

B&W Adviesnota

Onderwerp	Zienswijze Omnibuzz begroting 2025-1, begroting 2026 & meerjarenplan 2027-2029 en jaarverslag 2024
Zaaknummer	Z25000879
B&W datum	6 mei 2025
Naam steller	Medewerker team Maatschappelijke Ontwikkeling
Teammanager	Teammanager team Maatschappelijke Ontwikkeling
Portefeuillehouder	Martin Leenders

Besproken met portefeuillehouder?

Ja, met Martin Leenders op 28 april 2025

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 2025-1 en de begroting 2026 en meerjarenplan 2027-2029.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2024.

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 de gemeenteraad 12 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen op de begroting 2025-1, de begroting 2026 en het meerjarenplan 2027-2029. De gemeenteraad heeft een aanbiedingsbrief (zie bijlage 1) ontvangen waarin uitleg wordt gegeven over de begrotingen, het jaarverslag 2024 en de uitgangspuntennotitie (zie bijlage 2). Omnibuzz biedt de gemeenteraad 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 2025-1 en 2026 en het meerjarenplan 2027-2029. De financiële uitgangspunten zijn op 18 december 2024 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 alle gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in de uitgangspuntennotitie vast wat in de periode 2025 en volgende 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 2025-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2025 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 2025 vallen de totale kosten €850.000 lager uit. Deze daling is toe te schrijven aan wijzigingen binnen zowel de directe vervoerskosten als de indirecte vervoerskosten en overhead.

Hierbij zijn de volgende factoren van belang:

- Er is in eerste instantie gerekend met een NEA-index van 3.4%. Uiteindelijk is de NEA index vastgesteld op 1.5%.
- Het vervoersvolume is gestabiliseerd. Waarin de vervoersvraag ten opzichte van voor Corