw-belaste prestaties, treden gemeenten voor het leerlingenvervoer en het JWV niet op als btw-ondernemer. Vanuit deze laatste positie zou Omnibuzz – als zij uitsluitend tegen kostprijs zou werken – btw-vrijgestelde prestaties verrichten voor de gemeenten. Om ervoor te zorgen dat Omnibuzz te allen tijde haar werkzaamheden met btw kan blijven uitvoeren, werken wij met een ‘winstopslag’. Dit betekent dat wij geen btw-schade aan de verhuurder hoeven te betalen en dat wij die schade niet als extra kostenpost aan de deelnemers in rekening brengen. Deze opslag bedraagt € 50,- per kwartaal per gemeente en zal worden toegevoegd aan de algemene reserve.





5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2027

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) 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	68.336	-	-	68.336	10,00%	24.236	6.834	-	44.100	37.266
Hardware	53.294	-	-	53.294	33,33%	24.368	17.763	-	28.926	11.164
Inrichting en verbouwing	75.039	-	-	75.039	4,00%	4.398	3.002	-	70.641	67.640
Technische installaties	72.594	-	-	72.594	6,67%	8.266	4.842	-	64.328	59.486
Software	22.519	-	-	22.519	10,00%	6.949	2.252	-	15.570	13.319
Totaal Wmo-vervoer	291.782	-	-	291.782		68.217	34.692	-	223.565	188.873

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2028-2030

Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer	2027	2028	2029
Inventaris	30.433	23.599	16.765
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	64.638	61.637	58.635
Technische installaties	54.644	49.802	44.959
Software	11.067	8.815	6.563
Totaal Wmo-vervoer	160.781	143.852	126.923
Totaal-generaal	160.781	143.852	126.923

5.2 Staat van reserves

Tabel Staat van reserves 2027

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2027	Reserves na bestemming ultimo 2027
Reserves								
Algemene reserve	727.649	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Bestemmingsreserve Data-analyse	22.997	-	-		22.997	-	-	22.997
Bestemmingsreserve ICT	12.249	-	-	6.125	6.125	-	-	6.125
Voorzieningen								
Voorziening verlofsparen	103.599				103.599			103.599
Totaal Reserves	866.494	-	-	6.125	860.370	-	-	860.370

Tabel Staat van reserves 2028-2030

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2028	Reserves na bestemming ultimo 2029	Reserves na bestemming ultimo 2030
Reserves			
Algemene reserve	727.649	727.649	727.649
Bestemmingsreserve Data-analyse	22.997	22.997	22.997
Bestemmingsreserve ICT	0-	-	-
Bestemmingsreserve ICT	103.599	103.599	103.599
Totaal algemene reserves	854.245	854.245	854.245

5.3 Opbouw algemene reserve

Op 20 december 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota ‘Reserves, voorzieningen en risicomanagement’. De ingeschatte risico’s van de GR Omnibuzz zijn als volgt bepaald:

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven
Het risico dat een van de vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreedt niet meer aan de vervoersvraag kan voldoen of zelfs failliet gaat waardoor de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt. Dit kan ook leiden tot een inkooprisico omdat het vervoer opnieuw moet worden ingekocht.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer
Het risico dat binnen Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is omtrent de nieuwe activiteiten, zoals het leerlingenvervoer en de hiermee verbonden processen en de kans dat nieuwe medewerkers onvoldoende op de hoogte zijn van reeds bestaande processen en activiteiten. Dit kan leiden tot fouten, verkeerde inschattingen en financiële schade.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

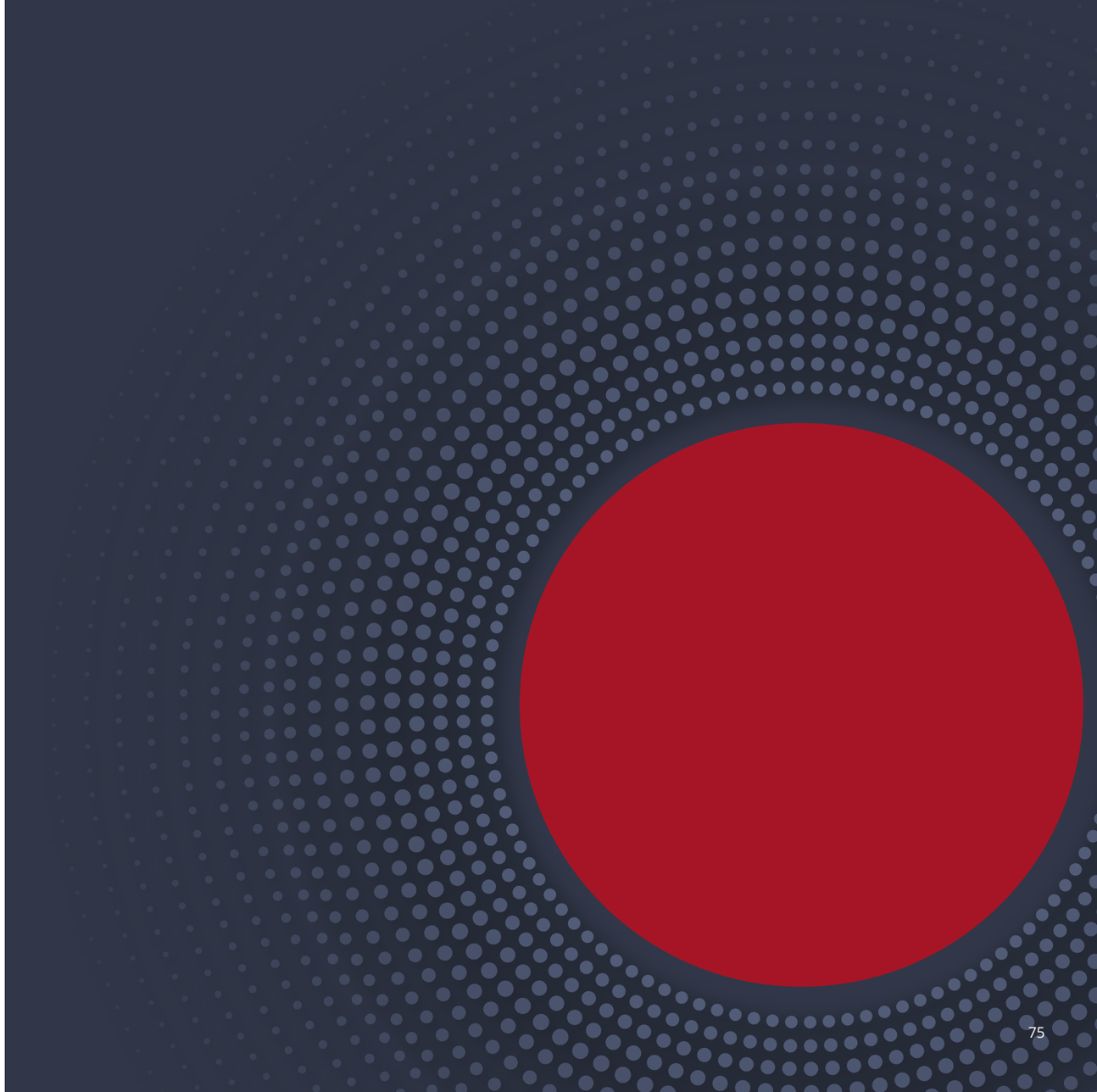
3 Afhankelijkheid leveranciers ICT
Binnen onze branche wordt er veel gebruikgemaakt van complexe, op maat gemaakte software, die niet alleen door Omnibuzz gebruikt wordt, maar ook door verscheidene vervoersbedrijven die als leverancier van Omnibuzz optreden. Als een van deze softwareleveranciers failliet gaat, kan dit grote gevolgen hebben, zowel voor onze vervoersbedrijven als voor Omnibuzz.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen
Omnibuzz is, net zoals vrijwel ieder ander bedrijf, in een bepaalde mate vatbaar voor digitale dreigingen van buitenaf. Dit kan in de vorm van phishingmails en virussen zijn of grootschalige hacks. Er zijn helaas talloze recente voorbeelden van bedrijven die slachtoffer zijn geworden en die zelfs losgeld hebben moeten betalen.

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000



omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER





Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Omnibuzz.

V1.00 - 202604

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Jaarverslag 2025







Jaarverslag

1. Voorwoord 3
2. Omnibuzz 6
3. Omnibuzz in ontwikkeling in 2025 8
4. Pijler 1: Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren 10
5. Pijler 2: Efficiëntie en bundeling vervoer 14
6. Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 20
7. Privacy en informatiebeveiliging 28
8. Omnibuzz in cijfers Wmo-vervoer 32
9. Omnibuzz in cijfers leerlingenvervoer 38
10. Overlegstructuren 42
11. Personeel 48
12. Programmaverantwoording 50

Jaarrekening

13. Balans 64
14. De programmarekening 78
15. Rechtmatigheidsverklaring 86

Overige gegevens

16. Overige gegevens 90
17. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 92
18. Bijlagen 99

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw, Nationaal Archief - Fotograaf Bert Verhoeff - Anefo

1. Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag 2025. Een jaar waarin wij kunnen stellen dat wij onze missie eer hebben aangedaan. Toegankelijk, betrouwbaar en efficiënt doelgroepenvervoer organiseren, waardoor mensen volwaardig kunnen participeren in de samenleving. Dit is ons in 2025 zeer goed gelukt. De waardering van onze klanten is hoog, hetgeen mede komt door het feit dat zij kunnen vertrouwen op de beschikbaarheid van onze dienstverlening op de weg. Ook de hulp van de vele bekwame chauffeurs en de inzet van onze medewerkers van het callcenter bij het boeken van de ritten hebben hieraan bijgedragen. Via MijnOmnibuzz kunnen onze klanten heel gemakkelijk zelf ritten boeken. Wij zien ook dat dit steeds meer gebeurt.

Het is geen makkelijke opgave voor onze taxibedrijven om altijd met het juiste voertuig op tijd te zijn. Veel klanten willen vaak tegelijkertijd en kriskras door Limburg reizen. Dit zorgt voor grote drukte en gepuzzel in de planning om dit goed voor elkaar te krijgen. In 2024 hebben wij daarom piekspreiding ingevoerd. In 2025 hebben wij gezien dat vrijwel iedereen bereid is de rit bij het boeken – indien nodig – iets te verschuiven in tijd, zodat de uitvoering goed verloopt en de taxibedrijven op tijd kunnen rijden. En dat vertaalt zich in het toekennen van de nodige bonussen aan de taxibedrijven.

Wat wij ook merken, is dat steeds meer klanten extra aandacht en tijd vragen. Niet alleen bij het boeken van de ritten, maar ook bij het ophalen en afzetten. Denk hierbij aan bijzondere rolstoelen en ophalen en afzetten bij de eigen kamer. Ook hebben onze chauffeurs vaker te maken met verwarde, soms agressieve klanten.

Landelijk doet Omnibuzz het ook goed, onder andere bij de ontwikkeling van publieke mobiliteit. De omvang van de schaal van Omnibuzz, onze bestuurlijke structuur, de samenwerking met de Provincie Limburg en Arriva hebben ervoor gezorgd dat wij zijn opgevallen. Wij behoren tot de koplopers in Nederland op het gebied van kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie. In het afgelopen jaar hebben diverse ministeries, al dan niet via door hen ingeschakelde adviesbureaus, ons benaderd om onze visie te delen op verschillende thema's binnen publieke mobiliteit, met als doel richting geven aan de verdere ontwikkeling van dit onderwerp.

In 2025 hebben wij meegewerkt aan de Regio Deal in Noord-Limburg. Wij zorgen ervoor dat de resultaten die hierbij opgehaald worden, toegepast kunnen worden in elke gemeente in Limburg. Waarom? Omdat het een uitdaging is én het blijft voor Omnibuzz-systeem toekomstbestendig, financieel in balans, betrouwbaar en van goede kwaliteit houden.

Afgelopen jaar hebben wij intensief onderzocht waar binnen onze organisatie kostenbesparingen mogelijk zijn, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en beschikbaarheid. Wij hebben een breed pakket aan maatregelen aan de gemeenten voorgelegd. Het is nu aan hen hierin stappen te ondernemen.

Omnibuzz is een uitvoeringsorganisatie die zorgt voor vervoer van inwoners die van gemeenten een indicatie voor ons vervoer hebben gekregen. Gemeenten bepalen de toegang en de wijze van vervoer. Niet Omnibuzz. Gemeenten dragen dus zelf verantwoordelijkheid voor het volume en de kosten van het vervoer. Wij ondersteunen gemeenten waar mogelijk, met onder andere onze ReisWijzer (www.reizen-in-limburg.nl). In de ReisWijzer wijzen wij inwoners van Limburg op alternatieve vervoersmogelijkheden (Wensbus, AutoMaatje en ook toeleiden naar ov) in hun gemeente.

Gemeenten kunnen ervan uitgaan dat Omnibuzz het Wmo-vervoer zal blijven uitvoeren zoals ze van ons gewend zijn, zodat onze klanten kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. En net als voorafgaande jaren zullen wij ook bestuurders en contactambtenaren van goed en kwalitatief hoog advies blijven voorzien.

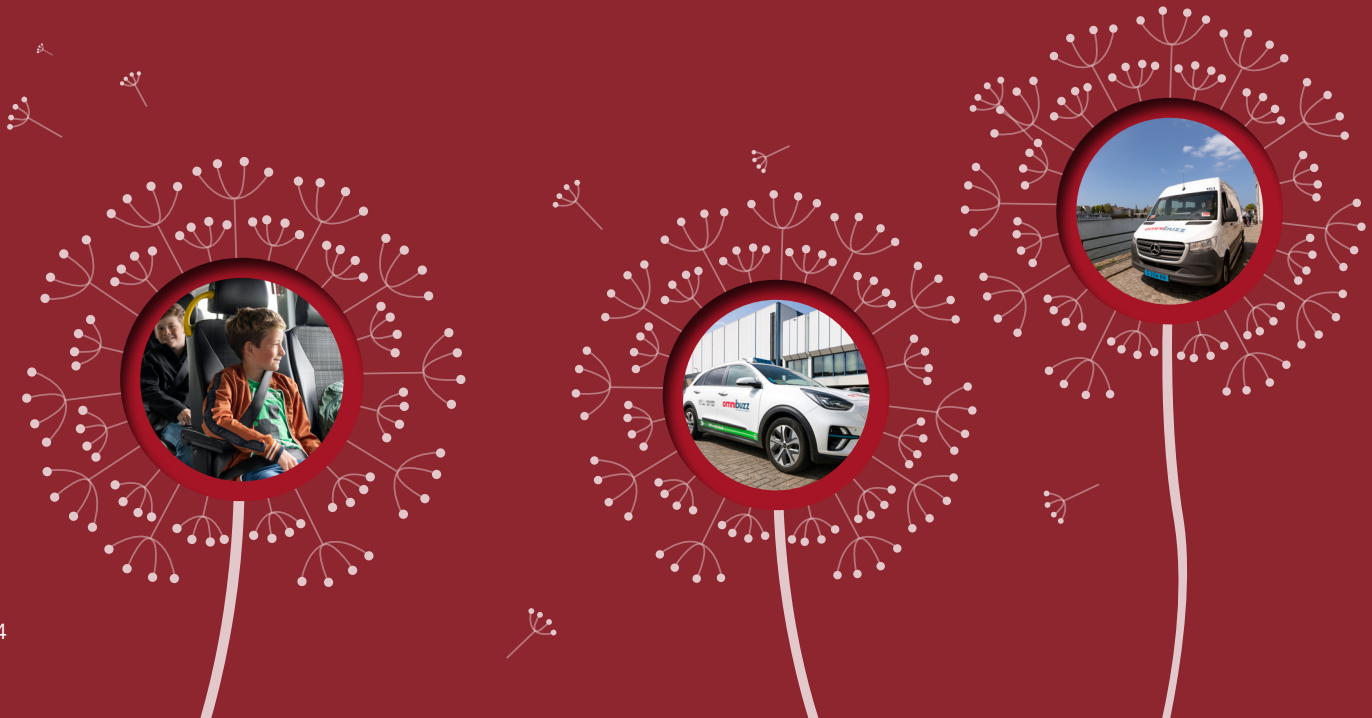
Na de gemeenteraadsverkiezingen organiseren wij voor alle raadsleden informatiebijeenkomsten. Deze vinden op 6 en 7 mei plaats in respectievelijk Stein en Venlo. Tijdens deze bijeenkomsten gaan wij in op onze werkzaamheden, onze uitdagingen en onze toekomstvisie. De uitnodiging voor deze bijeenkomsten is al in bezit van de griffier. Wij hopen dan veel nieuwe en huidige raadsleden te kunnen ontmoeten.

Wij wensen u veel leesplezier.

Met vriendelijke groeten,

Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur Omnibuzz

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM
Voorzitter algemeen bestuur



2 Omnibuzz

2. Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling die hoofdzakelijk verantwoordelijk is voor de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De bijna 40.200 klanten zijn inwoners die van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer hebben gekregen. De dienstverlening is gericht op een hoogwaardige kwaliteit van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. Omnibuzz voert daarnaast in opdracht van een aantal gemeenten ander kleinschalig vervoer uit.

2.1 Kernwaarden

Omnibuzz heeft in haar bedrijfsplan een aantal kernwaarden geformuleerd:

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

2.2 Missie

Onze missie luidt:

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

Dat houdt in:

- Focus op duurzaamheid.
- Kwalitatief hoogwaardig vervoer.
- Servicegericht zijn.
- Stimuleren participatie klanten.
- Vervoer beheersbaar houden voor gemeenten.

Wij zetten daarvoor in op het efficiënt organiseren van vervoer en het activeren van de eigen kracht van onze klanten door het gebruik van andere vervoersoplossingen. Daarbij gaan wij uit van drie pijlers:

1. Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren.
2. Efficiëntie en bundeling vervoer.
3. Omnibuzz als slimme organisatie.

3

Omnibuzz in ontwikkeling in 2025

3. Omnibuzz in ontwikkeling in 2025

In 2025 heeft Omnibuzz zich specifiek met drie thema's beziggehouden: publieke mobiliteit, instroom van ander doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer) en de piekspreidingsmodule. In dit jaarverslag beschrijven wij alle relevante ontwikkelingen aan de hand van onze de drie pijlers en brengen de cijfers in kaart.







4

Pijler I
Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren

4. Pijler 1: Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren

Omnibuzz overlegt intensief met de Provincie Limburg en andere betrokken partijen en heeft daarnaast een aantal concrete instrumenten ter beschikking om deze ambities te realiseren.

4.1 Publieke mobiliteit

Sinds 2021 werken Omnibuzz, de Provincie Limburg en Arriva intensiever samen. Aanleiding hiervoor is het rapport 'Iedereen mobiel'. In de periode 2023-2024 kwam publieke mobiliteit steeds vaker op de agenda, mede door landelijke aandacht voor het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. In 2024 nam het ministerie van I&W het voortouw op het gebied van dit thema, hetgeen vervolgens, vanwege de bijzondere situatie in onze provincie, leidde tot extra aandacht. Er vonden meerdere gesprekken tussen de Provincie Limburg, Arriva, Omnibuzz en het ministerie plaats over publieke mobiliteit en de mogelijkheden voor Limburg.

De komende jaren is nauwe samenwerking tussen gemeenten, de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz op het gebied van het sociaal domein en mobiliteit essentieel. Publieke mobiliteit raakt immers niet alleen Wmo-reizigers, maar alle inwoners van Limburg. Eind 2024 is een eerste stap gezet in die samenwerking. Er is een subsidieaanvraag ingediend voor cofinanciering van projecten op het gebied van publieke mobiliteit vanuit de Regio Deal Noord-Limburg. Op 30 juni 2025 ontvingen de Provincie Limburg, Arriva, Trendsportal en Omnibuzz goedkeuring van het regiobureau voor het projectvoorstel 'Samen onderweg naar een vitaal Noord-Limburg'. Dit betekent dat wij een subsidieaanvraag mogen indienen die voortkomt uit de Regio Deal.

In aanloop naar deze subsidieaanvraag heeft Omnibuzz alle deelnemende gemeenten binnen de Gemeenschappelijke Regeling betrokken bij de keuzes en stappen, inclusief het verkrijgen van een definitief bestuurlijk, inhoudelijk en financieel akkoord. Op 17 september 2025 vond een themasessie plaats over publieke mobiliteit in het kader van de Regio Deal. Tijdens deze sessie kregen ambtelijke en bestuurlijke deelnemers informatie over:

- De aanleiding voor publieke mobiliteit.
- De voorgestelde pilot in gemeente Venray.
- De financiële aspecten.
- De uitvoerbaarheid met vervoerders.
- Het belang van de Wmo-klant.

Op 30 december 2025 is de subsidieaanvraag officieel ingediend bij het regiobureau Noord-Limburg. Hierin wordt de pilot beschreven die start in gemeente Venray. Deze pilot richt zich op het combineren van OV en Wmo-vervoer, met inzet op een servicelijn, vervoer van de first- en last mile naar bediende haltes en één uniform vervoerskenmerk. In 2026 volgt de beoordeling van de aanvraag door het regiobureau, waarna de uitrol van de pilot kan beginnen.

4.2 Zittend ziekenvervoer

Het eindrapport 'Iedereen mobiel', opgesteld door Forseti, bevat korte en lange termijn aanbevelingen voor Omnibuzz-klanten, Wensbus-klanten en reizigers zonder mobiliteitsbeperking. Een van de omschreven korte termijn aanbevelingen was 'Het oneigenlijk gebruik van (medische) ritten toeleiden naar zittend ziekenvervoer (ZZV)'.

In 2025 heeft Omnibuzz verder onderzoek gedaan naar het gebruik van ZZV onder rolstoelafhankelijke Wmo-klanten die ritten naar het ziekenhuis maken. Het doel van dit onderzoek was besparingen te realiseren en oneigenlijk gebruik van Wmo-vervoer te beperken. Uit de data-analyse blijkt dat het percentage ritten naar ziekenhuizen door rolstoelgebruikers is gestegen van circa 1% in 2022-2023 naar 2,3% in 2024. Deze stijging biedt kansen voor aanzienlijke besparingen voor gemeenten, geschat op ongeveer € 480.000. Een risicomarge voor de ritten die voorwaardelijk niet vallen onder ZZV zit hierin niet verwerkt. Denk hierbij aan ritten naar het ziekenhuis met als reisdoel het

bezoeken van familie of naasten, of andere medische behandelingen die niet vallen onder ZZV.

Niet alle ritten naar ziekenhuizen vallen onder ZZV. Voor 2025 gelden specifieke voorwaarden voor ZZV. De eigen bijdrage bedraagt € 126,- per jaar en is gekoppeld aan medische indicaties zoals oncologie, nierdialyse, rolstoelgebruik en visuele beperkingen. De Omnibuzz-klant betaalt gemiddeld € 26,25 per jaar voor ritten naar het ziekenhuis. Omdat de eigen bijdrage voor ZZV hoger ligt, is ZZV financieel pas voordelig bij meer dan 33 ritten per jaar. Bovendien ervaren klanten de aanvraagprocedure als complex.

Om de bewustwording over ZZV te vergroten, heeft Omnibuzz een brief gestuurd naar zorgverzekeraars en informatie gedeeld via nieuwsbrieven en de ReisWijzer. Daarnaast is samenwerking gezocht met het Zuyderland ziekenhuis om patiëntenvervoer tussen locaties te optimaliseren. Zorgverzekeraars voeren echter geen gerichte campagnes voor ZZV en hanteren uiteenlopende voorwaarden, hetgeen de toegankelijkheid beperkt. Om deze besparingen verder te realiseren, adviseert Omnibuzz om gerichte brieven te sturen naar klanten die hiervan veel gebruikmaken en de samenwerking met Zuyderland voort te zetten. Dit moet gedragsverandering stimuleren en het gebruik van ZZV bevorderen.

4.3 ReisWijzer

Door de terugtrekkende beweging van het openbaar vervoer groeit het aanbod van aanvullend lokaal vervoer. Via initiatieven zoals Trendsportal, ANWB Automaatje en onze ReisWijzer stimuleren wij actief het gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden. Daarbij sluiten wij aan bij ontwikkelingen op het gebied van gezamenlijke, ‘multimodale’ samenwerking in reisinformatie (MaaS).

Sinds 1 januari 2025 is de ReisWijzer actief en beschikbaar via een nieuwe, toegankelijke website: www.reizen-in-limburg.nl. Dit unieke product biedt actuele informatie over alle vervoersinitiatieven in de gemeenten die deelnemen aan de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. Omdat de website in eigen beheer is, kunnen wij deze snel actualiseren en verder doorontwikkelen. De ReisWijzer is in totaal 15.000 keer bezocht in 2025.

De ReisWijzer is ontwikkeld voor alle inwoners van Limburg. Iedereen die wil weten welke vervoersvoorzieningen in de gemeente beschikbaar zijn, kan gebruikmaken van onze ReisWijzer. Ook voor Wmo-consulenten is het een handige informatiebron. Zij kunnen deze website gebruiken als in een keukentafelgesprek de vervoersbehoefte inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis van deze informatie kan worden bepaald op welke manier die vervoersbehoefte ingevuld wordt. De consulent kan hierbij in eerste instantie kijken naar alternatieve vervoersmogelijkheden. Op deze wijze kan wellicht in de vervoersvraag worden voorzien zonder inzet van Omnibuzz.

Daarnaast is geïnvesteerd in de promotie van de ReisWijzer. Zo is het initiatief onder de aandacht gebracht bij alle gemeenten en heeft Trendsportal het opgenomen in het project Kommee. In de Nummer 1 van december 2025 heeft een artikel over onze ReisWijzer gestaan. Hiermee hebben wij een breed publiek kunnen bereiken.


In 1977 geeft minister Westerterp in Berkwoude het startstein voor de eerste buurtbus
208
buur

5

Pijler II Efficiëntie en bundeling vervoer

5. Pijler 2: Efficiëntie en bundeling vervoer

Omnibuzz verzorgt het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) zo goed en efficiënt mogelijk. Omdat Omnibuzz is ingericht als mobiliteitscentrale behoren combinaties met ander vervoer tot de mogelijkheid.

De huidige vervoerscontracten lopen tot en met 31 december 2027. Efficiënt vervoer is een belangrijk instrument om de kosten van vervoer beheersbaar te houden. Binnen de lopende contracten is Omnibuzz volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding, actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2025 is Omnibuzz gestart met de voorbereiding voor de nieuwe aanbesteding van het Wmo-vervoer, waarvan de uitvoering dient te starten op 1 januari 2028. Deze voorbereidingen worden in 2026 opgepakt met alle deelnemende gemeenten.

De bedrijven die het Omnibuzz-vervoer momenteel uitvoeren zijn:

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

5.1 Continuïteitsafspraken

Continuïteit in het doelgroepenvervoer draait om het waarborgen van betrouwbare en veilige mobiliteit voor kwetsbare groepen, ook bij veranderende omstandigheden. Dit uit zich niet alleen in de stiptheid van het uitvoeren van de ritten, maar ook in de duurzaamheid van het vervoer. Het streven naar emissievrije voertuigen, efficiënte routes en een robuuste laadinfrastructuur draagt niet alleen bij aan milieudoelstellingen; het versterkt ook de continuïteit van de dienstverlening.

5.2 Bonus-malusregeling

Omnibuzz hanteert een maandelijkse bonus-malusregeling voor de vervoerders om ze te stimuleren op tijd te rijden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de uitvoering van de ritten. Wij zien in 2025 een goede performance op het gebied van tijdigheid. Omnibuzz heeft deze regeling vastgelegd in de raamovereenkomst.

5.2.1 Duurzaamheid

Eind 2019 hebben alle deelnemende gemeenten van Omnibuzz het ‘Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer’ ondertekent. In dit akkoord is afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer vanaf 2025 volledig zero emissie zal zijn. Wij moeten echter vaststellen dat dit in 2025 niet gerealiseerd is. Dit komt met name door het achterblijven van de productie van geschikte rolstoelbussen. Momenteel hebben enkele vervoerders een of meerdere elektrische rolstoelbussen besteld en wij verwachten in 2026 daar ervaring mee op te doen. Wij zijn vooral benieuwd naar de actieradius en de ervaringen van de vervoerder.

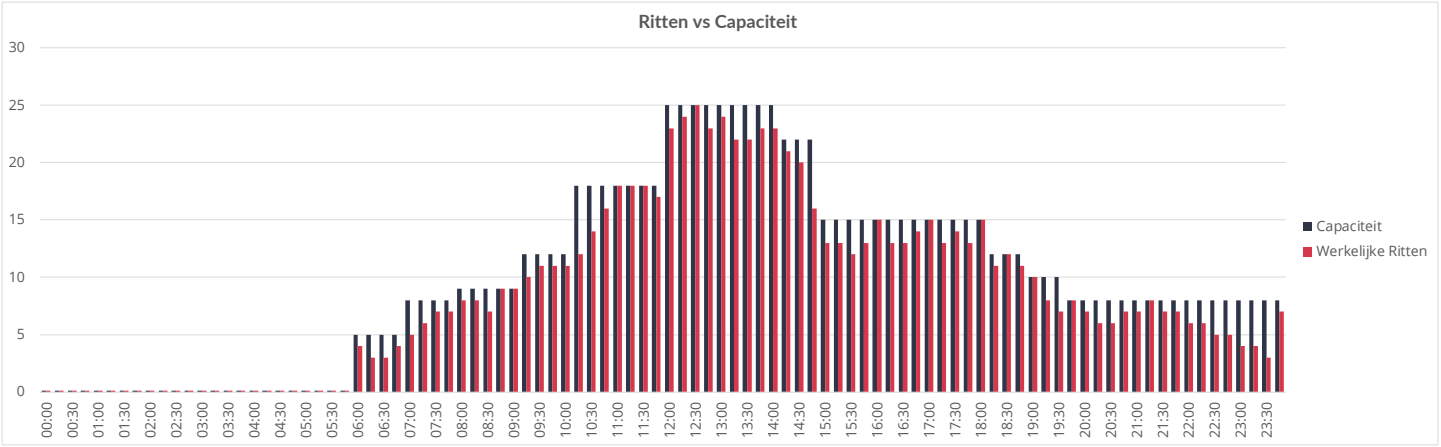
Wij streven naar zero emissie rijden in 2030. Om het vervoer op basis van alternatieve brandstoffen mogelijk te maken, is een bijbehorende infrastructuur van oplaadpunten essentieel. Momenteel zijn de laadmogelijkheden voldoende voor de huidige elektrische voertuigen. Als dit percentage gaat groeien vanwege uitbreiding met rolstoelbussen, is de huidige laadinfrastructuur onvoldoende. Zero emissie krijgt een belangrijke plek in onze nieuwe aanbesteding. Wij verwachten in de loop van het nieuwe contract toe te groeien naar zero emissie.

5.2.2 Piekspreidingsmodule

In 2023 heeft Omnibuzz piekspreiding bij één vervoerder ingezet. Inmiddels gebruiken alle vervoerders deze functionaliteit. Sinds 2024 is de piekspreidingsmodule structureel

opgenomen in het reserveringssysteem Tamis. Met deze module kan per perceel en per kwartier een maximale vervoerscapaciteit worden ingesteld, waardoor piekmomenten in het Wmo-vervoer worden voorkomen en ritten evenredig over de beschikbare tijdsblokken worden verspreid. Dit voorkomt dat vervoerders meer ritten toegewezen krijgen dan zij operationeel kunnen verwerken. De module levert daarmee een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de stiptheid en het vergroten van het aantal ritten dat op het door de klant gewenste tijdstip kan plaatsvinden.

Grafiek illustratief piekspreiding

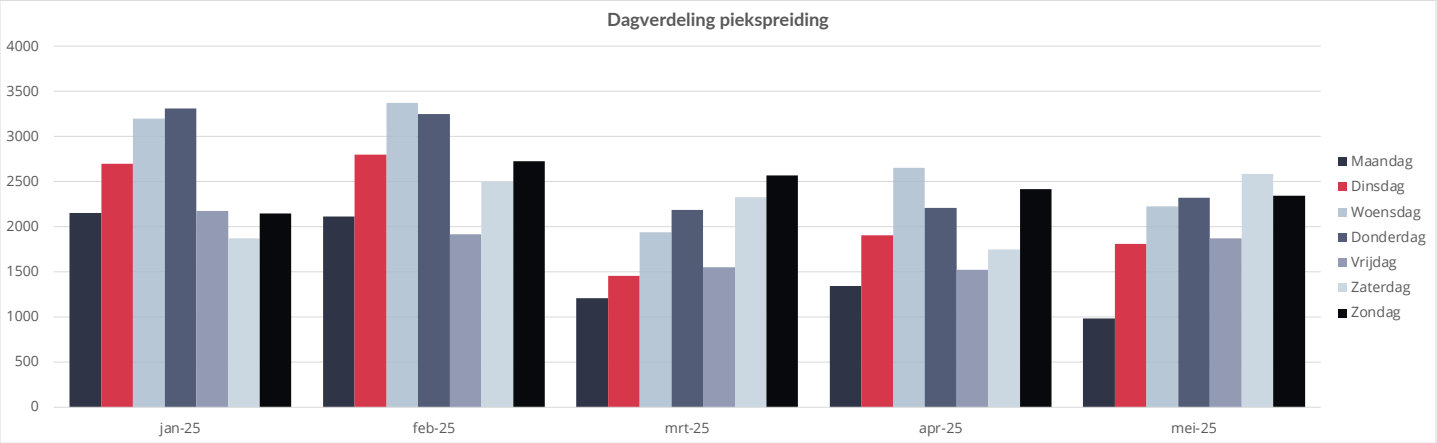


Begin 2025 heeft Omnibuzz een uitgebreide analyse uitgevoerd op basis van logging en registratiedata uit Tamis. Hierbij is specifiek onderzocht hoe de piekspreidingsmodule functioneert en welke impact deze heeft op het Wmo-vervoer. Uit deze analyse blijkt dat de module een duidelijk positief effect heeft op de kwaliteit van de dienstverlening. Ritten worden vaker op tijd uitgevoerd en beter afgestemd op de voorkeuren van de klant. Daarnaast heeft de analyse waardevolle inzichten opgeleverd in de vervoersvolumes, de benutting van de beschikbare capaciteit en de knelpunten waarmee taxibedrijven te maken hebben. Deze informatie vergroot het handelingsvermogen van Omnibuzz, omdat sneller kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden of operationele problemen.

Ook vanuit klantperspectief blijkt de werking van de module positief. Klanten hechten veel waarde aan stiptheid en het aantal vaste ritten is toegenomen. Indien verschuivingen noodzakelijk zijn, wijkt het merendeel van de ritten maximaal dertig minuten af van het gewenste tijdstip, hetgeen wordt gezien als acceptabel binnen de kaders van doelgroepenvervoer. De piekspreidingsmodule draagt bovendien bij aan het behoud van kwaliteit op de langere termijn. Bij toekomstige aanbestedingen moet deze werkwijze wel meegenomen worden in de mogelijke bonus-malusregeling, aangezien deze capaciteitscontrole hierop van invloed is.

De analyse bevestigt dat de piekspreidingsmodule een waardevol hulpmiddel is om de kwaliteit van het Wmo-vervoer te verbeteren en te borgen. Gezien de verwachte groei van het aantal reizigers, blijft het echter noodzakelijk om naast deze module tijdig te anticiperen op perioden waarin de vraag het beschikbare aanbod kan overstijgen.

Grafiek dagverdeling piekspreiding januari tot en met mei 2025



5.2.3 Data-analyse

Beleid – uitvoering – communicatie – cijfers

Omnibuzz heeft zich ook op het gebied van data-analyse verder ontwikkeld. Wij hebben op verzoek van een gemeente een dashboard in PowerBI ontwikkeld met specifieke data voor deze gemeente. Ook voor andere gemeenten kunnen wij zo'n dashboard op basis van data die door de gemeente zelf zijn bepaald, ontwikkelen. Daarnaast maken wij regelmatig op verzoek rapportages voor gemeenten. Dit is altijd maatwerk omdat de onderzoeksbehoefte gemeentespecifiek is.

Omnibuzz werkt aan het inrichten en optimaliseren van rapportages voor leerlingenvervoer in PowerBI en SmartWheels. Deze rapportages moeten gemeenten inzicht geven in volumes, kosten en kwaliteit, zodat maatwerk efficiënter kan worden aangeboden.

5.3 MijnOmnibuzz

Uit het document 'MijnOmnibuzz 2025-2026 Evaluatie en planning' blijkt dat in 2025 twee belangrijke verbeteringen zijn doorgevoerd:

1. Het zichtbaar maken van de hardheidsclausule in MijnGegevens. Dit zorgt ervoor dat het juiste tarief naar Tamis wordt teruggestuurd voor correcte budgetverwerking.
2. Het printen van rittenoverzicht en koppelen met agenda. Het drempelvrij maken van het rittenoverzicht in pdf-formaat bleek technisch complex en kostte extra tijd en budget.

Bovendien is een veilige ontwikkelomgeving ingericht voor samenwerking met externe partijen (Axians, bartistiek Design).

Door onverwachte technische uitdagingen en afhankelijkheden van andere leveranciers (zoals Neone) zijn enkele geplande verbeteringen doorgeschoven naar 2026, waaronder de implementatie van piekspreiding in MijnOmnibuzz, de weergave van synoniembenamingen (bijvoorbeeld afdelingen/ingangen) zodat klanten kunnen kiezen en het tonen van stremmingsmeldingen.

Daarnaast heeft Omnibuzz in 2025 ingezet op de promotie van MijnOmnibuzz. Op de website van Omnibuzz is aandacht geschonken aan MijnOmnibuzz en er is een artikel verschenen in onze nieuwsbrief. Daarnaast wordt voor klanten die hun e-mailadres registreren, standaard een MijnOmnibuzz-account aangemaakt. Diegene die dit activeren, krijgen automatisch de videomailing van 8 weken.

In 2025 zijn er 919 nieuwe accounts aangemaakt voor MIjnOmnibuzz. Het aantal ritten dat via MijnOmnibuzz is gereserveerd is gedurende het jaar gestaag gegroeid. In januari was dit 6,61% van het totaal aantal gereden ritten. In december was dit 7,66%.

5.4 Gevonden voorwerpen

Vanaf 1 juli 2025 hanteren wij een hoger tarief voor het terugbrengen van gevonden voorwerpen naar klanten die deze vergeten zijn tijdens de rit. In eerste instantie proberen wij met duidelijke communicatie dit aantal tot een minimum te beperken. Deze aanpak genereert hogere opbrengsten voor gemeenten. De invoering is geruisloos verlopen en er zijn geen klachten hierover binnengekomen.

5.5 Instroom ander doelgroepenvervoer

In 2025 ziet Omnibuzz een duidelijke verschuiving in het doelgroepenvervoer door de instroom van nieuwe vervoerscategorieën. Naast het traditionele Wmo-vervoer neemt het aantal ritten voor andere doelgroepen, zoals leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer en aanvullend vervoer, toe. Deze ontwikkeling vraagt om een flexibele inzet van capaciteit, slimme planning en nauwe samenwerking met gemeenten en vervoerders. Door de groeiende diversiteit in vervoersvragen wordt het steeds belangrijker om systemen en processen, zoals reserveringsmodules en data-analyse, optimaal te benutten. Het doel is om kwaliteit en stiptheid te waarborgen, terwijl tegelijkertijd wordt ingespeeld op veranderende behoeften en toekomstige aanbestedingen.

Het inspelen op de groeiende vervoersvragen zal een belangrijke plek gaan innemen in de nieuwe aanbesteding. In toekomstige raamovereenkomsten zullen wij rekening moeten houden met groeiende vervoersvragen en dus toenemend vervoersvolume en met eventuele krimp van het volume per perceel vanwege eventuele landelijke ontwikkelingen in voorliggende voorzieningen of publieke mobiliteit.

5.5.1 Implementatie en opvolging leerlingenvervoer

Op 19 augustus 2024 is Omnibuzz gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer voor 6 Midden-Limburgse gemeenten (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) en het gym-zwemvervoer voor Roermond. Beide vervoersstromen zijn nu een reguliere taak conform de dienstverleningsovereenkomst (DVO) en het productenboek. In 2025 heeft de nadruk gelegen op intensiever relatiebeheer met gemeenten en vervoerders om kwaliteit te borgen. Er vinden structureel overleggen plaats ter ondersteuning en borging van de uitvoering. Deze overleggen zijn op ambtelijk niveau met de deelnemende gemeenten en met de bestuurlijke commissie leerlingenvervoer, waarin de wethouders van de deelnemende gemeenten zitting hebben.

Inmiddels maken 717 unieke leerlingen gebruik van dit vervoer en ongeveer 1.093 leerlingen (inclusief begeleiders) van het gym- en zwemvervoer. Het gym- en zwemvervoer vindt vaak een keer per week per klas plaats. Het leerlingenvervoer vindt bij veel leerlingen 5 dagen in de week plaats waarbij er sprake is van een heen- en een terugrit. Dit is afhankelijk per leerling en kan gedurende het schooljaar ook wijzigen. Een leerling die 5 dagen in de week gebruikmaakt van het leerlingenvervoer staat garant voor ongeveer 400 ritten; 2 ritten per dag, 5 maal in de week en 40 schoolweken per jaar. Bij honderd leerlingen gaat het om 40.000 ritten per jaar.

Wij zien dat het aantal leerlingen gedurende het schooljaar fluctueert. Soms vallen er leerlingen weg, maar er komen ook regelmatig nieuwe leerlingen bij. De tendens laat zien dat het aantal gedurende het schooljaar toeneemt. Bij aanvang van een nieuw schooljaar starten wij met een lager aantal dan waarmee wij geëindigd zijn. Dit heeft ermee te maken dat leerlingen doorstromen naar het middelbaar onderwijs of in staat zijn om met OV te reizen of eigen vervoersmiddelen.

Bij de start van het schooljaar 2024-2025 is er sprake van een chauffeurstekort. Omdat wij alle leerlingen op tijd naar en van school willen laten reizen, is samen met gemeenten en vervoerders gezocht naar een oplossing. Dit heeft geleid tot het inzetten van een touringcar en dit bleek een efficiënte maatregel. De leerlingen melden zich op een vast tijdstip bij een opstaphalte en reizen vanuit deze halte met de touringcar naar hun school. Bij de terugrit worden ze weer bij hun opstaphalte afgezet. In de touringcar is vaste begeleiding aanwezig. Leerlingen, ouders, gemeente, vervoerders en Omnibuzz waren dusdanig positief over de inzet van een touringcar dat wij bij de start van het schooljaar 2025-2026 voor een andere route een tweede touringcar hebben ingezet.

Omnibuzz en gemeenten zijn inmiddels ook aan het kijken of er op meerdere plekken een touringcar ingezet kan worden. In praktijk is gebleken dat het vervoer veel beter voorspelbaar is en tijdig, dat kinderen rustig op school aankomen en dat het vervoer als zeer prettig wordt ervaren. Het inzetten van een touringcar is zinvol vanaf 17 leerlingen per rit omdat het dan financieel rendabel en efficiënt is wat betreft inzet van chauffeurs en begeleiders. Omnibuzz zal op verzoek van gemeenten in andere regio's de instroom van het leerlingenvervoer onderzoeken. Daarnaast lopen voorbereidingen voor de aanbestedingen van Wmo-en leerlingenvervoer met als doel deze in de toekomst beter op elkaar af te stemmen. Dit wordt gezien als kans om efficiëntie te vergroten en risico's zoals personeelstekorten te verminderen.

5.5.2 Implementatie en opvolging jeugdwetvervoer

Eind 2024 hebben de gemeenten Weert, Nederweert, Maasgouw en Echt-Susteren het jeugdwetvervoer opgedragen aan Omnibuzz. Dit vervoer is op 1 augustus 2025 gestart. Deze nieuwe taak is toegevoegd aan de bestaande dienstverlening. In de eerste helft van 2025 heeft Omnibuzz de aandacht met name gericht op de integratie in systemen zoals Tamis en SmartWheels, zodat ritten efficiënt kunnen worden gepland en gecombineerd met Wmo- en leerlingenvervoer. Daarnaast is intensief afgestemd met gemeenten en zorgaanbieders om maatwerk te kunnen bieden en de continuïteit van het vervoer te waarborgen. Er is ook voorbereidend werk verricht om het jeugdwetvervoer een structurele plek te geven in toekomstige aanbestedingen, met specifieke aandacht voor capaciteit en kostenbeheersing.

Voor het borgen van de kwaliteit van het vervoer en het bespreken van casussen vinden elke zes weken overleggen plaats met vervoerders en zo nodig met gemeenten. Omnibuzz zal inzetten op doorontwikkeling richting datagedreven werken, waarbij ritdata en rapportages worden benut om trends te signaleren en beleidsvorming te ondersteunen.

Per 1 januari 2026 is de gemeente Roermond in het jeugdwetvervoer contract ingestroomd. Instroom van jeugdwetvervoer is voor andere gemeenten op aanvraag mogelijk.

6

Pijler III Omnibuzz als slimme organisatie

6. Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is in de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering, klantcommunicatie etc. Als wij het totale vervoer beheersbaar willen houden, is aanvullend beleid nodig. Om adequaat te kunnen reageren op de groeiende uitdagingen in het vervoer en de juiste (landelijke) randvoorwaarden voor een toekomstbestendig vervoerssysteem te creëren, is een sterke, innovatieve en flexibele organisatie nodig. Vanuit inhoudelijke kennis en ontwikkeling van nieuwe ideeën kan Omnibuzz gemeenten optimaal adviseren.

6.1 Intern optimaliseren klantenservice

Omdat het leerlingenvervoer is toegevoegd aan onze dienstverlening, was het noodzakelijk om naast de bestaande klantenservice voor het Wmo-vervoer, ook de ouders en begeleiders van leerlingen, te woord te staan. Ter bevordering van de klantgerichtheid zijn de klantenservice Wmo-vervoer en de klantenservice leerlingenvervoer daarom in 2025 grotendeels samengevoegd, met uitzondering van enkele essentiële basistaken en de aanvangstijden van de diensten. De diensten starten om 07.00 uur en om 07.45 uur. Bij afwezigheid van één van de afdelingen kunnen de desbetreffende werkzaamheden zonder belemmeringen worden overgenomen.

Deze klantenservice beantwoordt tussen 09.00 en 17.00 uur vragen en telefoontjes voor zowel het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer. Door de gedeeltelijke samenvoeging van beide afdelingen zijn medewerkers flexibel inzetbaar op beide werkgebieden. Dit stelt hen in staat om in te springen wanneer één of meerdere collega's uitvallen. Deze werkwijze heeft de kwetsbaarheid van de afdeling leerlingenvervoer aanzienlijk verminderd.

6.2 Optimalisatie finance

In 2025 heeft de afdeling finance belangrijke stappen gezet in professionalisering, digitalisering en het versterken van de interne beheersing. De optimalisatie van de financiële administratie stond hierbij centraal. Door verdere digitalisering, het actualiseren van de Exact software en de gekoppelde maatwerkapplicaties en het stimuleren van incassomachtigingen, zijn processen efficiënter geworden, foutkansen verminderd en is de administratie toekomstbestendiger ingericht. De update naar Exact Globe+ heeft voor een actualisatie van de laatste technieken en beveiliging gezorgd. Daarnaast is het geactualiseerde en afgeslankte addendum met de vervoerders voor 2025 en verder in de processen verwerkt.

Uit de interne audit blijkt dat de financiële administratie adequaat is en voldoet aan wettelijke en interne richtlijnen. Verder droeg finance bij aan organisatiebrede ontwikkelingen op het gebied van informatiebeveiliging, waaronder de doorontwikkeling van het ISMS. Hiermee is de dataveiligheid in financiële processen verder geborgd.

Daarnaast is de Zoho Creator en Zoho Books app geïmplementeerd. Deze app legt de financiële controles en correcties op het vervoer vast en geeft de factuurverzending efficiënter vorm in een systeem. Dit geldt zowel voor het leerlingenvervoer (inclusief touringcarvervoer) jeugdwetvervoer en het gym- en zwemvervoer. Specifiek voor het jeugdwetvervoer zijn de contractuele afspraken van de Europese aanbesteding per 1 augustus 2025 geïmplementeerd. Ook zijn in 2025 de voorbereidingen getroffen en afgerond om het per 1 januari 2026 verplicht zijnde JSON-format voor de IV3 aangifte te hanteren.

Als laatste is het debiteurensaldo structureel laag gebleven en is ruim € 2.000,- afgeschreven ten opzichte van een facturatie van meer dan € 3,8 miljoen. Concreet is er 0,06% afgeschreven aan oninbare vorderingen.

Gezamenlijk hebben deze inspanningen geleid tot verdere modernisering, digitalisering, versterking van controles en

meer transparantie in financiële sturing en verantwoording. Hiermee is een solide basis gelegd voor de continuïteit, efficiëntie en betrouwbaarheid van de financiële processen in de komende jaren.

6.3 Implementatie Wmebv

In 2025 heeft Omnibuzz verdere stappen gezet in de implementatie van de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv). Deze wet richt zich op het borgen van digitale en toegankelijke communicatie tussen overheid en burger. Nadat in 2024 de zorgplicht binnen de Wmebv formeel was vastgesteld, is in 2025 het aanwijzingsbesluit elektronische kanalen publieke dienstverlening voor formele berichten vastgesteld. Hiermee voldoet Omnibuzz aan alle eisen van deze wet, die sinds 1 januari 2026 van kracht is.

In het kader van de doorontwikkeling van de digitale dienstverlening zijn de eisen van de Wmebv geïntegreerd in de ontwikkeling van de nieuwe website en in MijnOmnibuzz. Daarnaast is de toepassing van de wet uitgebreid naar het e-mailverkeer en de digitale formulieren, zodat ook deze communicatiekanalen voldoen aan de gestelde normen. De benodigde aanwijzingsbesluiten zijn voor formele vaststelling voorgelegd aan het bestuur.

Op het gebied van digitale toegankelijkheid zijn belangrijke maatregelen getroffen. Documenten in de Omnibuzz Maatwerk Applicatie (OMA) zijn drempelvrij gemaakt. Ook is in november 2025 een toegankelijkheidsinspectie van de vernieuwde website uitgevoerd, waarbij getoetst is aan de eisen van WCAG 2.2 AA. Het bevorderen van bewustwording en kennisopbouw onder medewerkers maakte eveneens onderdeel uit van de implementatie. In dit kader zijn trainingen verzorgd over digitale toegankelijkheid en het toepassen van begrijpelijke taal op B1-niveau.

Tot slot is ingezet op een zorgvuldige afstemming met andere relevante wetgeving, waaronder de Wet open overheid (Woo) en de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Door deze integrale benadering wordt geborgd dat de digitalisering van processen en communicatie niet alleen voldoet aan de Wmebv, maar ook aansluit bij bredere eisen op het gebied van transparantie, toegankelijkheid en privacy.

6.4 Digitaal archief

In 2025 heeft Omnibuzz verdere stappen gezet in het borgen van een zorgvuldig en duurzaam informatiebeheer volgens de Archiefwet. De archiefinspecteur van het RegioArchief Sittard-Geleen voerde in mei 2025 toezicht uit, waarbij aandacht was voor informatiebeleid, ordening, vernietiging en digitale duurzaamheid. De bevindingen bevestigen dat Omnibuzz structureel werkt aan verbetering van haar informatiehuishouding.

Het programma ‘Informatie op orde’, gestart in 2024, vormde ook in 2025 de basis voor de doorontwikkeling van het archiefbeheer. Belangrijke onderdelen waren het duurzaam toegankelijk maken van informatie en het jaarlijks verantwoorden aan zowel de gemeentearchivaris als de Provincie Limburg.

Daarnaast is gewerkt aan een compliant werkwijze voor de vernietigingsplicht. Om betrouwbare managementinformatie te kunnen blijven genereren, is in 2025 een doorlopende machtiging verkregen voor het geautomatiseerd anonimiseren van rit- en klantdata en het vernietigen van gekoppelde documenten. Deze procedure voldoet aan de eisen uit de Archiefwet en de AVG en sluit aan op het informatiebeleid van Omnibuzz. Dit proces wordt vanaf 2025 structureel toegepast op de data.

Met deze stappen heeft Omnibuzz haar informatiebeheer verder geprofessionaliseerd en de wettelijke borging van archief- en privacy-verplichtingen versterkt.

6.5 Ontwikkelen nieuwe website

Omnibuzz heeft in 2025 de nieuwe website verder ontwikkeld. Op 22 september 2025 is de vernieuwde website opgeleverd en live gezet. Hierbij is gekozen voor een modernere vormgeving en een andere indeling, zodat

de website beter aansluit op de huidige en toekomstige dienstverlening van Omnibuzz. De website bestaat uit verschillende achterliggende onderdelen die voor de gebruiker één geheel vormen. Hierdoor kan informatie per doelgroep, zoals de pagina's voor het Wmo-vervoer, het nieuwe onderdeel routevervoer en leerlingenvervoer en de ReisWijzer, die sinds 1 januari 2025 inzicht biedt in al het lokale aanvullende vervoer per gemeente, beter worden ingericht. Deze vernieuwde structuur maakt het voor klanten en gemeenten eenvoudiger om snel de juiste informatie te vinden.

Bij de bouw van de website is digitale toegankelijkheid vanaf het begin als uitgangspunt genomen. De toegankelijkheidsinspectie staat gepland voor eind 2025 en wordt naar verwachting begin 2026 afgerond. De verwachting is dat de website volledig zal voldoen aan de WCAG 2.2 AA eisen. Daarnaast is de website voorbereid op toekomstige wettelijke verplichtingen, zoals het actief openbaar maken van documenten onder de Wet open overheid (Woo) en het toegankelijk aanbieden van vergaderstukken en beleidsinformatie. Hiervoor is een passend publicatieplatform opgenomen in de technische inrichting.

Voorafgaand aan de livegang hebben collega's van de klantenservice, ritreservering en het meldpunt klachten de website getest. Hun opmerkingen zijn, waar mogelijk, verwerkt in de definitieve versie. Bij de lancering zijn klanten, bestuurders, contactambtenaren en communicatieadviseurs van de deelnemende gemeenten geïnformeerd over de nieuwe website en over de wijzigingen in structuur en navigatie.

6.6 Begrijpelijke taal

In 2025 heeft Omnibuzz verdere stappen gezet in het toepassen van begrijpelijke taal in de communicatie met klanten en partners. Het uitgangspunt blijft dat alle communicatie zo toegankelijk en laagdrempelig mogelijk moet zijn, waarbij duidelijke teksten op B1-niveau de standaard vormen.

Bij de doorontwikkeling van digitale middelen, zoals de nieuwe website, MijnOmnibuzz en het debiteurenportaal, is nadrukkelijk rekening gehouden met begrijpelijke taal. In ons jaarplan is opgenomen dat wij systemen en klantprocessen inrichten met gebruiksvriendelijke, helder geformuleerde teksten die beter aansluiten bij de diversiteit van de doelgroepen van Omnibuzz.

Daarnaast is in 2025 verder gewerkt aan professionalisering van de schrijfvaardigheid van medewerkers. De communicatieadviseur ondersteunt teams actief bij het toepassen van heldere taal. Schrijfvaardigheidstrainingen maken structureel deel uit van de interne ontwikkelagenda. Deze aanpak is ook opgenomen in de planning van 2026.

Omnibuzz blijft zich inzetten voor begrijpelijke en toegankelijke communicatie die aansluit bij de behoeften van haar klanten.

6.7 Implementatie gedragsverandering

Gedragsverandering is een structureel terugkerend thema en dus een belangrijke pijler voor de verdere professionalisering van de organisatie bij de uitwerking van ons beleid, onze communicatie en onze dienstverlening. Wij onderzoeken per project de gedragingen, behoeften en persoonskenmerken van klanten en gaan na wat verschillende klantgroepen motiveert of juist hindert in hun reis.

Gedragsverandering is ook een essentiële bouwsteen geweest voor de ontwikkeling van publieke mobiliteit. Bij de voorbereiding van pilots (zoals de Regio Deal pilot in Noord-Limburg) is gekeken naar:

- Hoe reizigers (Wmo- en andere doelgroepen) keuzes maken in mobiliteit.
- Welke gedragsprikkels nodig zijn om klanten beter te begeleiden richting OV of andere alternatieven.
- Hoe medewerkers en partners beter kunnen inspelen op beperktere zelfregie van bepaalde groepen.

Deze inzichten droegen bij aan effectievere interventies, betere klantbegeleiding en een betere aansluiting van de dienstverlening op de beperkte zelfregie van bepaalde klantgroepen.

6.8 Andere dienstverlening en advisering gemeenten

De dienstverlening van Omnibuzz aan de deelnemende gemeenten is vastgelegd in een DVO en een uitgebreid productenboek als bijlage. Deze bijlage beschrijft gedetailleerd welke taken Omnibuzz voor de gemeenten uitvoert en de kwaliteitseisen die hiervoor gelden. Dit productenboek is in 2025 geëvalueerd en leggen wij begin 2026 voor aan het bestuur.

6.8.1 Informatie, communicatie en relatiebeheer

In 2024 hebben zeven Zuid-Limburgse gemeenten Omnibuzz verzocht bezuinigingsvoorstellen uit te werken met het oog op het verwachte 'ravijnjaar' 2026. Omnibuzz heeft dit verzoek uiterst serieus genomen en direct een inventarisatie uitgevoerd van alle mogelijke besparingsrichtingen. Vervolgens heeft het algemeen bestuur een uitwerkingsrichting vastgesteld. Hierin wordt benadrukt dat samenwerking en centralisatie waar mogelijk kunnen bijdragen aan kostenreductie. Eerdere ervaringen laten zien dat dit op onderdelen haalbaar is, zoals bij archief en salarisadministratie. Omnibuzz staat open voor een verdere verkenning in een door het bestuur geopperde regionale werkgroep. Overigens zijn wij nog steeds in afwachting van de start van deze werkgroep. Daarnaast zijn al interne beheersmaatregelen ingezet om externe inhuur structureel te minimaliseren.

De uitwerkingsrichting benadrukt dat substantiële besparingen alleen verantwoord kunnen worden bereikt via gerichte maatregelen die aansluiten op de gemeentelijke context, zoals het terugdringen van excessen in vervoer, het bieden van alternatieven voor veelgebruikers, verdere digitalisering en efficiëntere indicatiestelling. Omnibuzz kan dat niet alleen en is hierbij afhankelijk van de gemeenten. Dit geeft duidelijk aan dat het vervoer het beste aangestuurd wordt vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Omnibuzz blijft dit in nauwe samenwerking met gemeenten verder uitwerken en monitoren.

Eerdergenoemde samenwerking bevordert verder de onderlinge uitwisseling van ideeën en zorgt ervoor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz optimaal kunnen benutten om hun beleid vorm te geven. Om die wisselwerking op gang te houden, informeren wij via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken en voorleggen ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking zo goed en transparant mogelijk vorm te geven. Wij investeren in de relatie met individuele gemeenten door bijvoorbeeld nieuwe bestuurders en contactambtenaren uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek. Zo blijft de continuïteit bij de gemeente geborgd en blijven de lijnen met Omnibuzz kort.

Op het gebied van klantcommunicatie heeft Omnibuzz in 2025, net als in eerdere jaren, zowel interne als externe communicatiewerkzaamheden uitgevoerd. Naast de uitvoering van reguliere communicatietaken is ook strategisch communicatieadvies verleend om de kwaliteit en consistentie van de informatievoorziening te waarborgen. De werkzaamheden omvatten onder meer het informeren van klanten via (nieuws)brieven, het vervangen van taxipoints, het actueel houden van de website en het vervaardigen van nieuw fotomateriaal. Ook is invulling gegeven aan 'Omnibuzz in cijfers', waarin actuele kerncijfers inzichtelijk worden gemaakt en zijn mediacontacten onderhouden, zowel proactief als reactief, om een heldere en betrouwbare beeldvorming richting de buitenwereld te ondersteunen.

6.8.2 Omgaan met verward gedrag en dementie

Omnibuzz bemerkt een steeds grotere zorgzwaarte bij de Wmo-klanten. Dit heeft grote invloed op de uitvoering van het Wmo-vervoer en op de duur van de telefoongesprekken bij de klantenservice en het callcenter. Agressie komt steeds vaker voor en wordt heviger. Naast inhoudelijke vragen, heeft Omnibuzz in 2025 meermaals contact gehad met de gemeenten over klachten die betrekking hadden op verward gedrag of agressie.

Het is van belang dat onze medewerkers kunnen omgaan

met verward gedrag of dementie. Daarom hebben zij in 2025 fysieke trainingen gevolgd bij Alzheimer Limburg en hebben wij opnieuw het certificaat 'Samen dementievriendelijk' ontvangen.

De indicaties 'extra zorg', 'persoonlijke overdracht' en 'verplichte begeleiding' zorgen ervoor dat het vervoer voor klanten met (beginnende) dementie of andere vormen van beperkte zelfregie aansluit op de behoeften van de klant en van de vervoerder. In 2025 hebben 25 klanten de indicatie 'extra zorg', 42 klanten 'persoonlijke overdracht' en 340 'verplichte begeleiding' gekregen. In totaal is dit nog een heel klein aandeel van het totale aantal pashouders, namelijk 1,01%, hetgeen een lichte daling is ten opzichte van 2024 (1,06%).

In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zorgen dat vervoerspecificaties voor klanten passend zijn en het beheersbaar houden van het vervoer. Ook is er in het afgelopen jaar aandacht gevraagd voor het 'Meldpunt verward gedrag' (dementie), de reisbudgetten en de kosten van maatwerk en aanvullende reisspecificaties.

6.8.3 Klachten

Omnibuzz behandelt iedere klacht zorgvuldig. Contact met gemeenten en vervoerders is daarbij erg belangrijk. Wij kunnen gemeenten adviseren in het opleggen van een sanctie, zoals het 'tijdelijk' vervoersverbod. Als het gaat om agressie in het vervoer, treedt het agressieprotocol in werking en nemen wij altijd contact op met de gemeente om de specifieke casus te bespreken. Aangezien dit veel uiteenlopende oorzaken kan hebben, is maatwerk een vereiste.

Over het Wmo-vervoer zijn er in 2025 in totaal 2.736 klachten ingediend. Dit is een daling van 1,5% ten opzichte van 2024. Van 29 klachten is de status niet duidelijk omdat deze nog niet beoordeeld zijn of niet beoordeeld kunnen worden (beoordelingscategorie 'geen oordeel'). In 2025 zijn 270 klachten in deze categorie ingediend. Dit is een stijging van 13,92% ten opzichte van 2024. Van de 2.437 klachten die wél zijn beoordeeld, zijn er 1.306 gegrond verklaard (53,6%). Op 1.028.433 ritten betekent dit ongeveer 1,3 gegronde klacht per 1.000 ritten. Deze cijfers laten een daling zien ten opzichte van 2024. Toen was 65% van de klachten gegrond en betrof het 1,6 gegronde klacht per 1.000 ritten. Ook in 2025 blijven de klachten ruim onder de afgesproken kwaliteitsnorm van (maximaal) 3 gegronde klachten op 1.000 ritten. De klachten richten zich doorgaans op reguliere zaken zoals te laat of niet opgehaald, te lang in het voertuig of opmerkingen over de chauffeur.

Over het leerlingenvervoer zijn er in totaal 290 klachten ingediend in 2025. In de categorie 'geen oordeel' kent het leerlingenvervoer 77 klachten op jaarbasis. Van de 213 klachten die wél zijn beoordeeld, zijn er 185 (deels) gegrond verklaard (86,85%). Op 216.249 ritten betekent dit ongeveer 0,9 gegronde klacht per 1.000 ritten. In 2025 blijven de klachten ruim onder de afgesproken kwaliteitsnorm van (maximaal) 3 gegronde klachten op 1.000 ritten. De klachten richten zich doorgaans op reguliere zaken zoals te laat of niet opgehaald, de route of klachten over het gedrag van de chauffeur.

Voor zowel het Wmo-vervoer als het leerlingenvervoer wordt op basis van de soort klachten samen met de vervoerder gekeken naar een eventueel verbeterplan, zodat de klachten zich bij deze klanten niet opstapelen. Zo voorkomen wij groeiende onvrede of escalatie en kunnen wij structurele knelpunten in de dienstverlening minimaliseren.

In 2025 heeft er geen zitting van de klachtencommissie plaatsgevonden. Om excuses aan te bieden of omdat er onterecht is gehandeld in het Wmo-vervoer, hebben wij of de vervoerder in 2025 in totaal 22 attenties naar klanten gestuurd. Bij het leerlingenvervoer zijn er geen attenties gestuurd.

6.8.4 Kwaliteitsbeleid

In 2025 heeft Omnibuzz het kwaliteitsbeleid verder doorontwikkeld door beter inzicht te krijgen structureel inzicht te krijgen in de kwaliteit van onze organisatie en de samen-

werking met vervoerders. Het medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) werd voor de tweede keer gehouden en gaf met een respons van 73% een betrouwbaar beeld. Medewerkers waardeerden Omnibuzz met een 8,0. Een lichte daling ten opzichte van 2024 (8,4), vooral veroorzaakt door de hoge werkdruk tijdens de opstart van het leerlingenvervoer. Desondanks blijft de algemene tevredenheid hoog en vormt het MTO een belangrijk instrument voor interne verbeterpunten.

Parallel daaraan werd opnieuw het opdrachtnemerstevredenheidsonderzoek (OTO) uitgevoerd onder de vervoerders. De resultaten tonen een positieve waardering voor communicatie, samenwerking en ondersteuning door Omnibuzz. Daarnaast biedt het onderzoek concrete aanknopingspunten voor verdere professionalisering, zoals aandacht voor de bonus-malusregeling en de toenemende zorgtaken van chauffeurs. Omnibuzz wordt door de vervoerders gewaardeerd met een 8,0.

6.8.5 Klanttevredenheidsonderzoek

In 2025 heeft Omnibuzz opnieuw deelgenomen aan de landelijke benchmark van het 'Continu Klanttevredenheidsonderzoek' (CKTO), uitgevoerd door onderzoeksbureau Moventem. In deze benchmark worden de resultaten van het Wmo-vervoer van meer dan vijftien andere regio's, waaronder Avan, PlusOV, Regiotaxi Haaglanden, Taxbus Eindhoven en RegioRijder vergeleken.

Uit de benchmark van 2025 blijkt dat Omnibuzz zich op vrijwel alle onderdelen in de bovenste regionen bevindt. De scores zijn stabiel door het grote aantal respondenten, wat resulteert in een kleine foutmarge en daarmee een hoge betrouwbaarheid van de resultaten. In 2025 zijn 5.311 mensen gevraagd naar hun ervaringen tijdens de rit. In 2024 waren dit 4.628 mensen. Dit zorgt voor betrouwbare en representatieve resultaten. De gemiddelde waardering van de klanten is een 8,2 en is vergelijkbaar met voorgaand jaar (8,3).

De benchmark laat zien dat Omnibuzz op alle hoofdonderdelen, zoals tevredenheid over de rit, stiptheid en klantcontact, bovengemiddeld scoort. Alleen bij het onderdeel 'duidelijkheid van de ophaaltijd' wordt incidenteel een lagere score zichtbaar, iets wat bij de deelnemende regio's als nieuw aandachtspunt wordt gemonitord. Omdat wij steeds meer doen aan benchmarking en resultaten vergelijken op tevredenheid met andere regio's in Nederland, levert dit nuttige contacten op. Bovendien zien wij hier een bevestiging van de positieve resultaten in ons vervoersgebied.

"De benchmark laat zien dat Omnibuzz op alle hoofdonderdelen, zoals tevredenheid over de rit, stiptheid en klantcontact, bovengemiddeld scoort."


nnibuzz

7

Privacy en informatie-beveiliging

7. Privacy en informatiebeveiliging

Door de toename van cyberdreigingen neemt het belang van privacy en informatiebeveiliging toe. Met preventieve maatregelen en zorgvuldig handelen bij incidenten zorgen wij voor veilige en betrouwbare dienstverlening.

Omnibuzz werkt met een jaarlijks privacyplan om planbare, projectmatige activiteiten in het kader van privacy op te leveren. Sinds de intrede van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) dient Omnibuzz verantwoording af te leggen aan het bestuur. Sinds 2021 ziet Daadkracht voor ons toe op de naleving van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) met de inzet van de functionaris gegevensbescherming. Daarnaast adviseert Daadkracht in privacy- en informatiebeveiligingsvraagstukken.

In 2025 zijn 11 beveiligingsincidenten geregistreerd. Het betrof incidenten door menselijk handelen. Alle incidenten zijn opgelost met de betreffende betrokkene(n). Er waren geen technische inbreuken.

Omnibuzz heeft in 2025 geïnvesteerd in de uitvoering van een aantal langlopende projecten, zoals het op orde brengen van de informatiehuishouding, duurzame opslag ritgegevens en het realiseren van het Information Security Management System (ISMS).

Concreet is er rondom het thema privacy en informatieveiligheid het volgende gebeurd:

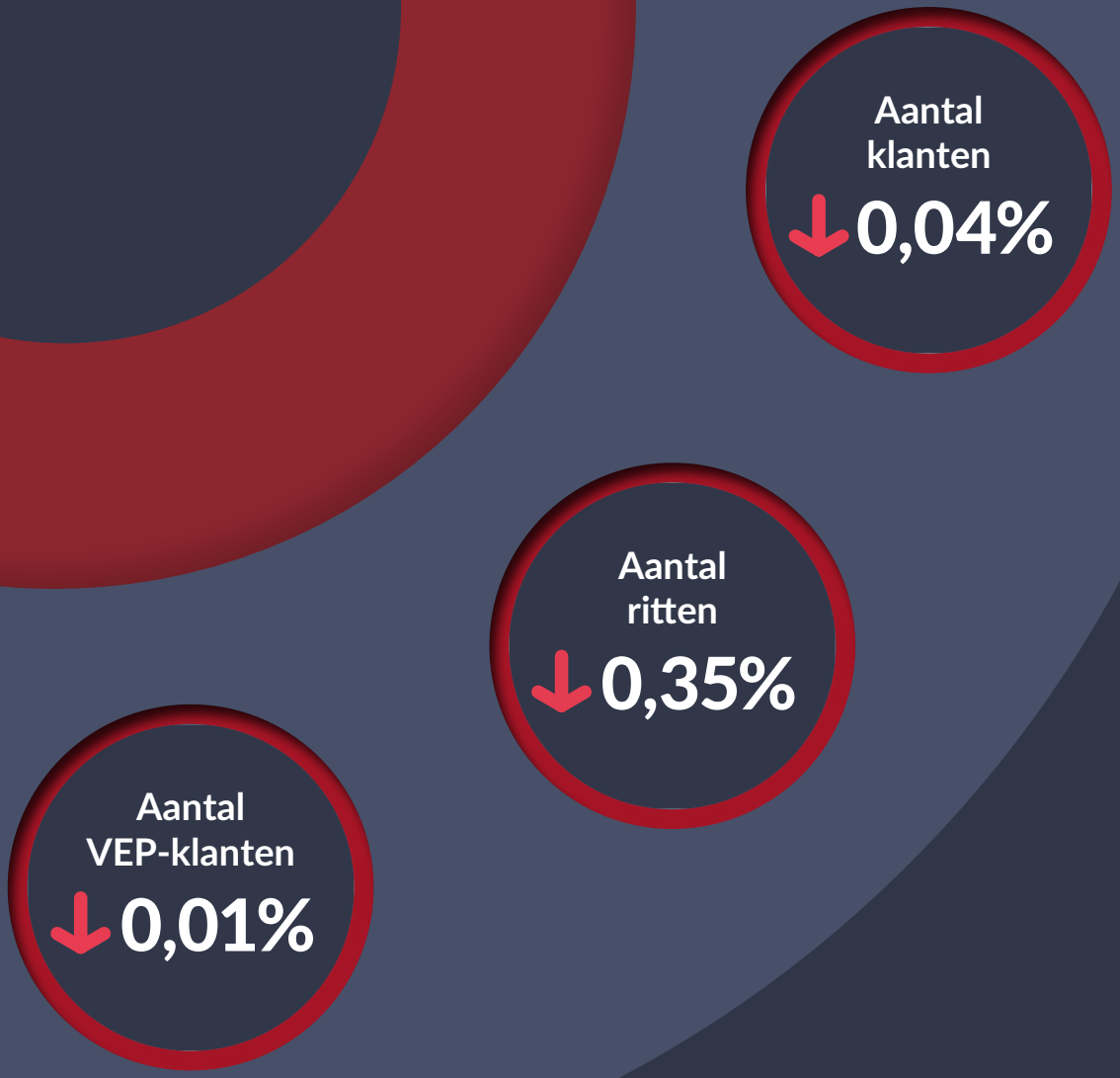
- Vaststellen informatiebeleid Omnibuzz. Dit beleid is gericht op een actuele en transparante beschrijving van gebruik en delen informatie.
- Doorvoeren van ‘Advies bewaren ritgegevens’; geanonimiseerd archiveren van ritgegevens, zodat Omnibuzz de gegevens zonder privacyrisico kan blijven gebruiken voor analyse.
- Nieuwe verwerkersovereenkomsten in het kader van leerlingenvervoer en uitgebreide dienstverlening.
- Realisatie van het Information Security Management System (ISMS). Invullen van de controls, bewijslast en verantwoordelijkheden binnen Omnibuzz.
- Aanwijzingsbesluit vastgesteld voor de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv).

De samenhang van de projecten heeft gezorgd voor meer inzicht in de informatievoorziening en het doorvoeren van maatregelen om informatie die niet meer nodig is te vernietigen en te bewaren informatie op een verantwoorde duurzame wijze op te slaan. Dit heeft in mei 2025 geleid tot een positieve reactie van de archiefinspectie op de werkwijze van Omnibuzz in het kader van informatiebeheer.

In 2026 staat een aantal grote taken en projecten op het programma. Hiervoor zijn in de laatste maanden van 2025 voorbereidingen getroffen. Voor volgend jaar staat bijvoorbeeld het actualiseren van de DVO, het verwerkingenregister en de invloed van de nieuwe cyberbeveiligingswet op het programma.

Voor een uitgebreide toelichting op de privacy activiteiten in 2025 brengt de functionaris gegevensbescherming een jaarverslag 2025 uit (februari 2026) als verplicht onderdeel van de AVG.


163
omnibuzz
TAXI NELISSEN
043 - 407 1343
omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
G-210-RR


Aantal klanten
0,04%
Aantal ritten
0,35%
Aantal VEP-klanten
0,01%

8

Omnibuzz in cijfers Wmo-vervoer

8. Omnibuzz in cijfers Wmo-vervoer

8.1 Ontwikkeling klantenbestand

In 2025 is het Wmo-klantenbestand van Omnibuzz afgenomen van 40.177 naar 40.159 klanten (- 0,04 %). Op gemeenteniveau zien wij forse verschillen. In een aantal gemeenten neemt het aantal klanten, soms zelfs vrij sterk, toe. Het betreft de gemeente Beesel (+ 9,09%) en de gemeente Echt-Susteren (+ 8,35%). Waar de gemeente Gulpen-Wittem in 2024 een daling kende van maar liefst 14,5%, is in 2025 een stijging te zien van iets meer dan 10%. In de gemeente Valkenburg aan de Geul steeg het aantal klanten (+ 7,81%) en in de gemeente Peel en Maas ook (+ 6 ,73%). De gemeente Weert heeft haar klantenbestand in 2025 opgeschoond, hetgeen een daling van het klantenbestand opleverde van maar liefst - 21,49%.

8.1.1 Voor Elkaar Pas

Van onze Wmo-klanten is 23,4% in het bezit van een Voor Elkaar Pas (VEP) en 86,2% van hen heeft de bijbehorende begeleiderspas. In 2025 is ingezet op het vergroten van de aantrekkelijkheid en de bekendheid van de VEP. Dit is echter nog niet terug te zien in de cijfers, want het percentage van klanten met een VEP is gedaald met 0,1%, terwijl het percentage klanten met een begeleiderspas is gestegen met een kleine 0,2%. Het percentage klanten met een VEP-pas varieert van 13,1% in de gemeente Brunssum tot 31% in Maastricht. Deze verschillen kunnen verklaard worden door de 'dekkingsgraad' van het OV en een actief lokaal beleid om OV-gebruik te stimuleren.

8.1.2 Ontwikkeling vervoersvolume

In 2025 zijn in totaal 1.028.433 ritten voor het Wmo-vervoer gereden. Dat is een daling van - 0,35% ten opzichte van voorgaand jaar. Geconcludeerd kan worden dat het vervoer weer stabiel is en 2019 niet meer als vergelijksjaar opgenomen zal worden in dit jaarverslag.



“ In 2025 is het Wmo-klantenbestand van Omnibuzz afgenomen van 40.177 naar 40.159 klanten (- 0,04 %). Op gemeenteniveau zien wij forse verschillen. ”

8.1.3 Tabel overzicht aantal ritten Wmo-vervoer

Per maand	2025	2024	2025 t.o.v. 2024
Januari	87.853	86.364	1,72%
Februari	82.339	80.232	2,63%
Maart	84.097	90.374	6,95%
April	86.977	86.979	0,00%
Mei	86.936	88.463	-1,73%
Juni	82.862	85.612	-3,21%
Juli	81.925	82.649	-0,88%
Augustus	82.731	81.251	1,82%
September	88.158	86.614	1,78%
Oktober	91.277	91.095	0,20%
November	88.609	88.521	0,10%
December	84.669	83.935	0,87%
Totaal	1.028.433	1.032.089	-0,35%

In 2023 is de afrekening niet meer op zones gebaseerd maar op kilometers. Vanaf dat moment zijn enkel de kilometers inzichtelijk in het jaarverslag. Opmerkelijk is dat de procentuele daling ten opzichte van 2025 in kilometers vrijwel gelijk (-0,86%) is aan de procentuele daling in ritten (-0,35%).

8.1.4 Tabel overzicht kilometers per maand

Per maand	2025	2024	2025 t.o.v. 2024
Januari	556.527	544.907	2,13%
Februari	531.355	515.603	3,06%
Maart	558.539	590.824	-5,46%
April	571.628	566.053	0,98%
Mei	573.547	583.980	-1,79%
Juni	545.825	574.145	-4,93%
Juli	539.432	549.689	-1,87%
Augustus	550.195	542.019	1,51%
September	567.136	574.542	-1,29%
Oktober	588.761	598.637	-1,65%
November	574.380	575.750	-0,24%
December	552.872	551.994	0,16%
Totaal	6.710.197	6.768.143	-0,86%

8.1.5 Tabel overzicht kilometers per gemeente voor Wmo-vervoer

Per gemeente	2025	2024	2025 t.o.v. 2024
Beek	83.548	82.164	1,68%
Beekdaelen	224.928	241.688	-6,93%
Beesel	64.550	69.613	-7,27%
Bergen	61.647	65.269	-5,55%
Brunssum	251.996	254.533	-1,00%
Echt-Susteren	243.307	233.545	4,18%
Eijsden-Margraten	189.696	213.796	-11,27%
Gennep	76.579	85.162	-10,08%
Gulpen-Wittem	128.104	126.277	1,45%
Heerlen	719.077	703.107	2,27%
Horst ad Maas	184.492	178.571	3,32%
Kerkrade	481.946	468.549	2,86%
Landgraaf	376.167	360.401	4,37%
Leudal	165.540	174.483	-5,13%
Maasgouw	145.276	153.149	-5,14%
Maastricht	841.301	864.616	-2,70%
Meerssen	164.784	170.095	-3,12%
Nederweert	38.857	50.013	-22,31%
Peel en Maas	176.629	170.071	3,86%
Roerdalen	81.436	89.409	-8,92%
Roermond	194.460	202.972	-4,19%
Simpelveld	62.215	52.635	18,20%
Sittard-Geleen	747.466	729.425	2,47%
Stein	104.923	103.289	1,58%
Vaals	81.176	79.591	1,99%
Valkenburg ad Geul	164.396	178.369	-7,83%
Venlo	321.315	330.148	-2,68%
Venray	150.100	147.806	1,55%
Voerendaal	65.043	66.713	-2,50%
Weert	119.245	122.681	-2,80%
Totaal	6.710.197	6.768.144	-0,86%

De gemeente Simpelveld kent de grootste stijging (18,20%) en steekt hiermee ook boven de rest uit. Gemiddeld is er bij gemeenten een stijging rond de 2%. Er is bij 17 gemeenten een daling te zien, variërend van 1% tot maar liefst 22 %. De gemeente Nederweert kent de grootste daling van 22,3%.

8.2 Kwaliteitscontroles vervoerders

Omnibuzz verricht dagelijks kwaliteitscontroles en houdt permanent de belangrijkste kwaliteitsindicatoren bij, zoals klachten, dataterugkoppeling, no shows etc. Afwijkingen van de afgesproken normen signaleren wij tijdig. Naar aanleiding hiervan zetten wij verbetertrajecten met het desbetreffende taxibedrijf in gang.

8.2.1 Punctualiteit

In 2025 was er in het Wmo-vervoer sprake van een goede performance bij de vervoerders. Dit heeft geleid tot de volgende malussen en bonussen:

Maand 2025	Aantal bonussen	Aantal malussen
Januari	8	0
Februari	7	0
Maart	6	0
April	8	0
Mei	2	0
Juni	4	0
Juli	6	0
Augustus	3	0
September	2	2
Oktober	1	2
November	1	0
December	5	0
Totaal	53	4

8.2.2 Ritten zonder data

Het percentage dataterugkoppeling moet minimaal 95% bedragen. In 2025heeft er van 1509 ritten geen dataterugkoppeling plaatsgevonden. Dit komt overeen met een percentage van 0,15%. Ten opzichte van 2024 is dit een daling van 0,44%.

8.2.3 Emissienorm

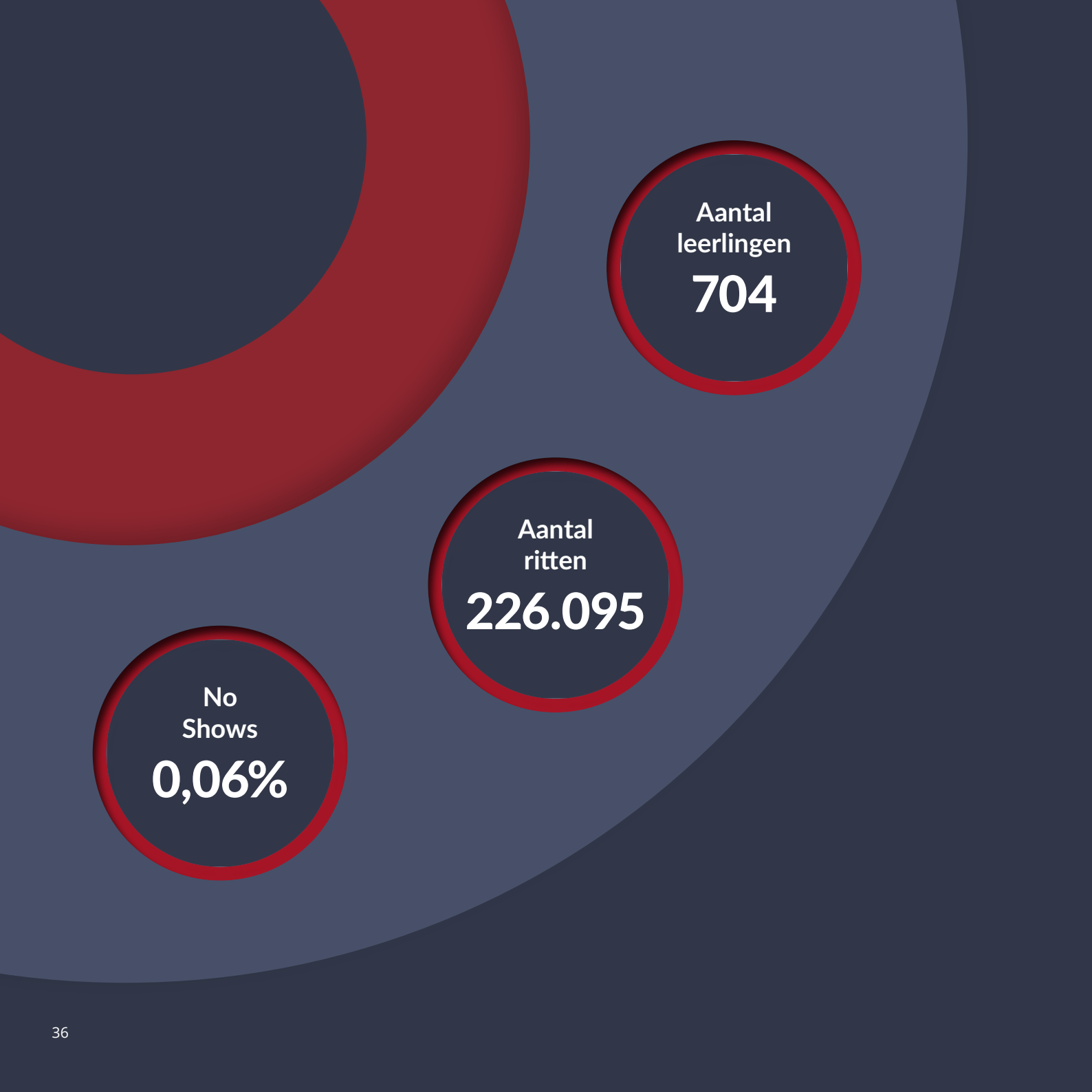
Hierbij is rekening gehouden met de huidige ontwikkelingen en beschikbaarheid van elektrische (en andere duurzame) voertuigen.

Perceel	Afgesproken duurzaamheids-percentage	Gerealiseerde duurzaamheids-percentage december 2025
Perceel 1	27,0	36,6
Perceel 2	28,0	33,2
Perceel 3	25,0	26,9
Perceel 4	31,0	30,9
Perceel 5	30,0	28,9
Perceel 6	30,0	49,9
Perceel 7	20,0	37,7
Perceel 8	22,0	25,1

Perceel 4 en 5 hebben de duurzaamheidsdoelen niet behaald wegens te veel defecte voertuigen en lange wachttijden voor de onderdelen die hiervoor nodig waren. Daarnaast zien wij ook dat een aantal vervoerders ruim boven de afgesproken norm zit. Wij zullen dit jaar en de komende contractjaren groei in het percentage zero emissie blijven stimuleren.

8.2.4 No Show

Ondanks dat Omnibuzz actief klanten waarvan de ritten frequent zijn loos gemeld benaderd, bedraagt het aantal no shows in 2025 in totaal 23.282 ritten. Dit is 2,26% ten opzichte van het streefcijfer 2%. Het percentage loosmeldingen is iets afgenomen ten opzichte van 2024 (2,38%). De oorzaak voor de loosmeldingen ligt in de meeste gevallen niet bij de vervoerder, maar bij de klant die bijvoorbeeld fouten maakt bij het boeken van ritten of vergeet dat een rit is geboekt. Dit is voor de vervoerders dubbel nadelig, want deze ritten worden niet afgerekend. Er zijn geen significante verschillen tussen de percelen.


Aantal leerlingen
704
Aantal ritten
226.095
No Shows
0,06%

9

Omnibuzz in cijfers leerlingenvervoer

9. Omnibuzz in cijfers leerlingenvervoer

9.1 Ontwikkeling klantenbestand

In 2025 hadden wij gemiddeld 704 unieke leerlingen.

Tabel overzicht leerlingen

Maand	Aantal leerlingen
Januari	693
Februari	714
Maart	723
April	746
Mei	757
Juni	767
Juli	772
Augustus	638
September	648
Oktober	658
November	668
December	674

Tabel overzicht leerlingen per gemeente op de laatste schooldag van het jaar

Gemeente	Aantal leerlingen
Echt-Susteren	143
Maasgouw	102
Nederweert	77
Roerdalen	110
Roermond	148
Weert	94
Totaal	674

Wij nemen de laatste schooldag van het schooljaar, omdat het aantal leerlingen per maand fluctueert.

9.2 Ontwikkeling vervoersvolume

In 2025 zijn in totaal 226.095 ritten in het leerlingenvervoer gereden.

Tabel overzicht aantal ritten leerlingenvervoer

Maand	Aantal ritten
Januari	24.265
Februari	24.763
Maart	19.251
April	17.933
Mei	20.953
Juni	25.149
Juli	4.434
Augustus	10.208
September	22.540
Oktober	18.983
November	21.435
December	16.181
Totaal	226.095

Tabel aantal ritten per gemeente voor leerlingenvervoer

Gemeente	Aantal ritten
Echt-Susteren	48.267
Maasgouw	33.973
Nederweert	24.118
Roerdalen	38.213
Roermond	51.826
Weert	29.698
Totaal	226.095

9.3 Kwaliteitscontroles vervoerders

Ook bij het leerlingenvervoer voeren wij dagelijks kwaliteitscontroles uit. Afwijkingen van de afgesproken normen signaleren wij tijdig. Naar aanleiding hiervan zetten wij verbetertrajecten met het desbetreffende taxibedrijf in gang.

9.3.1 Punctualiteit

Voor het leerlingenvervoer is de bonus-malus over 2025 wel opgelegd, echter nog niet geïncasseerd. Ten aanzien van de bonus-malusregeling waren er veel discussies met de vervoerders en onduidelijkheden in de data. Samen met adviesbureau Forseti werkt Omnibuzz aan de uitwerking van de bonus-malusregeling van het leerlingenvervoer. Wij verwachten in het eerste halfjaar van 2026 de malussen van 2025 te incasseren op basis van het programma van eisen, echter wel met een verfijnde werkinstructie en de mogelijkheid om data te corrigeren. Tevens zullen wij in Q1 van 2026 direct over de voorgaande maanden de bonus dan wel malus uitbetalen of opleggen.

9.3.2 Ritten zonder data

In het leerlingenvervoer zijn 48.193 ritten waarvan geen data zijn teruggekoppeld, hetgeen overeenkomt met een percentage van 22,29%.

Het aantal ritten zonder data is te hoog. Dit heeft te maken met het ‘te laat’ aanleveren van data. Als ritdata na 00.00 wordt aangeleverd, worden deze gegevens niet meer geautomatiseerd meegenomen in ons systeem. De reden dat data niet per direct wordt aangeleverd kan verschillen. De meest voorkomende reden is dat de rit is weggezet bij een onderaannemer.

Momenteel beoordelen wij zowel de kwaliteit als de omvang van de beschikbare data. Daarbij leggen wij vast hoe deze datastroom kan worden verbeterd en waar nodig in een later stadium kan worden aangevuld.

9.3.3 No shows

Voor het leerlingenvervoer bedraagt het aantal no shows in 2025 in totaal 120 ritten. Dit is 0,06% ten opzichte van het streefcijfer 2%. Er is een piek te zien in de maanden september en november.

“ Ook bij het leerlingenvervoer voeren wij dagelijks kwaliteitscontroles uit. Afwijkingen van de afgesproken normen signaleren wij tijdig. Naar aanleiding hiervan zetten wij verbetertrajecten met het desbetreffende taxibedrijf in gang. ”







10 Overlegstructuren

10. Overlegstructuren

10.1 Bestuur

Het algemeen bestuur van Omnibuzz bestaat uit de wethouders van de 30 aangesloten gemeenten. Conform artikel 9 van de Gemeenschappelijke Regeling bestaat een dagelijks bestuur uit 7 leden; drie uit Noord- en Midden-Limburg en vier uit Zuid-Limburg. De heer Zwijnenberg, wethouder Roermond, is in 2022 als voorzitter benoemd. De volledige samenstelling van beide besturen in 2025 staat in onderstaande overzichten.



Leden algemeen bestuur

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Marcel Meurkens
Beesel	Linda Nijssen-van den Beucken
Beekdaelen	Jeanette Quadvlieg
Bergen	Wouter Bollen
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Patrick Hoenselaar
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Alex Schiffeler
Leudal	Huub van Helden
Maasgouw	Rob Cretskens
Maastricht	Jeroen Hoenderkamp
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Jorik Franssen (plaatsvervangend lid)
Peel en Maas	Thijs van Lierop
Roerdalen	Loes Vestjens
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Simpelveld	Andrea Ernes
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Stein	Joep Ummels
Vaals	Erica Jaegers
Valkenburg	Jef Kleijnen
Venlo	Jacques Smeets
Venray	Martin Leenders
Voerendaal	Patrick Leunissen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Maastricht	Jeroen Hoenderkamp
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Venlo	Jacques Smeets

10.2 Commissie Leerlingenvervoer

De Commissie Leerlingenvervoer (LLV) is een bestuurlijke adviescommissie waarin wethouders van deelnemende gemeenten samenwerken. Ze adviseren het bestuur van de GR Omnibuzz over het beleid, uitvoering, financiën en organisatie van het leerlingenvervoer. Het bestuurlijke platform bereidt alle belangrijke besluiten over het leerlingenvervoer voor en stemt deze af en monitort ze.

In 2025 zagen wij dat er rust was ontstaan in het leerlingenvervoer. Alle partners wisten elkaar goed te vinden en waren gewend aan deze samenwerking. Dit vertaalde zich in rust in het vervoer, betere performance en aanmerkelijk minder klachten. De commissie vergaderde op 24 maart, 15 mei, 2 oktober en 26 november 2025. Op 11 juni heeft er een gezamenlijk overleg tussen de bestuurders LLV en vervoerders plaatsgevonden. Doel van dit overleg was kennismaken en het bespreken van actuele thema's.

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Echt-Susteren	Inge Minkenberg
Maasgouw	Rob Cretskens
Nederweert	Jorik Franssen
Roerdalen	Loes Vestjens
Roermond	Vincent Zwijnenberg
Weert	Hans Füchs

10.3 Ambtelijk overleg

De deelnemende gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor hun doelgroepenvervoerbeleid. Omnibuzz is beschikbaar voor advies, toelichting, vragen of andere ondersteuningsbehoeften. De bestuursvergaderingen worden telkens voorbereid met alle contactambtenaren.

Er zijn drie ambtelijke overleggen:

- De commissie van advies (dagelijks bestuur).
- Het coördinatorenoverleg (algemeen bestuur).
- De ambtelijke commissie leerlingenvervoer (bestuurlijke commissie leerlingenvervoer).

In deze overleggen worden de stukken besproken die in de respectievelijke bestuurlijke overleggen op de agenda staan. Op deze wijze kunnen de ambtenaren de bestuurders goed ondersteunen en adviseren. Indien nodig organiseert Omnibuzz aanvullende ambtelijke bijeenkomsten waarvoor, afhankelijk van het onderwerp, ook financiële contactpersonen worden uitgenodigd. Het actief betrekken van ambtenaren bij belangrijke onderwerpen leidt doorgaans tot gedragen voorstellen.

10.4 Cliëntenpanel

Het cliëntenpanel van Omnibuzz heeft een onafhankelijke status. Veel leden hebben jarenlange ervaring met doelgroepenvervoer. Omdat het panel bestaat uit een vertegenwoordiging van verschillende subgroepen, zoals senioren, jeugdigen, mensen met visuele, lichamelijke, verstandelijke en meervoudige beperkingen, leden uit Wmo-raden en burgeradviesraden houden wij goed contact met de verscheidene klantgroepen. Zij vormen een brug tussen de klanten en Omnibuzz. Elk afzonderlijk lid levert een actieve bijdrage en communiceert naar de eigen achterban. Dit verloopt voor alle partijen tot dusver voortvarend. De vergaderingen vinden drie tot vier keer per jaar plaats.

In 2025 zijn verschillende onderwerpen bij het cliëntenpanel de revue gepasseerd. Zo is gesproken over MijnOmnibuzz, publieke mobiliteit, de overgang van zones naar kilometer en piekspreiding.

10.5 Stakeholdermanagement

Omnibuzz organiseert digitale informatiebijeenkomsten voor gemeenteraadsleden, waarin wij relevante onderwerpen toelichten en de raadsleden vragen kunnen stellen. In 2025 hebben wij opnieuw geconstateerd dat de opkomst voor deze informatiebijeenkomst erg mager is, ondanks dat raadsleden hebben aangegeven dat zij deze laagdrempelige opzet als zeer prettig ervaren.

Omnibuzz is, samen met verschillende gemeenten en gemeenschappelijke regelingen, aangesloten bij een controllersoverleg dat periodiek plaatsvindt. Hier komen relevante onderwerpen aan bod zoals de rechtmatigheidsverantwoording. Aanvullend voert Omnibuzz desgewenst overleg met zorgorganisaties, instellingen of vertegenwoordigingen van andere subgroepen binnen het klantenbestand. Dit levert veel onderling begrip op en knelpunten worden sneller aangekaart en opgepakt.

Omnibuzz onderhoudt ook contact met organisaties als de Provincie Limburg, FNV en andere landelijke organisaties en overheden. Wij zoeken proactief (landelijke) sparringpartners op, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, veilig vervoer, elektrisch rijden en laadinfrastructuur om invloed uit te oefenen op de landelijke regelgeving, richtlijnen en protocollen. In de afgelopen jaren is het onderwerp publieke mobiliteit steeds belangrijker geworden. Hierover is Omnibuzz intensief in gesprek gegaan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In 2024 en 2025 is Omnibuzz ook aangesloten bij het koplopersoverleg publieke mobiliteit. Op deze manier dragen wij bij aan de financiële continuïteit én een toekomstbestendig vervoerssysteem.

Andersom benaderen partijen en samenwerkingsverbanden uit Nederland ons steeds vaker voor advies en ondersteuning. Dit bevestigt dat onze inhoudelijke expertise belangrijk wordt gevonden en dat ons netwerk deze waardevol vindt.

Verder heeft Omnibuzz nog op het gebied van externe communicatie contacten met:

- Het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
- Bestuurlijke commissie leerlingenvervoer.
- Bestuurlijke commissie jeugdwetvervoer.
- Colleges van B&W van 30 gemeenten.
- De gemeenteraadsleden van 30 gemeenten (raadsinformatiebijeenkomsten).
- De contactambtenaren/coördinatoren van 30 gemeenten (Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer).
- De communicatieadviseurs van 30 gemeenten.
- De regionaal mobiliteitsadviseurs in Limburg.
- Scholen (leerlingenvervoer).
- Zorginstellingen (jeugdwetvervoer).
- Ouders /verzorgers (leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer).
- Taxibedrijven.
- Chauffeurs.
- Cliëntenpanel.
- Algemeen publiek.
- Media.

10.5.1 Deelname platform opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer (VDVN)

Het platform is een landelijke samenwerking van gemeenten op het gebied van doelgroepenvervoer (Wmo-, leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer). Via het platform worden de belangen van gemeenten behartigd. Het is namens gemeenten gesprekspartner voor landelijke partners: de taxisector (KNV) en betrokken ministeries. Er is een nauwe samenwerking met de VNG. Het is uniek en belangrijk omdat de specifieke belangen van gemeenten voor doelgroepenvervoer niet elders landelijk zijn belegd. Voor Omnibuzz en de deelnemende gemeenten betekent dit platform:

1. Het professioneel delen en beschikbaar maken van kennis en informatie. Het platform is een professioneel georganiseerd platform voor kennis- & informatiedeling tussen zowel de opdrachtgevers onderling, als tussen de opdrachtgevers en bestaande kennisorganisaties (CROW, PIANO, etc.).
2. Coördinatie op thema's waar een landelijke en/of grootschalige aanpak nodig is. Via het platform werken gemeenten samen op landelijke thema's. Denk hierbij aan verduurzaming van het doelgroepenvervoer en integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Het geeft gecoördineerde (niet-bindende, maar wel dringende) beleidsadviezen. Via dit platform werken gemeenten ook samen als acute aanpak nodig is.
3. Behartiging van gedeelde belangen. Het vertegenwoordigt gemeenten en is gesprekspartner bij landelijke essentiële overleggen met ministeries en de taxisector. Ze is hierin veel slagvaardiger dan gemeenten afzonderlijk. Denk hierbij aan landelijk beleid met betrekking tot de jaarlijkse NEA-index.

De VDVN heeft in 2025, net zoals in 2024, veel aandacht besteed aan publieke mobiliteit. Dit werd een groot thema binnen de vervoerssector, mede door de invloeden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Om de belangen van het Wmo-vervoer te behartigen, heeft VDVN een standpunt ingenomen ten aanzien van publieke mobiliteit en kenbaar gemaakt wat het belang van maatwerk vervoer is voor de Wmo-klant.

11 Personeel

11. Personeel

11.1 Personeelsbeleid

In 2025 is er een vervolg aan de online dilemmatraining gegeven nadat de directie begin 2022 de wens had uitgesproken dit thema verder handen en voeten te geven.

Daarnaast is gewerkt aan het onderdeel vitaliteit door het organiseren van een vitaliteitsweek en het verder onder de aandacht brengen van de leasefiets.

In het kader van arbo- en vitaliteitsbeleid is het plan dat in 2024 is opgesteld voor een gedeelte opgevolgd. In 2026 wordt dit verder opgepakt.

11.2 Opleidingen en ontwikkeling

Ook in 2025 hebben medewerkers weer gebruik kunnen maken van de diverse trainingen, onder andere van de IGOM-academie. Daarnaast heeft er voor de geïnteresseerden een reanimatiecursus plaatsgevonden. Er is binnen de organisatie veel aandacht voor de ontwikkeling en, indien mogelijk, doorstroom van medewerkers. Ook in 2025 zijn enkele medewerkers binnen de organisatie van functie veranderd.

11.3 Ziekteverzuim

Na een kleine verhoging van het ziekteverzuim in 2024 (7,9%) is het in 2025 weer wat gedaald naar 7,1%. Dit verzuim bestaat zowel uit kort- als langdurige ziekte.

11.4 Overig

Het personeelshandboek is verder geactualiseerd. Dit zal ook in 2026 nog de nodige tijd vergen.

Per 1 januari 2025 is de gemeente Sittard-Geleen omgeschakeld van Visma/Raet naar AFAS. Omdat de salarisadministratie van Omnibuzz door de gemeente Sittard-Geleen uitgevoerd wordt, heeft ook Omnibuzz per 1 januari 2025 deze switch gemaakt. In 2025 zijn verder voorbereidingen getroffen om ook met de verlofregistratie in januari 2026 naar AFAS over te gaan.

In de tweede helft van 2025 is er een wervingsactie geweest om het aantal BHV'ers uit te breiden. Er hebben zich 7 nieuwe BHV'ers aangemeld, die ook allemaal de cursus hebben gevolgd. Hiermee is de BHV-organisatie weer op orde.

Verder is er aandacht geweest voor de huisvestingssituatie van Omnibuzz. Er heeft een inventarisatie van de markt plaatsgevonden en ter vergelijking zijn panden in de omgeving bezocht. Het huidige pand is onder de loep genomen waarbij mogelijke verbeteringen in kaart zijn gebracht.

12 Programma-verantwoording

12. Programmaverantwoording

12.1 De programmarekening

	Begroting 2025			Begroting 2025-1
	Baten	Lasten	Saldo	Baten
Programma Vervoer				
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718	€ -
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700	€ -
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ -	€ 180.682	€ 180.682	€ -
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496	€ 125.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718	€ 4.665.223
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204	€ 24.499.203
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ 180.682	€ -	€ -180.682	€ 623.030
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -	€ 3.207.932
0.4 Overhead jeugdwet	€ 6.293	€ 6.293	€ -	€ 8.137
0.4 Overhead leerlingenvervoer	€ 59.996	€ 59.996	€ -	€ 58.441
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Bestemmingsreserve ICT				
0.10 Mutatie reserve				
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -	€ 33.186.965
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
- Bestemmingsreserve Data-analyse	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125	€ 33.186.965

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierover voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld 0.4 'Overhead' zijn, conform de definitie van overhead volgens het kader van BBV, alle kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces. Hierbij is onderscheid aangebracht in Wmo-, jeugdwet- of leerlingenvervoer gerelateerde overheadkosten.

			Realisatie 2025		
Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
€ 4.665.223	€ 4.665.223		€ -	€ 4.202.904	€ 4.202.904
€ 24.561.752	€ 24.561.752		€ 639.690	€ 24.281.380	€ 23.641.690
€ 623.030	€ 623.030		€ -	€ 304.660	€ 304.660
€ 18.576	€ -106.424		€ 179.921	€ 19.115	€ -160.806
€ -	€ -4.665.223		€ 4.665.223	€ -	€ -4.665.223
€ -	€ -24.499.203		€ 24.245.369	€ -	€ -24.245.369
€ -	€ -623.030		€ 624.031	€ -	€ -624.031
€ 3.207.932	€ -		€ 3.207.932	€ 3.186.543	€ -21.389
€ 8.137	€ -		€ 8.137	€ 2.076	€ -6.061
€ 58.441	€ -		€ 58.441	€ 57.714	€ -727
€ 50.000	€ 50.000		€ -	€ -	€ -
	€ -				
€ -6.125	€ -6.125				
€ 33.186.965	€ -		€ 33.628.743	€ 32.054.392	€ -1.574.351
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ 6.125	€ -	€ -6.125
€ -	€ -		€ 18.196	€ -	€ -18.196
€ -	€ -		€ 24.320	€ -	€ -24.320
€ 33.186.965	€ -		€ 33.653.063	€ 32.054.392	€ -1.598.671

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/opbrengsten opgenomen. Voor het jaar 2025 bestaat dit bedrag uit bankkosten en renteopbrengsten. De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 'Hulpmiddelen en diensten (Wmo)'. Dit zijn de vervoerslasten inclusief de lasten van de continuïteitafspraken met de vervoerders en de lasten van de afdeling uitvoering (regie), exclusief de manager uitvoering. De lasten van de manager uitvoering worden, conform de definitie overhead, onder overhead opgenomen. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus-malus en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan uit loon– en beheerkosten.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.6 'Hulpmiddelen en diensten (Wmo)' bestaan uit opbrengsten van VEP-ritten, ritten van de klanten boven budget en eveneens enkele pgb-klanten. De baten voor taakveld 6.6 'Hulpmiddelen en diensten (Wmo)' bestaan daarnaast uit gemeentelijke bijdragen, wat eveneens geldt voor het taakveld 4.3 'Onderwijsbeleid en leerlingzaken' en voor het taakveld 6.752 'Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)'.

In 2025 zijn er geen toevoegingen aan de reserves gedaan die de exploitatie rechtstreeks raken.

In 2025 is in totaal een bedrag van € 24.320,– onttrokken aan de bestemmingsreserves 'ICT' en 'Data-analyse'. Deze onttrekking is ook in de voorliggende jaarrekening verwerkt. Het algemeen bestuur heeft hiermee ingestemd inzake dekking van de afschrijvingslasten van investeringen uit het verleden en dekking van onderzoek en rapportering, data-analyse, data-architectuur en digitale autonomie.

Voor de splitsing tussen de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorende structureel en reëel evenwicht wordt verwezen naar de tabel 'Rekening per programma'.

Tevens is er in de tabel 'Rekening per programma' een splitsing gemaakt tussen het Wmo-, jeudwet- en leerlingenvervoer. Het jeugdwetvervoer wordt verantwoord onder de noemer 6.752 ' Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)' en het leerlingenvoer, inclusief gym- en zwemvervoer, wordt verantwoord onder de noemer 4.3 'Onderwijsbeleid en leerlingzaken'.

12.2 Beleidsindicatoren

Conform het 'Besluit begroting en verantwoording' dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Deze beleidsindicatoren lichten de effecten van het beleid toe. Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren over het boekjaar 2025 opgenomen.

Indicator	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,056	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezettting	0,056	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,88	Kosten per inwoner	Eigen jaarrekening
Externe inhuur	1,5%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen jaarrekening
Overhead	10,1%	% van totale lasten	Eigen jaarrekening

12.3 Verplichte paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement (zie 12.4 op pagina 53).
- Financiering (zie 12.6 op pagina 57).
- Bedrijfsvoering – rechtmatigheidsverantwoording (12.7 op pagina 60).

12.4 Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen kan gedefinieerd worden als het vermogen dat nodig is om incidentele niet voorziene tegenvallers te kunnen opvangen. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties schrijft in artikel 11 van het nieuwe 'Besluit begroting en verantwoording' het volgende voor:

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

- De weerstandscapaciteit, zijnde de middelen en mogelijkheden waarover de Gemeenschappelijke Regeling beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.
- Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

De weerstandsratio is een verhoudingsgetal, tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en het op basis van de risicoanalyse bepaalde benodigde weerstandsvermogen. De weerstandscapaciteit, geconfronteerd met de risico's, leidt tot een weerstandsratio van 0,96.

12.4.1 Risicomanagement

Bij het opstellen van het bedrijfsplan is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd. Voor deze risico's zijn vervolgens ook maatregelen benoemd om deze zo goed mogelijk te beheersen. Op basis van deze risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico's zich voordoen. Gedurende 2024 is een actualisatie van deze risico-inventarisatie gemaakt waarbij rekening is gehouden met actuele ontwikkelingen. Dit vormt de basis voor het bepalen van het weerstandsvermogen. De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

Risico's	Politiek	Strategisch	Proces	Personeel	ICT	Financieel	Kwaliteit
Economische kwetsbaarheid taxibedrijven		✔					
Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer			✔	✔			✔
Afhankelijkheid leveranciers ICT					✔		
Digitale dreigingen					✔		

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves en Voorzieningen' geactualiseerd dient te worden. De meest recente actualisering heeft in 2023 plaatsgevonden en is vastgesteld door het algemeen bestuur van Omnibuzz op 20 december 2023.

Op basis van een risico-inventarisatie en impactanalyse is het minimale (€ 550.000,–) en maximale (€ 760.000,–) benodigde weerstandvermogen en hiermee de hoogte van de algemene reserve berekend. Risicomanagement maakt onderdeel uit van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken.

Primo 2025 was het saldo van de algemene reserve € 725.949–. Na akkoord van het algemeen bestuur op 2 juli 2025 is € 1.700,– gedoteerd aan de algemene reserve. Ultimo 2025 bedraagt het saldo € 727.649,–. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Naast de algemene reserve is er sprake van de bestemmingsreserve 'ICT' welke primo 2025 € 24.499,– bedroeg. In 2025 heeft geen dotering aan deze reserve plaatsgevonden. Voor het boekjaar 2025 heeft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur:

- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 6.125,–.

Het resterende saldo ultimo 2025 ad € 18.374,– zal in zijn geheel besteed worden aan de dekking van toekomstige afschrijvingen.

Naast de bestemmingsreserve 'ICT' is er tevens sprake van de bestemmingsreserve 'Data-analyse' ad € 41.192,- primo 2025. Na goedkeuring van het algemeen bestuur op 18 december 2024 zijn de hiertoe geoormerkte kosten onttrokken:

- Onderzoek en rapportering data-analyse

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 18.196,–.

Het resterende saldo ultimo 2025 ad € 22.997,– zal besteed worden aan toekomstig data gerelateerd onderzoek.

Sinds 2022 hebben medewerkers, conform de Cao SGO, recht op verlofsparen. In 2025 heeft een aantal medewerkers concreet aangegeven dat zij verlof willen storten in hun spaarverlof. Hiervoor is een voorziening gevormd ad € 80.340,–. Het algemeen bestuur heeft ingestemd met vorming van de voorziening verlofsparen in haar vergadering van 17 december 2025.

Het verloop van deze verschillende reserves en voorziening is in bijgevoegde tabel inzichtelijk gemaakt.

Tabel staat van reserves

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat voorgaand boekjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2025	Bestemming van het resultaat 2025	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	725.949	1.700	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Totaal algemene reserve	725.949	1.700	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Bestemmingsreserves Programma Wmo-vervoer									
Bestemmingsreserve									
- Bestemmingsreserve ICT	24.499	-	-	-	6.125-	18.374	-	-	18.374
- Bestemmingsreserve Data-analyse	41.192	-	-	-	18.196-	22.997	-	-	22.997
Totaal bestemmingsreserves	65.691	-	-	-	24.321-	41.371	-	-	41.371
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
- Te bestemmen resultaat Wmo-vervoer	279.359	-	-	-	279.359-	-	767.753	-	767.753
- Te bestemmen resultaat jeugdwetvervoer	15.256	-	-	-	15.256-	-	327.795	-	327.795
- Te bestemmen resultaat leerlingenvervoer	336.489	-	-	-	336.489-	-	503.124	-	503.124
Totaal resultaat voor bestemming	631.104	-	-	-	631.104-	-	1.598.671	-	1.598.671
Voorzieningen									
- Voorziening verlofsparen	-	-	-	80.340	-	80.340	-	-	80.340
Totaal voorzieningen	-	-	-	80.340	-	80.340	-	-	80.340
- Voorziening verlofsparen	1.422.744	1.700	-	80.340	655.425-	849.360	1.598.671	-	2.448.031

12.5 Financiële kengetallen

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

› Netto schuldquote.

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

12.5.1 Netto schuldquote

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

12.5.2 Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

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

12.5.3 Solvabiliteitsratio

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

12.5.4 Structurele exploitatieruimte

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

12.5.5 Grondexploitatie (niet van toepassing voor Omnibuzz)

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

12.5.6 Belastingcapaciteit (niet van toepassing voor Omnibuzz)

Met het vaststellen van het opcenten tarief wordt bepaald hoeveel extra ruimte er is om eigen lasten te dragen. Het BBV bevat geen normen voor deze kengetallen.

In bijgevoegde tabel zijn de uitkomsten van de zes kengetallen opgenomen.

	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen	Jaarverslag 2024	Begroting 2025-1	Jaarverslag 2025
Netto schuldquote	-4%	1%	-6%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-4%	1%	-6%
Solvabiliteitsratio	16%	10%	20%
Structurele exploitatieruimte	2%	0%	5%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

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

De solvabiliteitsratio stijgt ten opzichte van de begroting 2025-1 als gevolg van een positief resultaat voor de gemeenten qua resultaatbestemming 2025. In 2025 is de structurele exploitatieruimte bij Omnibuzz 5% vanwege het positief gerealiseerde saldo van de structurele baten en lasten. De structurele baten en lasten worden volledig afgedekt door de Omnibuzz-gemeenten. Tekorten worden aangevuld en enige overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

12.6 Financiering

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

12.6.1 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 de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz vastgesteld op 8,2%.

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

De kasgeldlimiet ziet er als volgt uit:

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 2.064.274	€ 3.929.676	€ -1.865.402
Kwartaal 2	€ 1.690.990	€ 3.526.931	€ -1.835.941
Kwartaal 3	€ 2.131.722	€ 4.539.572	€ -2.407.850
Kwartaal 4	€ 9.502.506	€ 11.658.754	€ -2.156.248
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.847.373	€ 5.913.733	€ -2.066.360
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.066.360		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2025		€ 33.186.965	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.721.331	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.787.691	

Omnibuzz is in 2025 ruim binnen de kasgeldlimiet gebleven, omdat Omnibuzz meer vlottende middelen dan vlottende schulden tot haar beschikking had. Daarnaast stijgen de vlottende schuld en vlottende middelen in Q4 2025 grotendeels evenredig in verband met de reeds ontvangen voorschotten Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer van de gemeenten inzake Q1 2026.

12.6.2 Rente risiconorm

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 de renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Aangezien Omnibuzz op dit moment geen gebruik maakt van externe financiering, voldoet zij aan deze norm.

12.6.3 Schatkistbankieren

Op grond van de ‘Wet financiering decentrale overheden’ en de ministeriële regeling ‘Schatkistbankieren decentrale overheden’ zijn gemeenschappelijke regelingen in de vorm van een openbaar lichaam verplicht om hun overtollige middelen in de schatkist aan te houden. Onderdeel van de regeling is de rekening-courantovereenkomst die iedere decentrale overheid heeft met de Staat der Nederlanden. Hierdoor worden overtollige publieke middelen aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en kan de staatsschuld worden verlaagd.

Decentrale overheden krijgen op de deposito’s een rente vergoed die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt op leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het onttrekken niet kunnen worden herbelegd en naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens

als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Omnibuzz mag een drempelbedrag buiten de schatkist aanhouden van maximaal € 1.000.000,–. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz gemiddeld rond de € 934.000,–. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

12.6.4 De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middellange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar. Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

Nr	Omschrijving	2025 x € 1.000 Verslagjaar	2025-1 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar (na wijziging)	Begroting 2025 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	1.574	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	56	56	50
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	28	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
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:	0	0	0
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	1.602	56	50

12.7 Bedrijfsvoering

In 2025 heeft Omnibuzz verder ingezet op het versterken van een efficiënte, transparante en toekomstbestendige bedrijfsvoering. De nadruk lag op het optimaliseren van interne processen, het verbeteren van de informatievoorziening en het borgen van continuïteit in de ondersteuning van de primaire taken.

12.7.1 Procesoptimalisatie

Gedurende het verslagjaar zijn meerdere werkprocessen geanalyseerd en opnieuw ingericht met als doel de doorlooptijden te verkorten en de administratieve lasten te verminderen. Door standaardisatie en verdere digitalisering is de kwaliteit van de interne dienstverlening verhoogd en zijn handmatige handelingen teruggebracht.

12.7.2 Informatievoorziening en ICT

De organisatie heeft geïnvesteerd in stabiliteit en veiligheid van de ICT omgeving. De focus lag op het vergroten van de cyberweerbaarheid, het actualiseren van systemen en het verbeteren van datakwaliteit. Daarnaast is verdere vooruitgang geboekt in het professionaliseren van applicatiebeheer en technisch beheer, waarmee de beschikbaarheid en performance van systemen zijn verbeterd. Ook zijn stappen gezet in de invoering van een ISMS (Information Security Management System).

12.7.3 HRM en organisatieontwikkeling

In 2025 is gewerkt aan het versterken van kennis en vaardigheden van medewerkers, onder andere via gerichte trainingen. Aandachtspunten waren onder meer integriteit en vitaliteit. Thuiswerken en hybride werken worden verder geïntegreerd in de organisatie, waarbij nadruk ligt op flexibiliteit, welzijn en productiviteit.

12.8 Financiële bedrijfsvoering

De financiële processen zijn verder geoptimaliseerd, met extra focus op tijdige rapportages, risicobeheersing en transparantie in de begrotingscyclus. De interne controlemaatregelen zijn aangescherpt om de betrouwbaarheid van financiële informatie verder te verhogen. Voor verdere details wordt verwezen naar hoofdstuk 6 ‘Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie’ op pagina 20.

12.8.1 Rechtmatigheidsverantwoording

Vanaf verslagjaar 2023 legt het dagelijks bestuur door middel van de rechtmatigheidsverantwoording in de jaarrekening verantwoording af over het rechtmatig handelen aan het algemeen bestuur.

Om dit te kunnen realiseren is in 2025 de interne audit uitgevoerd en zijn er meerdere verordeningen en protocollen aangepast. Daarnaast zijn dit jaar enkele processen en vormen van informatievoorziening geoptimaliseerd om ook zo de onderbouwing van de rechtmatigheidsverantwoording te versterken. Op basis hiervan is het dagelijks bestuur van mening dat de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn

gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. Er zijn hierbij geen afwijkingen geconstateerd die de verantwoordingsgrens hebben overschreden.

In het kader van de rapportagetolerantie (€ 100.000,-) zijn er geen afwijkingen te vermelden. Er is geactualiseerd financieel beleid opgesteld. In 2025 zijn diverse beleidsdocumenten geactualiseerd waaronder de financiële verordening en het controleprotocol. Daarnaast is in 2025 een frauderisico analyse opgesteld en vastgesteld door het dagelijks bestuur.

12.9 Bedrijfsvoering

12.9.1 Ziekteverzuim

Na een kleine verhoging van het ziekteverzuim in 2024 (7,9%) is het in 2025 weer wat gedaald naar 7,1%. Dit verzuim bestaat zowel uit kort- als langdurige ziekte.

12.9.2 Bedrijfsvoering

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





13 Balans

13. Balans

Activa	31-dec-24	31-dec-25	Passiva	31-dec-24	31-dec-25
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	725.949	727.649
Investeringen met een economisch nut	325.801	291.783	Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	65.691	41.371
			Resultaat voor bestemming Wmo	279.359	767.753
			Resultaat voor bestemming jeugdwet	15.256	327.795
			Resultaat voor bestemming LLV	336.489	503.124
			Voorzieningen	-	80.340
			Langlopende schulden	-	-
Totaal vaste activa	325.801	291.783	Totaal vaste passiva	1.422.744	2.448.031
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
- Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	7.178.230	9.982.302	- Overige schulden	2.324.543	1.916.812
- Overige vorderingen	427.275	570.557			
			Overlopende passiva:		
Liquide middelen	897.271	978.856	Te betalen verplichtingen	973.622	607.767
Overlopende activa	202.276	127.039	Voorschotbedragen: Overige Nederlandse overheidslichamen	4.309.945	6.977.927
Totaal vlottende activa	8.705.053	11.658.754	Totaal vlottende passiva	7.608.110	9.502.506
Totaal generaal	9.030.854	11.950.537	Totaal generaal	9.030.854	11.950.537

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven - productenrekening 2025

Alle bedragen in €	Huidig dienstjaar									
Omschrijving van de kapitaal-uitgaven	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitga-ven (aanschaf-waarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerde-ringen in het dienstjaar	Verminderin-gen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjr.	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitga-ven (aanschaf-waarde) aan het einde van het dienstjr. (kol. 2+3-4)	% of andere maatstaf van afschr.	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluit-gaven aan het begin van het dienstjr.	(Extra) afschrij-vingen van kapitaaluit-gaven in het dienstjr.	(Extra) aflossingen op kapitaalver-strekkingen in het dienstjr.	Boekwaar-de aan het begin van het dienstjr. (kol. 2-7)	Boekwaar-de aan het einde van het dienstjr. (kol. 10-8-9)
Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	Kolom 5	Kolom 6	Kolom 7	Kolom 8	Kolom 9	Kolom 10	Kolom 11
Programma Wmo										
Inventaris	92.572		-	92.572	10,00%	-	24.236	-	92.572	68.336
Hardware	43.464	27.728	-	71.192	33,33%	-	17.898	-	43.464	53.294
Inrichting en verbouwing	84.836		-	84.836	4,00%	-	4.398	-	84.836	80.438
Technische installaties	75.462	-	-	75.462	6,67%	-	8.266	-	75.462	67.196
Software	29.467	-	-	29.467	10,00%	-	6.949	-	29.467	22.518
Totaal Wmo-vervoer	325.801	27.728	-	353.529		-	61.747	-	325.801	291.783
Totaal-generaal	325.801	27.728	-	353.529		-	61.747	-	325.801	291.783

13.1 Toelichting op de balans

13.1.1 Activa

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

Materiële vaste activa (ad € 291.783,-)

De materiële vaste activa hebben primo 2025 een waarde van € 325.801,–. Gedurende 2025 is er voor € 27.728,– geactiveerd, voornamelijk voor laptops, telefoons en beeldscherm monitoren.

Rekening houdende met de afschrijvingen in 2025 ad € 61.747,– resteert een saldo ultimo 2025 ad € 291.783,–. Bovenstaand is een overzicht opgenomen van de activa. Deze investeringen behoren tot de categorie investeringen met economisch nut.

Financiële vaste activa (ad € 0,–)

Gedurende 2025 zijn geen financiële vaste activa geactiveerd, derhalve bedraagt het saldo € 0,–.

Vlottende activa (ad € 11.658.754,-)

De vlottende activa bestaan uit uitzettingen in ‘s Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar, overige vorderingen, liquide middelen en overlopende activa.

Deze posten worden hierna verder toegelicht.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (ad 9.982.302,-)

Dit betreft de gelden welke op de ministerie van Financiën rekening staan in het kader van Schatkistbankieren. Het positieve saldo op deze rekening wordt verklaard door het positieve resultaat van 2025 (Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer) en voornamelijk door de reeds ontvangen voorschotten van de gemeenten inzake Q1 2026. Uit deze gelden ultimo 2025 zullen tevens betalingen in 2026 worden gedaan om december 2025 af te wikkelen.

Overige vorderingen (ad € 570.557,-)

Dit betreft nog te innen bedragen van debiteuren, hoofdzakelijk klanten. Het overgrote merendeel van de vorderingen is in 2026 ontvangen c.q. verwachten wij te ontvangen.

Liquide middelen (ad € 978.856,-)

Het saldo liquide middelen van Omnibuzz ultimo boekjaar 2025 bedraagt in totaal € 978.856,–. De gelden zijn direct opvraagbaar. Het saldo is als volgt opgebouwd:

Type	Saldo	
Betaalrekening BNG Wmo-vervoer	€	500.628
Betaalrekening BNG jeugdwetvervoer	€	170.486
Betaalrekening BNG LLV	€	301.140
Betaalrekening Rabobank	€	6.601
Totaal	€	978.856

Omnibuzz blijft binnen het maximaal toegestane bedrag volgens de regeling inzake Schatkistbankieren (€ 1.000.000,–). In tabel 'Berekening benutting drempelbedrag Schatkistbankieren' is dit verder weergegeven.

13.1.2 Tabel berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
(1)	Drempelbedrag	1000			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	904	919	933	978
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	96	81	67	22
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar				33.187
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen				33.187
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000,- als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 miljoen. Als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is, met een drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag				1000
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	81.373	83.674	85.846	89.989
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	904	919	933	978

Overlopende activa (ad € 127.039,-)

De overlopende activa betreft voor een groot deel nog te factureren omzet. Dit zijn onder andere nog te ontvangen bijdragen van klanten voor de Voor Elkaar Pas en de renteopbrengsten Q4 2025. Het restant saldo bestaat voornamelijk uit transitorische posten die in 2026 zullen aflopen.

13.1.3 Passiva

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

Eigen vermogen en voorziening (ad € 2.448.031,-)

Het eigen vermogen bestaat uit de algemene reserve, de bestemmingsreserves en het resultaat voor bestemming. Het resultaat voor bestemming is gesplitst in het resultaat voor bestemming Wmo, resultaat voor bestemming jeugdwetvervoer en resultaat voor bestemming leerlingenvervoer, inclusief gym- en zwemvervoer. Een overzicht inclusief de voorziening hiervan is in de tabel op de volgende pagina opgenomen.

Tabel Staat van Reserves en voorziening - productenrekening 2025

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Bestem-ming van het resultaat voorgaand boekjaar	Vermeer-deringen wegens bijboeking van rente	Overige vermeerde-ringen	Vermin-deringen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2025	Bestem-ming van het resul-taat 2025	Reserves na bestem-ming ultimo 2025
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	725.949	1.700	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Totaal algemene reserve	725.949	1.700	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Bestemmingsreserves Programma Wmo									
Bestemmingsreserve									
- Bestemmingsreserve ICT	24.499	-	-	-	6.125-	18.374	-	-	18.374
- Bestemmingsreserve Data-analyse	41.192	-	-	-	18.196-	22.997	-	-	22.997
Totaal Bestemmingsreserves	65.691	-	-	-	24.321-	41.371	-	-	41.371
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
- Te bestemmen resultaat Wmo	279.359	-	-	-	279.359-	-	767.753	-	767.753
- Te bestemmen resultaat jeugdwet	15.256	-	-	-	15.256-	-	327.795	-	327.795
- Te bestemmen resultaat LLV	336.489	-	-	-	336.489-	-	503.124	-	503.124
Totaal resultaat voor bestemming	631.104	-	-	-	631.104-	-	1.598.671	-	1.598.671
Voorzieningen									
- Voorziening verlofsparen	-	-	-	80.340	-	80.340	-	-	80.340
Totaal voorzieningen	-	-	-	80.340	-	80.340	-	-	80.340
- Voorziening verlofsparen	1.422.744	1.700	-	80.340	655.425-	849.360	1.598.671	-	2.448.031

Algemene reserve (ad € 727.649,-)

Primo 2025 was het saldo van de algemene reserve € 725.949–. Na akkoord van het algemeen bestuur op 2 juli 2025 is € 1.700,– gedoteerd aan de algemene reserve. Ultimo 2025 bedraagt het saldo € 727.649,–. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Bestemmingsreserve 'ICT' (ad € 18.374,-)

De bestemmingsreserve 'ICT' bedroeg primo 2025 € 24.499,–. In 2025 heeft geen dotering aan deze reserve plaatsgevonden. Voor het boekjaar 2025 heeft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur:

- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 6.125,–.

Het resterende saldo ultimo 2025 ad € 18.374,– zal in zijn geheel besteed worden aan de dekking van toekomstige afschrijvingen.

Bestemmingsreserve 'Data-analyse' (ad € 22.997,-)

Naast de bestemmingsreserve 'ICT' is er tevens sprake van de bestemmingsreserve 'Data-analyse' ad € 41.192,- primo 2025. Na goedkeuring van het algemeen bestuur op 18 december 2024 zijn de hiertoe geoormerkte kosten onttrokken:

- Onderzoek en rapportering data-analyse, data-architectuur en digitale autonomie.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 18.196,–.

Het resterende saldo ultimo 2025 ad € 22.997,– zal besteed worden aan toekomstig datagerelateerd onderzoek.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming Wmo-vervoer (ad € 767.753,-)

Het resultaat over 2025 bedraagt, mede als gevolg van de gedaalde directe vervoerskosten, een positief bedrag ad € 767.753,–. De bestemming van het resultaat wordt ter vaststelling voorgelegd aan het algemeen bestuur. Voor het resultaat per gemeente wordt verwezen naar pagina 100.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming jeugdwet (ad € 327.795,-)

Het resultaat over 2025 bedraagt voor het jeugdwetvervoer een positief bedrag van € 327.795,–. Dit saldo heeft betrekking op het jeugdwetvervoer van de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert. Dit resultaat wordt veroorzaakt door een lagere vervoersvraag. Voor het resultaat per gemeente wordt verwezen naar pagina 110.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming leerlingenvervoer (ad € 503.124,-)

Het resultaat over 2025 bedraagt voor het leerlingenvervoer, inclusief het gym- en zwemvervoer van de gemeente Roermond, een positief bedrag van € 503.124,–. Dit saldo heeft betrekking op 6 Midden-Limburgse gemeenten en wordt veroorzaakt door een lagere vervoersvraag dan de geëxtrapoleerde data uit 2024 voor de begroting 2025-1.

Voor het resultaat per gemeente wordt verwezen naar pagina 114.

De bestemming van het resultaat wordt ter vaststelling voorgelegd aan het algemeen bestuur.

Voorziening (ad € 80.340,-)

Sinds 2022 hebben medewerkers, conform de Cao SGO, recht op verlofsparen. In 2025 heeft een aantal medewerkers concreet aangegeven dat zij verlof willen storten in hun spaarverlof. Hiervoor is een voorziening gevormd.

Het algemeen bestuur heeft de voorziening verlofsparen vastgesteld in haar vergadering van 17 december 2025.

Langlopende schulden (ad € 0,–)

Omdat in 2025 geen langlopende schulden zijn aangegaan, bedraagt het saldo € 0,–.

Vlottende passiva (ad € 9.502.506,-)

De vlottende passiva bestaan uit de overige schulden, te betalen verplichtingen en voorschotbedragen van overige Nederlandse overheidslichamen.

Overige schulden (ad € 1.916.812,-)

De overige schulden bedragen ultimo 2025 € 1.916.812,– en betreffen de eigen bijdrage Wmo-klanten, ontvangen namens de gemeenten Q4 2025. Daarnaast is het saldo van de crediteurenpost opgenomen onder de overige schulden. Deze heeft voornamelijk betrekking op de afrekening vervoerders december 2025 en een diversiteit aan crediteuren. Zowel de uitbetaling eigen bijdrage klanten aan de gemeenten als de afrekening vervoerders en de overige crediteuren zijn begin 2026 uitbetaald.

Te betalen verplichtingen (ad € 607.767,-)

De te betalen verplichtingen bestaan uit nog te betalen facturen en de tussenrekening vervoerders. Deze lopen in 2026 af vanwege de betaaldatum begin 2026.

Voorschotbedragen van overige Nederlandse overheidslichamen (ad € 6.977.927,-)

Dit betreft reeds ontvangen voorschotbedragen over Q1 2026 van zowel Wmo-, jeugdwet- als leerlingenvervoer gemeenten.

13.1.4 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Met ingang van 12 juni 2017 is Omnibuzz een huurcontract met Buval BV aangegaan voor het pand Geerweg 3 in Sittard-Geleen (eind 2017 is het pand en de huurovereenkomst overgenomen door Two Guys Estate BV). Dit contract heeft een initiële looptijd van 10 jaar waarbij de looptijd is verlengd met 10 jaar. De opzegtermijn voor dit contract bedraagt 12 maanden.

Eind 2021 is een overeenkomst aangegaan met Detron Business Communications BV (thans Esprit ICT Unified Communications BV) voor het onderhoud en support van de telefooncentrale. In 2025 is deze voor de duur van 3 jaar verlengd.

In 2017 heeft Omnibuzz ook een contract afgesloten met Arriva inzake de Voor Elkaar Pas. Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 13 december 2031.

Vanaf 1 december 2018 heeft Omnibuzz de ritreserveringssoftware Tamis geïmplementeerd. Hiertoe is met Neone Nederland BV een contract aangegaan voor de duur van 3 jaar. Deze is stilzwijgend verlengd.

Daarnaast is met Neone Nederland BV per 1 februari 2019 een service level agreement voor de duur van 3 jaar afgesloten. Deze is stilzwijgend verlengd.

In 2018 is Omnibuzz met Toshiba Tec Netherlands BV een copyrent overeenkomst aangegaan voor een multifunctional voor de duur van 5 jaar. In 2021 is een copyrent overeenkomst aangegaan voor een andere multifunctional met Sharp Electronics Benelux BV voor de duur van 5 jaar.

In 2019 heeft Omnibuzz het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo aanbesteed voor de 30 Limburgse gemeenten. Als resultaat van deze aanbesteding zijn rechtstreeks contracten afgesloten met zes taxibedrijven die per 1 januari 2020 zijn ingegaan. Deze overeenkomsten hebben een looptijd van vijf jaar tot en met 31 december 2024 met een mogelijke verlenging van nog drie jaar (einddatum 31 december 2027). Deze mogelijk verlenging is in 2023 bekrachtigd door het dagelijks bestuur van Omnibuzz. Dit betekent dat de contracten tot en met 31 december 2027 doorlopen.

Gedurende de COVID-19 periode heeft Omnibuzz continuiteitsafspraken met de vervoerders gemaakt die in een addendum met de vervoerders zijn vastgelegd. Dit addendum had een looptijd tot en met 31 december 2024. Per 1 januari 2025 zijn hernieuwde addendum afspraken gemaakt, die beperkter in kosten zijn vanuit gemeentelijk perspectief ten

opzichte van voorgaande addenda. De looptijd van dit hernieuwde addendum is tot en met 31 december 2027.

In juli 2022 is met Detron ICT Beheer BV (thans Esprit ICT Digital Workspace and cloud BV) een raamovereenkomst ten behoeve van levering van diensten ICT-beheer en -onderhoud afgesloten voor de duur van 4 jaar, met 2 keer 1 jaar optie tot verlenging.

13.1.5 WNT-verantwoording 2025 Omnibuzz

Sinds 1 januari 2013 is de 'Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi-publieke sector' (WNT) van kracht. De WNT is op Omnibuzz van toepassing. Deze wet regelt onder meer dat overheidsinstellingen jaarlijks bezoldigingsgegevens en eventuele ontslagvergoeding van hun functionarissen dienen te publiceren. Voor topfunctionarissen en gewezen topfunctionarissen worden deze gegevens, ongeacht de hoogte, gepubliceerd. Voor het jaar 2025 is de generieke maximum bezoldigingsnorm voor Omnibuzz vastgesteld op € 246.000,–. Dit is inclusief belaste kostenvergoedingen, pensioen en de werkgeverslast.

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

Op basis van de Wet normering topinkomens (WNT) publiceren wij de bezoldiging aan topfunctionarissen. Binnen Omnibuzz gelden de volgende personen als topfunctionaris: de directeur en de bestuursleden. We kennen geen toezichthouders (RvC/RvT) zoals in de WNT omschreven. Onze bestuursleden ontvangen geen bezoldiging.

Tabel WNT-verantwoording

Naam	Functie	Fte	Periode	Bezoldiging
Dhr. G.M.F. Vreuls	Directeur	1,0	2025	€ 174.683

De bezoldiging bestaat uit de volgende componenten:

Component	2025	2024
Beloning	€ 139.650	€ 134.554
Belastbare en variabele onkostenvergoedingen	€ 12.082	€ 12.061
Voorzieningen (pensioen)	€ 22.951	€ 23.308
Totale bezoldiging	€ 174.683	€ 169.923

Bedragen x € 1		Dhr G.M.F. Vreuls
Functiegegevens		Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2025		01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1
Dienstbetrekking?		Ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	151.732
Beloningen betaalbaar op termijn	€	22.951
Subtotaal	€	174.683
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	246.000
Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t
Totale bezoldiging 2025	€	174.683
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t
Gegevens 2024		
Aanvang en einde functievervulling in 2024		01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)		1
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	146.616
Beloningen betaalbaar op termijn	€	23.308
Bezoldiging 2024	€	169.923
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	233.000
Totaal bezoldiging 2024	€	169.923

Uit bovenstaande blijkt dat de topfunctionarissen binnen Omnibuzz het bezoldigingsmaximum van de WNT niet overschreden hebben. Alle leden die in 2025 zitting hebben gehad in het dagelijks bestuur en algemeen bestuur van Omnibuzz zijn onbezoldigd geweest.

Leden algemeen bestuur

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Marcel Meurkens
Beesel	Linda Nijssen-van den Beucken
Beekdaelen	Jeanette Quadvlieg
Bergen	Wouter Bollen
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Patrick Hoenselaar
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Alex Schiffeler
Leudal	Huub van Helden
Maasgouw	Rob Cretskens
Maastricht	Jeroen Hoenderkamp
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Jorik Franssen (plaatsvervangend lid)
Peel en Maas	Thijs van Lierop
Roerdalen	Loes Vestjens
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Simpelveld	Andrea Ernes
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Stein	Joep Ummels
Vaals	Erica Jaegers
Valkenburg	Jef Kleijnen
Venlo	Jacques Smeets
Venray	Martin Leenders
Voerendaal	Patrick Leunissen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Maastricht	Jeroen Hoenderkamp
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Venlo	Jacques Smeets


Leerlingen
Jeugdwet
Wmo

14 De programma-rekening

14. De programmarekening

14.1 Algemeen

Het algemeen bestuur heeft op 3 juli 2024 de eerste begroting 2025 en op 2 juli 2025 de eerste begrotingswijziging 2025-1 vastgesteld.

14.2 Grondslagen voor resultaatbepaling en waardering

De verslaggevingsvoorschriften die voor een Gemeenschappelijke Regeling gelden zijn weergegeven in het 'Besluit begroting en verantwoording provincie en gemeenten'. Voor de resultaatbepaling wordt het 'raamwerk BBV' gehanteerd.

De activa zijn gewaardeerd op basis van verkrijgingsprijs, zijnde de inkoopprijs met eventuele bijkomende kosten, minus de lineaire afschrijvingen. Deze lineaire afschrijvingen zijn conform de vastgestelde financiële verordening van

	Begroting 2025			Begroting 2025-1
	Baten	Lasten	Saldo	Baten
Programma Vervoer				
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718	€ -
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700	€ -
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ -	€ 180.682	€ 180.682	€ -
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496	€ 125.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718	€ 4.665.223
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204	€ 24.499.203
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ 180.682	€ -	€ -180.682	€ 623.030
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -	€ 3.207.932
0.4 Overhead jeugdwet	€ 6.293	€ 6.293	€ -	€ 8.137
0.4 Overhead leerlingenvervoer	€ 59.996	€ 59.996	€ -	€ 58.441
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Bestemmingsreserve ICT				
0.10 Mutatie reserve				
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -	€ 33.186.965
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
- Bestemmingsreserve Data-analyse	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125	€ 33.186.965

Omnibuzz. De passiva zijn gewaardeerd tegen nominale waarden.

14.3 Controleverordening

De Controleverordening Omnibuzz 2023 e.v. is op 20 december 2023 vastgesteld door het algemeen bestuur.

In de vergadering van het algemeen bestuur van 17 december 2025 is het Controleprotocol 2025 e.v. vastgesteld. Beide verordeningen dienen als referentiekader voor de controle van de accountant.

14.4 Nota reserves en voorzieningen

In de vergadering van het algemeen bestuur van 20 december 2023 is de maximum omvang van de weerstandscapaciteit vastgesteld op € 760.000,– en de minimum omvang op € 550.000,–.

Daarnaast is voor diverse ICT-gerelateerde projecten een bestemmingsereserve ‘ICT’ gevormd en voor onderzoek en rapportering qua data een bestemmingsreserve ‘Data-analyse’

			Realisatie 2025		
Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
€ 4.665.223	€ 4.665.223		€ -	€ 4.202.904	€ 4.202.904
€ 24.561.752	€ 24.561.752		€ 639.690	€ 24.281.380	€ 23.641.690
€ 623.030	€ 623.030		€ -	€ 304.660	€ 304.660
€ 18.576	€ -106.424		€ 179.921	€ 19.115	€ -160.806
€ -	€ -4.665.223		€ 4.665.223	€ -	€ -4.665.223
€ -	€ -24.499.203		€ 24.245.369	€ -	€ -24.245.369
€ -	€ -623.030		€ 624.031	€ -	€ -624.031
€ 3.207.932	€ -		€ 3.207.932	€ 3.186.543	€ -21.389
€ 8.137	€ -		€ 8.137	€ 2.076	€ -6.061
€ 58.441	€ -		€ 58.441	€ 57.714	€ -727
€ 50.000	€ 50.000		€ -	€ -	€ -
	€ -				
€ -6.125	€ -6.125				
€ 33.186.965	€ -		€ 33.628.743	€ 32.054.392	€ -1.574.351
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ 6.125	€ -	€ -6.125
€ -	€ -		€ 18.196	€ -	€ -18.196
€ -	€ -		€ 24.320	€ -	€ -24.320
€ 33.186.965	€ -		€ 33.653.063	€ 32.054.392	€ -1.598.671

14.5 Toelichting op de rekening

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste afwijkingen c.q. incidentele baten en lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting opgenomen.

Afwijkingen ten opzichte van de begrotingswijziging 2025-1	
Lasten Wmo	
Overheadkosten	€ -71.389
Indirecte vervoerskosten	€ 290.084
Directe vervoerskosten Wmo	€ -477.204
Totaal afwijking lasten Wmo	€ -258.510
Baten Wmo	
Indirecte vervoerskosten - bijdrage overig	€ -484.923
Totaal afwijking baten Wmo	€ -484.923
Vrijval bestemmingsreserve ICT	€ -6.125
Vrijval bestemmingsreserve Data-analyse	€ -18.196
Totaal afwijking batig saldo Wmo	€ -767.753
Lasten jeugdwet	
Overheadkosten	€ -7.061
Indirecte vervoerskosten	€ -21.323
Directe vervoerkosten jeugdwet	€ -297.047
Totaal afwijking lasten jeugdwet	€ -325.431
Baten jeugdwet	
Indirecte vervoerskosten - bijdrage overig	€ -2.364
Totaal afwijking baten jeugdwet	€ -2.364
Totaal afwijking batig saldo jeugdwet	€ -327.795
Lasten leerlingenvervoer	
Overheadkosten	€ -1.927
Indirecte vervoerskosten	€ 24.724
Directe vervoerkosten leerlingenvervoer + gym- en zwemvervoer	€ -499.425
Totaal afwijking lasten leerlingenvervoer	€ -476.629
Baten leerlingenvervoer	
Indirecte vervoerskosten - bijdrage overig	€ -26.495
Totaal afwijking baten leerlingenvervoer	€ -26.495
Totaal afwijking batig saldo leerlingenvervoer	€ -503.124
Totaal afwijking batig saldo Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer	€ -1.598.671

De totale afwijking batig saldo van € 1.598.671,– wordt veroorzaakt door enerzijds Wmo-gerelateerde kosten en opbrengsten. Dit batig saldo veroorzaakt door Wmo-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- De onderschrijding van de overheadkosten ad € 71.389,–.
- De overschrijding van de indirecte vervoerkosten ad € 290.084,–.
- De onderschrijding van de directe vervoerkosten ad € 477.204,–.

- De overschrijding baten van de indirecte vervoerskosten - overige bijdrage ad € 484.923,–.
- De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'ICT' ad € 6.125,–.
- De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'Data-analyse' ad € 18.196,–.

Anderzijds wordt dit batig saldo veroorzaakt door jeugdwetvervoer gerelateerde kosten en opbrengsten:

- De onderschrijding van de overheadkosten ad € 7.061,–.
- De onderschrijding van de indirecte vervoerkosten ad € 21.323,–.
- De onderschrijding van de directe vervoerkosten ad € 297.047,–.
- De overschrijding baten van de indirecte vervoerskosten - overige bijdrage ad € 2.364,–.

Daarnaast wordt dit batig saldo veroorzaakt door leerlingenvervoer gerelateerde kosten en opbrengsten:

- De onderschrijding van de overheadkosten ad € 1.927,–.
- De overschrijding van de indirecte vervoerkosten ad € 24.724,–.
- De onderschrijding van de directe vervoerkosten van het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer ad € 499.425,–.
- De overschrijding baten van de indirecte vervoerskosten - overige bijdrage ad € 26.495,–.

De belangrijkste afwijkingen van lasten en baten ten opzichte van de begroting 2025-1 worden per post op de volgende pagina's toegelicht.

14.6 Toelichting lasten Wmo

Overheadkosten (ad - € 71.389,–)

De lager uitgevallen overheadkosten worden veroorzaakt door enkele overschrijdingen die ruimschoots gecompenseerd worden door enkele onderschrijdingen. De overschrijdingen hebben betrekking op hogere kosten van ICT-uitgaven (bijvoorbeeld uitfaseren van Citrix) en additioneel noodzakelijk onderhoud van het kantoorpand. De onderschrijding wordt grotendeels veroorzaakt doordat de Cao SGO lager is uitgevallen qua indexatie dan ten tijde van het opstellen van de begroting bekend was. Daarnaast heeft de begrote evaluatie van de GR in 2025 niet plaatsgevonden. De post overheadkosten dient bovendien in samenhang gezien te worden met de onttrekking aan de bestemmingsreserves 'ICT' en 'Data-analyse'.

Indirecte vervoerskosten (ad € 290.084,–)

De indirecte vervoerskosten aan de lastenkant laten een overschrijding zien welke gecompenseerd wordt met de bijbehorende opbrengsten aan de batenkant. Bij deze post zijn tevens enkele overschrijdingen en onderschrijdingen. De overschrijdingen hebben betrekking op de bonus-malus kosten, ondersteuning klachten en extra kosten voor de vereniging doelgroepenvervoer (VDVN), alsmede VEP-kosten die grotendeels aan de batenkant gedekt worden. De onderschrijdingen hebben betrekking op de lonen van de klantenservice en ritreservering, zoals bij het kopje overheadkosten toegelicht. Daarnaast valt de onregelmatigheidstoeslag lager uit dan bekend ten tijde van het opstellen van de begroting 2025-1.

Directe vervoerskosten Wmo-vervoer (ad - € 477.204,–)

De vervoerskosten zijn lager dan opgenomen in de begroting 2025-1.

De begroting 2025-1 is gebaseerd op het vervoersvolume van 2024, rekening houdend met een opslag van 5% en begrote continuïteitsafspraken. De kosten van 2025 zijn gebaseerd op de gerealiseerde vervoersvraag 2025, inclusief de kosten van het flexibel tarief (continuïteitsafspraken vervoerders).

Dit afsprakenkader, in combinatie met de licht gedaalde vervoersvraag op totaalniveau, alsmede een efficiencyslag qua toeslagen, heeft tot een onderschrijding van de begroting geleid waarbij verschillen te onderkennen zijn op ge-

meenteniveau, zowel in positieve als negatieve zin. Concreet hebben 23 gemeenten minder directe vervoerskosten dan de begroting 2025-1 en 7 gemeenten hebben meer directe vervoerskosten dan begroot in de begroting 2025-1.

Voor een aanvullende specificatie van het gerealiseerde vervoer, de verdeling in kilometers en de bijbehorende kosten op gemeenteniveau wordt verwezen naar paragraaf 18.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo' op pagina 100 en paragraaf 18.2 'Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde Wmo-vervoer' op pagina 107.

14.7 Toelichting baten Wmo-vervoer

Bijdrage overig (ad € 484.923,–)

Het merendeel van deze hogere baten heeft betrekking op de baten van de Voor Elkaar Pas, inclusief vervoersopbrengsten en opbrengsten abonnement, boven budget ritten en de hoger uitgevallen rente opbrengsten.

Onttrekking bestemmingsreserve 'ICT' (€ 6.125,–)

Voor het boekjaar 2025 heeft deze onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

› Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 6.125,–.

Onttrekking bestemmingsreserve 'Data-analyse' (€ 18.196,–)

Voor het boekjaar 2025 heeft deze onttrekking uit de bestemmingsreserve 'Data-analyse' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

› Onderzoek en rapportering data-analyse, data-architectuur en digitale autonomie.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 18.196,–.

14.8 Toelichting lasten jeugdwetvervoer

Overheadkosten (ad - € 7.061,–)

Als gevolg van gezamenlijke investeringen voor het jeugdwet- en leerlingenvervoer zijn schaalvoordelen gerealiseerd voor beide administraties. Naar aanleiding van deze schaalvoordelen zijn de overheadkosten lager uitgevallen dan begroot.

Indirecte vervoerkosten (ad - € 21.323,–)

De begroting voorzag te ruim in de interne doorbelasting waardoor een positief resultaat is gerealiseerd op deze post. De gemeente Maasgouw dient in 2025 geen indirecte vervoerskosten te betalen op basis van de verdeelsleutel ritten, omdat voor die gemeente in 2025 geen ritten zijn verreden.

Directe vervoerkosten (ad - € 297.047,–)

De begroting 2025-1 is gebaseerd op ervaringsdata van Omnibuzz aangevuld met een inschatting van jeugdigen die in 2025 zouden instromen op basis van input gemeenten. In de praktijk is dit fors lager uitgevallen. Dit heeft er mee te maken dat het jeugdwetvervoer bewegelijk is omdat het over enkele tientallen jeugdigen gaat en de in- en uitstroom van enkele jeugdigen direct forse impact op de kosten heeft. Daarnaast is bij de directe vervoerskosten rekening gehouden met de diverse systematieken in 2025, waaronder verantwoording jeugdwetvervoer onder de raamovereenkomst Wmo, aangevuld met de Europese aanbesteding per 01-08-2025. Daarbij is onderscheid aangebracht tussen gemeenten die wél en niet aan deze Europese aanbesteding voor het boekjaar 2025 hebben deelgenomen en hierbij is rekening gehouden met de gemeenten welke per 01-08-2025 zijn ingestroomd.

14.9 Toelichting baten jeugdwetvervoer

Bijdrage overig (ad € 2.364,–)

Het bedrag heeft betrekking op additionele renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden.

14.10 Toelichting lasten leerlingenvervoer

Overheadkosten (ad - € 1.927,–)

De begrote algemene post voor de overheadkosten is nagenoeg gerealiseerd conform begroting 2025-1, wat leidt tot een lichte onderschrijding. De onderschrijding wordt veroorzaakt omdat de overheadkosten Omnibuzz breed lager zijn uitgevallen wat betekent dat de toerekening van de overheadkosten van leerlingenvervoer ook lager uitvalt.

Indirecte vervoerkosten (ad € 24.724,–)

Hier is een overschrijding zichtbaar die met name ontstaat door advieskosten inzake bonus-malus en rapportages hieromtrent. Hiertegenover staan hogere renteopbrengsten welke zichtbaar zijn aan de batenkant, welke deze overschrijding compenseren.

In 2025 is geen bonus of malus met de leerlingenvervoer vervoerders afgerekend omdat het onderzoek en interpretatie naar de data van de bonus-malus ultimo 2025 nog niet was afgerond. Derhalve is het niet in de jaarrekening 2025 verwerkt.

In 2026 zal, na afstemming over de data met vervoerders, de externe adviseur en Omnibuzz, duidelijk worden welke afspraak en bijbehorend bedrag hieruit voortvloeit voor de jaarrekening 2026.

Directe vervoerkosten (ad - € 499.425,–)

Per 01-08-2024 is het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer operationeel. De begroting 2025-1 is gebaseerd op de realisatie van 2024, geëxtrapoleerd naar een geheel jaar gezien instroom in de tweede helft van 2025. De praktijk laat een onderschrijding van bijna 5 ton zien omdat minder leerlingen in 2025 hiervan gebruikgemaakt hebben. Bij de directe vervoerskosten is rekening gehouden met de inzet van een tweetal touringcars binnen het leerlingenvervoer.

De directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer voor de gemeente Roermond laten een lichte overschrijding zien hetgeen samenhangt met diverse patronen van de gym- en zwemlessen.

14.11 Toelichting baten leerlingenvervoer

Bijdrage overig (€ ad 26.495,–)

Het bedrag heeft betrekking op additionele renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden naar aanleiding van de rentepercentages die vergoed worden.

NB: De Wmo-kosten en -opbrengsten voor de 30 Omnibuzz gemeenten worden in paragraaf 18.1 ‘Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo’ op pagina 100 verantwoord.

De jeugdwetkosten en -opbrengsten worden in paragraaf 17.3 ‘Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ’ op pagina 104 verantwoord voor de gemeenten Nederweert, Roermond en Weert. De kosten en opbrengsten van het leerlingenvervoer worden in paragraaf 18.5 ‘Bijlage 5: Deelnemende gemeenten leerlingenvervoer (LLV)’ op pagina 114 voor de 6 Midden-Limburgse gemeenten verantwoord. Alle drie de vervoersvormen worden door Omnibuzz in separate administraties verantwoord.

Voorgaande kosten worden verdeeld over de gemeenten, conform de afgesproken verdeelsleutels in kilometers, ritten en inwoners. Hiervoor wordt eveneens naar de bijlagen verwezen.

14.12 Toelichting algemene dekkingsmiddelen

De bijgestelde bijdrage van de gemeenten in de eerste begrotingswijziging 2025-1 en de onttrekking uit de bestemmingsreserve ‘ICT’ en ‘Data-analyse’ blijken voldoende te zijn voor de dekking van de werkelijke kosten op totaalniveau. Voorgesteld wordt het totale positieve resultaat over 2025 te verdelen conform paragraaf 16.1 ‘Voorstel resultaatbestemming 2025’ op pagina 90.


omnibuzz
G-210-RZ

15 Rechtmatigheids-verklaring

15. Rechtmatigheidsverklaring

15.1 Grondslagen voor de rechtmatigheidsverantwoording

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de 'Financiële verordening Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz' en op basis van de 'Kadernota rechtmatigheid 2025' van de Commissie BBV. Dat betekent dat:

- De rechtmatigheidsverantwoording betrekking heeft op de financiële rechtmatigheid van baten, lasten, balansmutaties, en de baten en lasten met betrekking tot de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet;
- De financiële rechtmatigheid waaronder het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium vallen, omvat:
- Voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader conform bijlage 1 van het Controleprotocol accountantscontrole 2025 e.v., zoals op 17 december 2025 door het algemeen bestuur is vastgesteld. Voorwaarden die direct van invloed zijn op de verslaggeving en dus op het getrouwe beeld van de jaarrekening worden niet opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording. Deze zijn onderdeel van de accountantscontrole;
- Voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en investeringskredieten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario's in de financiële verordening is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld (de afspraken over tijdigheid zijn opgenomen in Financiële verordening 2025 die door de het algemeen bestuur is vastgesteld op 17 december 2025).
- Ten aanzien van het M&O criterium is de 'Nota M&O beleid Omnibuzz' (vastgesteld door het dagelijks bestuur op 25 september 2024) leidend bij het voorkomen en opsporen van misbruik en oneigenlijk gebruik. Omdat alleen bij misbruik sprake is van een onrechtmatigheid zijn eventuele gevallen van misbruik (mits cumulatief met andere fouten of onduidelijkheden boven de verantwoordingsgrens) opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording.

De rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de 'Kadernota rechtmatigheid 2025' van de Commissie BBV en onze eigen 'Financiële verordening 2025'. Dit betekent dat:

- Een verantwoordingsgrens van 2% van de totale lasten exclusief mutaties reserves is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;
- Een rapporteringstolerantie van € 100.000,- is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

15.2 Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsver-

antwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 17 december 2025 vastgestelde normen- en toetsingskader (onderdeel van het 'Controleprotocol 2025 e.v.') van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 2% van de totale lasten exclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 641.088,-. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025.

15.3 Bevinding

Het dagelijks bestuur stelt vast dat alle in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig zijn.

16 Overige gegevens

16. Overige gegevens

16.1 Voorstel resultaatbestemming 2025

Het dagelijks bestuur stelt voor om het resultaat 2025 ad € 1.598.671,– als volgt te bestemmen:

- Terugbetaling aan de deelnemende gemeenten € 1.536.471,–.
- Dotering aan de te vormen 'Bestemmingsreserve verduurzaming pand' € 25.000,–. (LED-verlichting).
- Dotering aan de 'Bestemmingsreserve ICT' € 35.000,- (automatiseren ritbevestiging bij callcenter).
- Dotering aan de algemene reserve € 2.200,–.

De onderverdeling van het resultaat naar de individuele gemeenten is terug te vinden in paragraaf 18.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo' op pagina 100, in 18.3 'Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente jeugdwetvervoer' op pagina 110 en in 18.5 'Bijlage 5: Deelnemende gemeenten leerlingenvervoer (LLV)' op pagina 114, waarbij qua terugbetaling rekening wordt gehouden met het onderscheid tussen het Wmo-, jeugdwet-, leerlingen- en gym- en zwemvervoer. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat er ook gemeenten zijn die naar aanleiding van het resultaat 2025 aan Omnibuzz moeten betalen.

16.2 Reserves

Er wordt een voorstel ter dotering aan de algemene reserve ten gunste van de 30 gemeenten gedaan op basis van fiscale advisering inzake het jeugdwet- en leerlingenvervoer. Deze dotering vindt plaats op basis van de reeds gefactureerde winstopslag om zodoende de btw-systematiek te optimaliseren.

Het algemeen bestuur van Omnibuzz zal hierover op 1 juli 2026 een besluit nemen.

17 Controleverklaring

17. Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te Geleen

17.1 Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2025

17.1.1 Ons oordeel

Wij hebben de in deze jaarstukken opgenomen jaarrekening 2025 van gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te Geleen gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2025 en van het vermogen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz op 31 december 2025 alsmede van de financiële rechtmatigheid over 2025 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV), de begroting en de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder de gemeenschappelijke verordeningen, opgenomen bepalingen zoals opgenomen in het normenkader dat bij besluit van 17 december 2025 door het algemeen bestuur is vastgesteld.

De jaarrekening bestaat uit:

- Het overzicht van baten en lasten over 2025.
- De balans per 31 december 2025.
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.
- De rechtmatigheidsverantwoording over 2025.
- De bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

17.1.2 De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol en het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur van Omnibuzz d.d. 17 december 2025 en het Controleprotocol Wet normering bezoldiging topfunctionarissen (WNT) 2025 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie ‘Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening’.

Wij zijn onafhankelijk van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij Assurance opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

17.1.3 Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

17.1.4 Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 641.000. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt 2% van de totale lasten exclusief de toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 en 3 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in de Regeling Controleprotocol WNT 2025. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het algemeen bestuur overeengekomen dat wij aan het algemeen bestuur tijdens onze controle geconstateerde materiele afwijkingen boven de € 641.000 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve of WNT-redenen relevant zijn.

17.1.5 Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2025 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6 sub a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

17.1.6 Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

De jaarstukken omvatten andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. De andere informatie bestaat uit:

- Het jaarverslag, waaronder de programmarekening en de paragrafen.
- Overige gegevens.
- Bijlage 1 tot en met 6.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekening-

controle of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

17.2 Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

17.2.1 Verantwoordelijkheden van het dagelijks bestuur en algemeen bestuur voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening en getrouw weergeven van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2025 en van het vermogen op 31 december 2025 alsmede van de financiële rechtmatigheid over 2025 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV), de begroting en de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder gemeentelijke verordeningen, opgenomen bepalingen zoals opgenomen in het normenkader dat bij besluit van 17 december 2025 door het algemeen bestuur is vastgesteld.

In dit kader is het dagelijks bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de gemeenschappelijke regeling in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen, toelichten in de jaarrekening.

Het algemeen bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de gemeenschappelijke regeling.

17.2.2 Onze verantwoordelijkheid voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol inclusief het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op d.d. 17 december 2025, het Controleprotocol WNT 2025, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de organisatie.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het dagelijks bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het dagelijks bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de gemeenschappelijke regeling in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van de gemeenschappelijke regeling.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met het algemeen bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Rosmalen, 31 maart 2026
WHS Registeraccountants

H.H. van Santvoort MSc RA

18 Bijlagen

18. Bijlagen

18.0 Rekening per programma

	Begroting 2025			Begroting 2025-1
	Baten	Lasten	Saldo	Baten
Programma Vervoer				
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718	€ -
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700	€ -
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ -	€ 180.682	€ 180.682	€ -
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496	€ 125.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718	€ 4.665.223
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204	€ 24.499.203
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (jeugdwet)	€ 180.682	€ -	€ -180.682	€ 623.030
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -	€ 3.207.932
0.4 Overhead jeugdwet	€ 6.293	€ 6.293	€ -	€ 8.137
0.4 Overhead leerlingenvervoer	€ 59.996	€ 59.996	€ -	€ 58.441
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Bestemmingsreserve ICT				
0.10 Mutatie reserve				
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -	€ 33.186.965
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
- Bestemmingsreserve Data-analyse	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125	€ 33.186.965

			Realisatie 2025		
Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
€ 4.665.223	€ 4.665.223		€ -	€ 4.202.904	€ 4.202.904
€ 24.561.752	€ 24.561.752		€ 639.690	€ 24.281.380	€ 23.641.690
€ 623.030	€ 623.030		€ -	€ 304.660	€ 304.660
€ 18.576	€ -106.424		€ 179.921	€ 19.115	€ -160.806
€ -	€ -4.665.223		€ 4.665.223	€ -	€ -4.665.223
€ -	€ -24.499.203		€ 24.245.369	€ -	€ -24.245.369
€ -	€ -623.030		€ 624.031	€ -	€ -624.031
€ 3.207.932	€ -		€ 3.207.932	€ 3.186.543	€ -21.389
€ 8.137	€ -		€ 8.137	€ 2.076	€ -6.061
€ 58.441	€ -		€ 58.441	€ 57.714	€ -727
€ 50.000	€ 50.000		€ -	€ -	€ -
	€ -				
€ -6.125	€ -6.125				
€ 33.186.965	€ -		€ 33.628.743	€ 32.054.392	€ -1.574.351
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ -	€ -	€ -
€ -	€ -		€ 6.125	€ -	€ -6.125
€ -	€ -		€ 18.196	€ -	€ -18.196
€ -	€ -		€ 24.320	€ -	€ -24.320
€ 33.186.965	€ -		€ 33.653.063	€ 32.054.392	€ -1.598.671

18.1 Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten	Totaal betaalde voorschotten gemeenten inclusief afrekening vervoer
			A
Beek	€ 329.513	€ 318.929	€ 318.929
Beekdaelen	€ 949.551	€ 907.522	€ 907.522
Beesel	€ 236.972	€ 262.053	€ 262.053
Bergen	€ 208.986	€ 228.481	€ 228.481
Brunssum	€ 1.022.366	€ 972.701	€ 972.701
Echt-Susteren	€ 841.047	€ 862.860	€ 862.860
Eijsden-Margraten	€ 783.495	€ 788.454	€ 788.454
Gennep	€ 379.075	€ 357.313	€ 357.313
Gulpen-Wittem	€ 440.803	€ 448.200	€ 448.200
Heerlen	€ 2.839.967	€ 2.860.537	€ 2.860.537
Horst aan de Maas	€ 721.499	€ 696.570	€ 696.570
Kerkrade	€ 1.965.526	€ 1.911.046	€ 1.911.046
Landgraaf	€ 1.467.696	€ 1.366.573	€ 1.366.573
Leudal	€ 648.085	€ 649.311	€ 649.311
Maasgouw	€ 611.541	€ 557.009	€ 557.009
Maastricht	€ 4.106.252	€ 3.770.737	€ 3.770.737
Meerssen	€ 669.342	€ 637.019	€ 637.019
Nederweert	€ 245.512	€ 219.544	€ 219.544
Peel en Maas	€ 651.136	€ 656.290	€ 656.290
Roerdalen	€ 329.566	€ 347.962	€ 347.962
Roermond	€ 987.167	€ 993.462	€ 993.462
Simpelveld	€ 202.947	€ 206.143	€ 206.143
Sittard-Geleen	€ 2.978.561	€ 2.890.037	€ 2.890.037
Stein	€ 422.143	€ 419.231	€ 419.231
Vaals	€ 318.524	€ 282.717	€ 282.717
Valkenburg aan de Geul	€ 698.297	€ 649.005	€ 649.005
Venlo	€ 1.666.456	€ 1.613.178	€ 1.613.178
Venray	€ 691.755	€ 669.103	€ 669.103
Voerendaal	€ 250.239	€ 258.580	€ 258.580
Weert	€ 643.598	€ 652.735	€ 652.735
TOTAAL	€ 28.307.618	€ 27.453.299	€ 27.453.299

Kosten 2025	Onttrekking bestemmingsreserve ICT	Onttrekking bestemmingsreserve Data-analyse	Te bestemmen resultaat 2025
B	C	D	E = A-(B-C-D)
€ 316.932	€ 88	€ 262	€ 2.348
€ 821.430	€ 195	€ 578	€ 86.864
€ 243.410	€ 73	€ 218	€ 18.935
€ 210.624	€ 71	€ 211	€ 18.139
€ 934.139	€ 150	€ 444	€ 39.156
€ 875.286	€ 175	€ 521	€ 11.729-
€ 686.573	€ 142	€ 423	€ 102.446
€ 313.824	€ 97	€ 287	€ 43.873
€ 445.156	€ 76	€ 226	€ 3.346
€ 2.841.129	€ 475	€ 1.412	€ 21.296
€ 695.960	€ 241	€ 715	€ 1.565
€ 1.919.813	€ 247	€ 734	€ 7.786-
€ 1.457.326	€ 200	€ 595	€ 89.958-
€ 606.001	€ 196	€ 583	€ 44.089
€ 517.446	€ 133	€ 395	€ 40.092
€ 3.681.708	€ 683	€ 2.028	€ 91.739
€ 600.747	€ 100	€ 298	€ 36.670
€ 180.992	€ 95	€ 283	€ 38.930
€ 662.378	€ 249	€ 741	€ 5.099-
€ 320.966	€ 113	€ 336	€ 27.445
€ 930.686	€ 333	€ 988	€ 64.097
€ 235.547	€ 56	€ 166	€ 29.182-
€ 2.861.620	€ 502	€ 1.493	€ 30.412
€ 419.213	€ 134	€ 398	€ 549
€ 277.020	€ 54	€ 162	€ 5.913
€ 583.912	€ 89	€ 266	€ 65.449
€ 1.531.639	€ 565	€ 1.678	€ 83.782
€ 658.603	€ 243	€ 723	€ 11.466
€ 245.421	€ 68	€ 203	€ 13.430
€ 634.366	€ 279	€ 829	€ 19.477
€ 26.709.868	€ 6.125	€ 18.196	€ 767.753

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten	Afrekening vervoer 2025 Bijdrage gemeenten	Totaal betaalde voorschot gemeenten	Kosten regulier vervoer 2025	Kosten flexibel tarief -Nacalculatorisch tarief	Saldo directe vervoerskosten 2025
		A	B	C = A - B	D	E	F = C-D-E
Beek	€ 250.932	€ 235.755	€ -	€ 235.755	€ 228.829	€ 6.511	€ 415
Beekdaelen	€ 747.351	€ 692.292	€ -	€ 692.292	€ 606.720	€ 17.264	€ 68.308
Beesel	€ 178.030	€ 194.752	€ -	€ 194.752	€ 174.582	€ 4.968	€ 15.203
Bergen	€ 157.710	€ 170.270	€ -	€ 170.270	€ 151.161	€ 4.301	€ 14.807
Brunssum	€ 821.901	€ 759.434	€ -	€ 759.434	€ 712.313	€ 20.269	€ 26.852
Echt-Susteren	€ 665.572	€ 666.681	€ -	€ 666.681	€ 661.867	€ 18.834	€ 14.020-
Eijsden-Margraten	€ 622.635	€ 614.134	€ -	€ 614.134	€ 515.497	€ 14.669	€ 83.968
Gennep	€ 286.516	€ 259.094	€ -	€ 259.094	€ 219.317	€ 6.241	€ 33.537
Gulpen-Wittem	€ 356.480	€ 355.923	€ -	€ 355.923	€ 344.033	€ 9.790	€ 2.100
Heerlen	€ 2.223.316	€ 2.184.533	€ -	€ 2.184.533	€ 2.122.056	€ 60.384	€ 2.093
Horst aan de Maas	€ 535.778	€ 496.369	€ -	€ 496.369	€ 486.891	€ 13.855	€ 4.377-
Kerkrade	€ 1.571.662	€ 1.485.476	€ -	€ 1.485.476	€ 1.461.912	€ 41.599	€ 18.035-
Landgraaf	€ 1.170.682	€ 1.063.057	€ -	€ 1.063.057	€ 1.115.282	€ 31.736	€ 83.961-
Leudal	€ 493.011	€ 478.449	€ -	€ 478.449	€ 431.123	€ 12.268	€ 35.058
Maasgouw	€ 486.063	€ 425.185	€ -	€ 425.185	€ 382.109	€ 10.873	€ 32.203
Maastricht	€ 3.161.883	€ 2.802.880	€ -	€ 2.802.880	€ 2.677.534	€ 76.190	€ 49.157
Meerssen	€ 540.296	€ 500.370	€ -	€ 500.370	€ 460.510	€ 13.104	€ 26.756
Nederweert	€ 174.214	€ 144.668	€ -	€ 144.668	€ 108.695	€ 3.093	€ 32.880
Peel en Maas	€ 473.422	€ 462.586	€ -	€ 462.586	€ 458.672	€ 13.052	€ 9.138-
Roerdalen	€ 241.593	€ 250.736	€ -	€ 250.736	€ 221.330	€ 6.298	€ 23.108
Roermond	€ 693.565	€ 669.833	€ -	€ 669.833	€ 608.098	€ 17.304	€ 44.432
Simpelveld	€ 153.277	€ 151.986	€ -	€ 151.986	€ 172.605	€ 4.912	€ 25.531-
Sittard-Geleen	€ 2.351.631	€ 2.220.716	€ -	€ 2.220.716	€ 2.153.580	€ 61.281	€ 5.855
Stein	€ 310.329	€ 300.834	€ -	€ 300.834	€ 293.117	€ 8.341	€ 623-
Vaals	€ 259.251	€ 222.235	€ -	€ 222.235	€ 213.150	€ 6.065	€ 3.021
Valkenburg aan de Geul	€ 573.654	€ 518.813	€ -	€ 518.813	€ 452.956	€ 12.889	€ 52.968
Venlo	€ 1.166.717	€ 1.082.869	€ -	€ 1.082.869	€ 999.742	€ 28.448	€ 54.678
Venray	€ 493.748	€ 454.731	€ -	€ 454.731	€ 438.737	€ 12.484	€ 3.509
Voerendaal	€ 189.636	€ 191.852	€ -	€ 191.852	€ 176.776	€ 5.030	€ 10.046
Weert	€ 423.400	€ 412.727	€ -	€ 412.727	€ 389.701	€ 11.089	€ 11.937
Totaal	€ 21.774.255	€ 20.469.240	€ -	€ 20.469.240	€ 19.438.894	€ 553.142	€ 477.204

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 voorschot gemeenten	Indirecte vervoerkosten 2025	Resultaat indirecte vervoerskosten
		A	B	C = A - B
Beek	€ 35.151	€ 36.229	€ 35.676	€ 553
Beekdaelen	€ 106.058	€ 111.727	€ 96.211	€ 15.516
Beesel	€ 23.068	€ 28.216	€ 25.632	€ 2.584
Bergen	€ 16.046	€ 20.462	€ 18.240	€ 2.222
Brunssum	€ 126.088	€ 133.709	€ 123.742	€ 9.967
Echt-Susteren	€ 89.659	€ 102.918	€ 103.367	€ 449-
Eijsden-Margraten	€ 91.132	€ 98.666	€ 82.411	€ 16.255
Gennep	€ 44.914	€ 46.831	€ 38.004	€ 8.827
Gulpen-Wittem	€ 46.681	€ 51.773	€ 51.718	€ 56
Heerlen	€ 382.400	€ 423.110	€ 411.335	€ 11.774
Horst aan de Maas	€ 68.096	€ 72.254	€ 70.071	€ 2.183
Kerkrade	€ 272.506	€ 294.129	€ 287.741	€ 6.388
Landgraaf	€ 197.615	€ 197.028	€ 206.153	€ 9.126-
Leudal	€ 58.637	€ 66.518	€ 60.553	€ 5.966
Maasgouw	€ 60.110	€ 61.023	€ 55.213	€ 5.809
Maastricht	€ 608.813	€ 604.711	€ 572.796	€ 31.915
Meerssen	€ 79.293	€ 83.307	€ 74.960	€ 8.347
Nederweert	€ 24.449	€ 24.259	€ 19.695	€ 4.564
Peel En Maas	€ 55.758	€ 61.066	€ 60.923	€ 143
Roerdalen	€ 32.247	€ 37.032	€ 34.464	€ 2.569
Roermond	€ 130.911	€ 146.697	€ 132.230	€ 14.467
Simpelveld	€ 22.204	€ 24.474	€ 28.997	€ 4.524-
Sittard-Geleen	€ 378.781	€ 402.055	€ 385.349	€ 16.705
Stein	€ 45.541	€ 47.158	€ 48.078	€ 920-
Vaals	€ 32.166	€ 31.541	€ 29.499	€ 2.042
Valkenburg aan de Geul	€ 80.635	€ 82.627	€ 71.544	€ 11.083
Venlo	€ 221.756	€ 229.826	€ 209.549	€ 20.276
Venray	€ 78.387	€ 84.882	€ 80.729	€ 4.153
Voerendaal	€ 27.459	€ 30.366	€ 28.050	€ 2.316
Weert	€ 83.390	€ 91.537	€ 88.358	€ 3.179
Totaal	€ 3.519.950	€ 3.726.127	€ 3.531.289	€ 194.839

Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 voorschot gemeenten	Overheadkosten 2025	Resultaat overheadkosten
		A	B	C=A-B
Beek	€ 43.429	€ 46.944	€ 45.916	€ 1.029
Beekdaelen	€ 96.142	€ 103.503	€ 101.235	€ 2.268
Beesel	€ 35.874	€ 39.084	€ 38.228	€ 856
Bergen	€ 35.231	€ 37.749	€ 36.922	€ 827
Brunssum	€ 74.378	€ 79.558	€ 77.815	€ 1.743
Echt-Susteren	€ 85.817	€ 93.261	€ 91.218	€ 2.044
Eijsden-Margraten	€ 69.728	€ 75.654	€ 73.996	€ 1.658
Gennep	€ 47.645	€ 51.389	€ 50.263	€ 1.126
Gulpen-Wittem	€ 37.641	€ 40.503	€ 39.615	€ 888
Heerlen	€ 234.251	€ 252.895	€ 247.354	€ 5.542
Horst aan de Maas	€ 117.625	€ 127.947	€ 125.144	€ 2.804
Kerkrade	€ 121.359	€ 131.441	€ 128.561	€ 2.880
Landgraaf	€ 99.399	€ 106.488	€ 104.155	€ 2.333
Leudal	€ 96.437	€ 104.344	€ 102.057	€ 2.286
Maasgouw	€ 65.368	€ 70.802	€ 69.251	€ 1.551
Maastricht	€ 335.557	€ 363.145	€ 355.188	€ 7.957
Meerssen	€ 49.753	€ 53.342	€ 52.173	€ 1.169
Nederweert	€ 46.850	€ 50.617	€ 49.508	€ 1.109
Peel En Maas	€ 121.956	€ 132.637	€ 129.731	€ 2.906
Roerdalen	€ 55.726	€ 60.194	€ 58.875	€ 1.319
Roermond	€ 162.691	€ 176.932	€ 173.055	€ 3.877
Simpelveld	€ 27.466	€ 29.684	€ 29.033	€ 650
Sittard-Geleen	€ 248.149	€ 267.266	€ 261.409	€ 5.856
Stein	€ 66.273	€ 71.239	€ 69.678	€ 1.561
Vaals	€ 27.108	€ 28.941	€ 28.307	€ 634
Valkenburg aan de Geul	€ 44.008	€ 47.566	€ 46.523	€ 1.042
Venlo	€ 277.983	€ 300.484	€ 293.899	€ 6.584
Venray	€ 119.620	€ 129.490	€ 126.653	€ 2.837
Voerendaal	€ 33.145	€ 36.362	€ 35.565	€ 797
Weert	€ 136.807	€ 148.470	€ 145.217	€ 3.253
Totaal	€ 3.013.414	€ 3.257.932	€ 3.186.543	€ 71.389




mnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

18.2 Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde Wmo-vervoer

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2025-1						Vervoersvolume realisatie 2025		
Gemeente	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog
Beek	10.459	86.272	3.676	22.200	921	-	10.390	83.548	2.463
Beekdaelen	32.255	253.772	2.254	53.282	1.610	-	28.020	224.928	3.893
Beesel	8.146	73.094	2.728	19.703	455	-	7.465	64.550	4.593
Bergen	5.907	68.533	833	12.550	229	-	5.312	61.647	325
Brunssum	38.601	267.260	2.340	76.856	1.755	-	36.038	251.996	4.917
Echt-Susteren	29.712	245.222	9.616	64.808	1.473	-	30.104	243.307	10.804
Eijsden-Margraten	28.484	224.486	3.639	60.588	938	-	24.001	189.696	4.952
Gennep	13.520	89.420	4.143	23.070	748	-	11.068	76.579	3.474
Gulpen-Wittem	14.947	132.591	7.369	35.315	1.031	-	15.062	128.104	7.056
Heerlen	122.150	738.263	18.351	169.621	5.327	-	119.795	719.077	15.914
Horst aan de Maas	20.859	187.500	4.340	46.062	869	-	20.407	184.492	5.790
Kerkrade	84.914	491.977	23.063	127.659	4.163	-	83.800	481.946	23.047
Landgraaf	56.881	360.401	20.207	114.942	2.780	-	60.039	376.167	27.323
Leudal	19.203	183.207	3.087	50.209	733	-	17.635	165.540	1.808
Maasgouw	17.617	160.807	5.040	36.448	1.087	-	16.080	145.276	5.081
Maastricht	174.577	881.909	44.626	290.537	7.489	-	166.818	841.301	51.072
Meerssen	24.050	178.600	10.286	42.461	1.246	-	21.831	164.784	8.998
Nederweert	7.004	52.514	289	10.783	222	-	5.736	38.857	169
Peel En Maas	17.630	178.574	7.320	48.383	856	-	17.743	176.629	8.714
Roerdalen	10.691	93.879	2.599	22.077	714	-	10.037	81.436	1.967
Roermond	42.351	213.121	1.268	49.081	1.906	-	38.510	194.460	2.414
Simpelveld	7.065	55.267	765	13.745	505	-	8.445	62.215	2.237
Sittard-Geleen	116.071	765.896	38.987	192.453	6.150	-	112.227	747.466	39.040
Stein	13.614	108.453	4.365	32.251	1.550	-	14.002	104.923	3.696
Vaals	9.106	83.571	1.068	30.735	576	-	8.591	81.176	1.768
Valkenburg aan de Geul	23.854	187.288	10.704	60.001	918	-	20.836	164.396	12.300
Venlo	66.350	346.656	19.545	79.306	2.848	-	61.028	321.315	18.581
Venray	24.505	155.196	3.837	44.455	1.279	-	23.511	150.100	7.338
Voerendaal	8.766	70.049	1.184	17.943	668	-	8.169	65.043	583
Weert	26.426	128.816	5.164	38.772	900	-	25.733	119.245	4.395
TOTAAL	1.075.715	7.062.592	262.695	1.886.296	51.942	-	1.028.433	6.710.197	284.710

			Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1					
Toeslagen km laag	Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht
30.664	659	-	69-	2.724-	1.213-	8.464	262-	-
55.341	1.246	-	4.235-	28.844-	1.638	2.059	364-	-
20.978	369	1.006	681-	8.544-	1.865	1.274	86-	1.006
11.587	170	-	595-	6.886-	508-	963-	59-	-
88.802	1.280	-	2.563-	15.264-	2.577	11.946	475-	-
73.943	1.334	-	392	1.915-	1.188	9.135	139-	-
50.046	659	1.186	4.483-	34.790-	1.313	10.542-	279-	1.186
22.765	1.097	-	2.452-	12.841-	669-	305-	349	-
34.625	760	-	115	4.487-	313-	690-	271-	-
203.285	4.876	206	2.355-	19.186-	2.437-	33.664	451-	206
50.750	951	2.061	452-	3.008-	1.449	4.688	82	2.061
155.699	5.658	2.106	1.114-	10.031-	17-	28.040	1.495	2.106
139.632	2.692	1.989	3.158	15.767	7.116	24.690	88-	1.989
49.154	1.048	97	1.568-	17.668-	1.279-	1.054-	315	97
37.160	770	180	1.537-	15.531-	41	713	317-	180
326.695	6.373	1.847	7.759-	40.608-	6.446	36.158	1.116-	1.847
50.913	1.770	433	2.219-	13.816-	1.288-	8.452	524	433
7.365	85	-	1.268-	13.657-	120-	3.418-	137-	-
55.772	923	-	114	1.945-	1.394	7.390	67	-
25.638	393	2.333	654-	12.444-	632-	3.561	321-	2.333
51.080	1.706	856	3.841-	18.661-	1.147	1.999	200-	856
12.832	656	-	1.380	6.948	1.472	913-	151	-
230.784	5.189	1.948	3.844-	18.430-	54	38.331	961-	1.948
33.200	1.282	-	388	3.531-	669-	949	268-	-
31.993	377	-	515-	2.395-	700	1.259	199-	-
44.970	1.222	331	3.018-	22.892-	1.596	15.031-	304	331
90.390	2.726	978	5.322-	25.341-	964-	11.084	122-	978
50.736	1.080	17	994-	5.097-	3.501	6.280	199-	17
20.000	503	-	597-	5.006-	601-	2.057	165-	-
44.351	909	1.503	693-	9.571-	770-	5.578	9	1.503
2.101.152	48.763	19.076	-47.282	-352.396	22.015	214.856	-3.179	19.076

18.2.1 Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2025-1 in €						Vervoerszones realisatie 2025 in €		
Gemeente	Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag
Beek	€ 224.004	€ 1.765	€ 4.218	€ 2.588	€ -		€ 218.389	€ 1.622	€ 6.967
Beekdaelen	€ 667.225	€ 1.082	€ 10.124	€ 4.523	€ -		€ 588.213	€ 2.139	€ 12.867
Beesel	€ 185.794	€ 1.309	€ 3.744	€ 1.278	€ -		€ 165.591	€ 2.631	€ 4.863
Bergen	€ 164.545	€ 400	€ 2.385	€ 643	€ -		€ 148.003	€ 179	€ 2.501
Brunssum	€ 728.533	€ 1.123	€ 14.603	€ 4.930	€ -		€ 684.924	€ 2.958	€ 20.834
Echt-Susteren	€ 636.619	€ 4.616	€ 12.314	€ 4.140	€ -		€ 635.130	€ 6.109	€ 16.880
Eijsden-Margraten	€ 589.956	€ 1.747	€ 11.512	€ 2.635	€ -		€ 498.142	€ 3.037	€ 11.809
Gennep	€ 247.126	€ 1.989	€ 4.383	€ 2.101	€ -		€ 208.791	€ 2.187	€ 5.256
Gulpen-Wittem	€ 337.978	€ 3.537	€ 6.710	€ 2.897	€ -		€ 330.006	€ 3.944	€ 7.948
Heerlen	€ 2.099.059	€ 8.809	€ 32.228	€ 14.968	€ -		€ 2.049.083	€ 10.209	€ 48.895
Horst aan de Maas	€ 476.395	€ 2.083	€ 8.752	€ 2.443	€ -		€ 468.096	€ 3.384	€ 11.738
Kerkrade	€ 1.418.413	€ 11.070	€ 24.255	€ 11.699	€ -		€ 1.392.940	€ 14.566	€ 37.460
Landgraaf	€ 1.009.365	€ 9.699	€ 21.839	€ 7.813	€ -		€ 1.057.259	€ 16.114	€ 33.321
Leudal	€ 458.914	€ 1.482	€ 9.540	€ 2.059	€ -		€ 416.240	€ 1.020	€ 10.869
Maasgouw	€ 407.051	€ 2.419	€ 6.925	€ 3.054	€ -		€ 368.656	€ 2.833	€ 8.377
Maastricht	€ 2.667.405	€ 21.420	€ 55.202	€ 21.043	€ -		€ 2.546.143	€ 30.787	€ 81.708
Meerssen	€ 477.112	€ 4.937	€ 8.068	€ 3.502	€ -		€ 438.203	€ 5.299	€ 11.798
Nederweert	€ 139.907	€ 139	€ 2.049	€ 623	€ -		€ 106.612	€ 104	€ 1.740
Peel En Maas	€ 441.235	€ 3.514	€ 9.193	€ 2.405	€ -		€ 438.134	€ 5.186	€ 12.759
Roerdalen	€ 239.905	€ 1.248	€ 4.195	€ 2.006	€ -		€ 212.363	€ 1.123	€ 5.729
Roermond	€ 645.509	€ 608	€ 9.325	€ 5.355	€ -		€ 588.249	€ 1.654	€ 12.796
Simpelveld	€ 145.538	€ 367	€ 2.612	€ 1.419	€ -		€ 166.576	€ 1.273	€ 2.913
Sittard-Geleen	€ 2.118.198	€ 18.714	€ 36.566	€ 17.281	€ -		€ 2.061.362	€ 22.520	€ 54.259
Stein	€ 284.198	€ 2.095	€ 6.128	€ 4.355	€ -		€ 279.583	€ 2.128	€ 7.804
Vaals	€ 211.266	€ 512	€ 5.840	€ 1.620	€ -		€ 203.795	€ 1.199	€ 7.096
Valkenburg aan de Geul	€ 492.697	€ 5.138	€ 11.400	€ 2.579	€ -		€ 431.905	€ 7.009	€ 10.431
Venlo	€ 1.035.809	€ 9.382	€ 15.068	€ 8.002	€ -		€ 957.461	€ 11.508	€ 22.447
Venray	€ 434.714	€ 1.842	€ 8.447	€ 3.594	€ -		€ 419.383	€ 4.271	€ 12.033
Voerendaal	€ 183.410	€ 568	€ 3.409	€ 1.877	€ -		€ 170.465	€ 359	€ 4.539
Weert	€ 394.785	€ 2.479	€ 7.367	€ 2.529	€ -		€ 372.540	€ 2.584	€ 11.209
TOTAAL	€ 19.562.666	€ 126.093	€ 358.396	€ 145.958	€ -		€ 18.622.234	€ 169.934	€ 499.841

			Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1 in €					
Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV-er	Persoonlijke overdracht	Totaal
€ 1.852	€ -		€ 5.616-	€ 143-	€ 2.749	€ 736-	€ -	€ 3.746-
€ 3.501	€ -		€ 79.012-	€ 1.057	€ 2.743	€ 1.022-	€ -	€ 76.234-
€ 1.037	€ 461		€ 20.203-	€ 1.321	€ 1.119	€ 241-	€ 461	€ 17.543-
€ 478	€ -		€ 16.542-	€ 221-	€ 117	€ 166-	€ -	€ 16.812-
€ 3.597	€ -		€ 43.609-	€ 1.835	€ 6.231	€ 1.333-	€ -	€ 36.876-
€ 3.749	€ -		€ 1.489-	€ 1.494	€ 4.566	€ 391-	€ -	€ 4.180
€ 1.852	€ 658		€ 91.814-	€ 1.290	€ 297	€ 783-	€ 658	€ 90.353-
€ 3.083	€ -		€ 38.335-	€ 199	€ 873	€ 982	€ -	€ 36.282-
€ 2.136	€ -		€ 7.972-	€ 407	€ 1.238	€ 762-	€ -	€ 7.089-
€ 13.702	€ 168		€ 49.976-	€ 1.400	€ 16.667	€ 1.266-	€ 168	€ 33.008-
€ 2.672	€ 1.002		€ 8.299-	€ 1.300	€ 2.986	€ 229	€ 1.002	€ 2.782-
€ 15.899	€ 1.048		€ 25.474-	€ 3.495	€ 13.204	€ 4.200	€ 1.048	€ 3.525-
€ 7.565	€ 1.025		€ 47.893	€ 6.414	€ 11.482	€ 248-	€ 1.025	€ 66.566
€ 2.945	€ 50		€ 42.674-	€ 462-	€ 1.329	€ 885	€ 50	€ 40.872-
€ 2.164	€ 80		€ 38.395-	€ 413	€ 1.451	€ 890-	€ 80	€ 37.340-
€ 17.908	€ 988		€ 121.262-	€ 9.367	€ 26.506	€ 3.135-	€ 988	€ 87.537-
€ 4.974	€ 236		€ 38.910-	€ 361	€ 3.730	€ 1.471	€ 236	€ 33.110-
€ 239	€ -		€ 33.295-	€ 35-	€ 308-	€ 384-	€ -	€ 34.021-
€ 2.594	€ -		€ 3.101-	€ 1.673	€ 3.566	€ 189	€ -	€ 2.326
€ 1.104	€ 1.011		€ 27.542-	€ 124-	€ 1.534	€ 902-	€ 1.011	€ 26.023-
€ 4.794	€ 605		€ 57.260-	€ 1.045	€ 3.471	€ 561-	€ 605	€ 52.700-
€ 1.843	€ -		€ 21.038	€ 906	€ 301	€ 424	€ -	€ 22.670
€ 14.581	€ 858		€ 56.836-	€ 3.806	€ 17.693	€ 2.700-	€ 858	€ 37.179-
€ 3.602	€ -		€ 4.616-	€ 33	€ 1.676	€ 753-	€ -	€ 3.659-
€ 1.059	€ -		€ 7.471-	€ 687	€ 1.256	€ 560-	€ -	€ 6.088-
€ 3.434	€ 176		€ 60.792-	€ 1.871	€ 969-	€ 855	€ 176	€ 58.859-
€ 7.660	€ 667		€ 78.348-	€ 2.126	€ 7.378	€ 342-	€ 667	€ 68.518-
€ 3.035	€ 15		€ 15.332-	€ 2.429	€ 3.586	€ 559-	€ 15	€ 9.860-
€ 1.413	€ -		€ 12.945-	€ 210-	€ 1.130	€ 463-	€ -	€ 12.488-
€ 2.554	€ 814		€ 22.245-	€ 105	€ 3.842	€ 26	€ 814	€ 17.458-
€ 137.024	€ 9.861		€ 940.432-	€ 43.841	€ 141.445	€ 8.934-	€ 9.861	€ 754.220-

18.3 Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente jeugdwetvervoer

18.3.1 Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 voorschot gemeenten	Kosten 2025	Te bestemmen resultaat 2025
		A	B	C= A-B
Echt-Susteren	€ -	€ 151.622	€ 35.594	€ 116.028
Maasgouw	€ -	€ 16.566	€ 272	€ 16.294
Nederweert	€ 36.353	€ 29.976	€ 38.532	€ 8.557-
Roermond	€ 150.622	€ 215.916	€ 156.282	€ 59.634
Weert	€ -	€ 218.087	€ 73.691	€ 144.396
Totaal	€ 186.976	€ 632.166	€ 304.372	€ 327.795

18.3.2 Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 voor-schot gemeenten	Kosten regulier vervoer 2025	Nacalculatorisch tarief	Saldo directe vervoerskos-ten 2025
		A	B	C	D = A - B - C
Echt-Susteren	€ -	€ 146.404	€ 40.109	€ 4.900-	€ 111.195
Maasgouw	€ -	€ 14.493	€ -	€ -	€ 14.493
Nederweert	€ 33.878	€ 27.469	€ 43.630	€ 5.330-	€ 10.831-
Roermond	€ 136.477	€ 203.604	€ 177.140	€ 21.640-	€ 48.103
Weert	€ -	€ 207.156	€ 83.236	€ 10.168-	€ 134.088
Totaal	€ 170.355	€ 599.126	€ 344.116	€ -42.037	€ 297.047

18.3.3 Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 voorschot gemeenten	Indirecte vervoerskosten 2025	Resultaat indirecte vervoerskosten
		A	C	C = A - B
Echt-Susteren	€ -	€ 3.612	€ 26	€ 3.586
Maasgouw	€ -	€ 807	€ -	€ 807
Nederweert	€ 1.160	€ 1.544	€ 38	€ 1.507
Roermond	€ 9.166	€ 9.447	€ 101	€ 9.345
Weert	€ -	€ 8.494	€ 52	€ 8.442
Totaal	€ 10.327	€ 23.904	€ 217	€ 23.686

18.3.4 Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten inclusief winstopslag	Overheadkosten 2025	Resultaat overheadkosten
		A	C	C = A - B
Echt-Susteren	€ -	€ 1.605	€ 358	€ 1.247
Maasgouw	€ -	€ 1.267	€ 272	€ 995
Nederweert	€ 1.315	€ 963	€ 195	€ 768
Roermond	€ 4.979	€ 2.866	€ 680	€ 2.186
Weert	€ -	€ 2.437	€ 571	€ 1.866
Totaal	€ 6.293	€ 9.137	€ 2.076	€ 7.061

18.4 Bijlage 4: Gerealiseerde versus gebudgetteerde vervoer jeugdwetvervoer

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2025-1		Vervoersvolume realisat
Gemeente	Ritten	Kilometers	Ritten
Echt-Susteren	842	36.425	
Maasgouw	188	3.640	
Nederweert	360	6.887	
Roermond	2.202	44.103	
Weert	1.980	49.631	
Totaal	5.572	140.686	

18.4.1 Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2025-1 in €			Vervoersvolume realisatie 2025 in €	
Gemeente	Ritten/ kilometers	Toeslagen	Meereizend OV-er	Ritten/ kilometers	Toeslagen
Echt-Susteren	€ 98.814	€ 47.590	€ -	€ 33.146	€
Maasgouw	€ 10.735	€ 3.757	€ -	€ -	€
Nederweert	€ 20.347	€ 7.122	€ -	€ 34.397	€
Roermond	€ 129.443	€ 71.261	€ 2.900	€ 110.311	€
Weert	€ 141.540	€ 65.181	€ 436	€ 62.900	€
Totaal	€ 400.879	€ 194.911	€ 3.335	€ 240.754	€

ie 2025		Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1	
	Kilometers	Ritten	Kilometers
564	13.834	278-	22.591-
-	-	188-	3.640-
820	13.247	460	6.360
2.199	43.181	3-	922-
1.130	25.335	850-	24.296-
4.713	95.597	859-	45.089-

		Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1 in €			
	Meereizend OV-er	Ritten/ kilometers	Toeslagen	Meereizend OV-er	Totaal
6.963	€ -	€ -65.668	€ -40.628	€ -	€ 106.295-
-	€ -	€ -10.735	€ -3.757	€ -	€ 14.493-
9.233	€ -	€ 14.050	€ 2.111	€ -	€ 16.161
65.082	€ 1.747	€ -19.132	€ -6.179	€ -1.153	€ 26.463-
20.229	€ 107	€ -78.640	€ -44.951	€ -328	€ 123.920-
101.507	€ 1.855	€ 160.126-	€ 93.404-	€ 1.481-	€ 255.010-

18.5 Bijlage 5: Deelnemende gemeenten leerlingenvervoer (LLV)

18.5.1 Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten inclusief winstopslag	Kosten 2025	Te bestemmen resultaat 2025
		A	B	C = A - B
Echt-Susteren	€ 1.171.257	€ 987.432	€ 914.204	€ 73.229
Maasgouw	€ 602.048	€ 623.804	€ 550.394	€ 73.410
Nederweert	€ 596.511	€ 497.776	€ 464.932	€ 32.844
Roerdalen	€ 674.555	€ 577.922	€ 531.739	€ 46.183
Roermond	€ 1.109.679	€ 1.008.335	€ 953.388	€ 54.947
Weert	€ 1.182.664	€ 1.028.395	€ 805.884	€ 222.510
Totaal	€ 5.336.715	€ 4.723.664	€ 4.220.540	€ 503.124

18.5.2 Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten LLV	Begroting 2025-1 Voorschot gemeente gym- en zwemvervoer	Kosten regulier vervoer 2025 LLV	Kosten regulier vervoer 2025 gym- en zwem-vervoer	Nacalculatorisch tarief/ touringcar LLV	Saldo directe vervoerskosten 2025
		A	B	C	D	E	F = A+B-C-D-E
Echt-Susteren	€ 1.144.712	€ 952.455	€ -	€ 866.886	€ -	€ 13.018	€ 72.551
Maasgouw	€ 584.045	€ 596.817	€ -	€ 517.358	€ -	€ 6.617	€ 72.842
Nederweert	€ 581.100	€ 480.454	€ -	€ 454.337	€ -	€ -6.292	€ 32.410
Roerdalen	€ 657.723	€ 550.392	€ -	€ 507.880	€ -	€ -3.094	€ 45.606
Roermond	€ 1.069.790	€ 896.754	€ 67.591	€ 849.175	€ 72.774	€ -11.760	€ 54.155
Weert	€ 1.155.917	€ 994.835	€ -	€ 768.962	€ -	€ 4.011	€ 221.862
Totaal	€ 5.193.287	€ 4.471.707	€ 67.591	€ 3.964.598	€ 72.774	€ 2.501	€ 499.425

18.5.3 Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten	Indirecte vervoerskosten 2025	Resultaat indirecte vervoers-kosten
		A	B	C = A-B
Echt-Susteren	€ 17.204	€ 25.698	€ 25.333	€ 365
Maasgouw	€ 10.904	€ 19.894	€ 19.611	€ 283
Nederweert	€ 10.298	€ 12.194	€ 12.020	€ 173
Roerdalen	€ 10.783	€ 21.470	€ 21.165	€ 305
Roermond	€ 22.371	€ 26.565	€ 26.188	€ 377
Weert	€ 11.873	€ 18.905	€ 18.636	€ 269
Totaal	€ 83.431	€ 124.725	€ 122.954	€ 1.771

18.5.4 Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2025	Begroting 2025-1 Voorschot gemeenten inclusief winstopslag	Overheadkosten 2025	Resultaat overheadkosten
		A	B	C = A-B
Echt-Susteren	€ 9.341	€ 9.280	€ 8.967	€ 313
Maasgouw	€ 7.100	€ 7.093	€ 6.807	€ 286
Nederweert	€ 5.113	€ 5.128	€ 4.867	€ 261
Roerdalen	€ 6.049	€ 6.060	€ 5.787	€ 273
Roermond	€ 17.519	€ 17.425	€ 17.011	€ 414
Weert	€ 14.875	€ 14.655	€ 14.275	€ 380
Totaal	€ 59.997	€ 59.641	€ 57.714	€ 1.927





18.6 Bijlage 6: Gerealiseerd vervoer leerlingenvervoer

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2025-1			Vervoersvolume realisatie 2025	
Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer	Ritten	Verreden kilometers
Echt-Susteren	51.185	836.248	-	48.267	756.664
Maasgouw	39.625	508.921	-	33.973	441.772
Nederweert	24.288	408.810	-	24.118	385.423
Roerdalen	42.765	430.372	-	38.213	404.465
Roermond	52.913	741.654	1.112	51.826	696.259
Weert	37.655	946.829	-	29.698	726.161
Totaal	248.430	3.872.833	1.112	226.095	3.410.743

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2025-1 in €			Vervoersvolume realisatie 2025 in €	
Gemeente	Totaal directe vervoerskosten LLV	Totaal directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer		Totaal directe vervoerskosten LLV	Totaal directe ve gym- en zwemve
Echt-Susteren	952.455	-		866.886	
Maasgouw	596.817	-		517.358	
Nederweert	480.454	-		454.337	
Roerdalen	550.392	-		507.880	
Roermond	896.754	67.591		849.175	
Weert	994.835	-		768.962	
Totaal	4.471.707	67.591		3.964.598	

			Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1		
Toeslagen	Boven 50 kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer	Ritten	Verreden kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer
15.226	19.692	-	2.918-	79.584-	-
3.384	549	-	5.652-	67.149-	-
21.022	16.441	-	170-	23.387-	-
7.236	13.239	-	4.552-	25.907-	-
34.768	34.294	1.197	1.087-	45.394-	85
11.056	17.351	-	7.957-	220.668-	-
92.692	101.567	1.197	22.335-	462.089-	85

				Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2025-1 in €	
rvoerskosten ervoer				Totaal directe vervoerskosten LLV	Totaal directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer
-				85.569-	-
-				79.459-	-
-				26.118-	-
-				42.512-	-
72.774				47.579-	5.183
-				225.874-	-
72.774				507.109-	5.183



omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER





Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Omnibuzz.

V1.00 - 202604

Maatschappelijke Ontwikkeling
Raadhuisstraat 1
Postbus 500, 5800 AM Venray
Telefoon (0478) 52 33 33
Telefax (0478) 52 32 22
E-mail gemeente@venray.nl
Internet www.venray.nl
KvK-nummer 14132389

IBAN NL20 BNGH 028 5028 383 (belastingen)
IBAN NL11 BNGH 028 5008 757 (algemeen)
BIC BNGHNL2G

Omnibuzz
t.a.v. dagelijks bestuur

Datum	30 juni 2026	Behandeld door	Mariska Boon
Ons kenmerk	5332	Datum uw brief	1 april 2026
Pagina	1 van 1	Uw kenmerk	

Onderwerp Zienswijze begroting 2026-1 en begroting 2026 & meerjarenperspectief 2028-2030

Geachte leden van het dagelijks bestuur van Omnibuzz,

In uw brief van april 2026 biedt u namens de directeur van Omnibuzz, dhr. Vreuls en voorzitter van het dagelijks bestuur Omnibuzz, dhr. Zwijnenberg, de begroting 2026-1, begroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030, de uitgangspuntennotitie en het jaarverslag 2025 aan, aan de gemeenteraad van Venray. Met een specifieke uitnodiging om een zienswijze te geven op de begrotingen.

In de commissievergadering van 11 juni 2026 en in de raadsvergadering van 30 juni 2026 heeft de gemeenteraad van Venray de begrotingen besproken. Ook heeft zij het concept jaarverslag 2025 voor kennisgeving aangenomen. De gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen. De stukken en uw uitleg zijn helder.

Met vriendelijke groet,

de raadsgriffier,

mevrouw S. Boere

Onderwerp	**Datum**	30 juni 2026
Zienswijze Omnibuzz begroting 2026-1, begroting 2027 & meerjarenplan 2028-2030 en jaarverslag 2025	**Pagina**	1 van 1

De raad van Venray,

gelezen het advies van B en W, 12 mei 2026

gelezen het advies van de commissie Leven, 11 juni 2026

besluit:

1. Geen zienswijze in te dienen op de begroting 2026-1 en de begroting 2027 en meerjarenplan 2028-2030.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2025.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 30 juni 2026

De griffier,

S.A. Boere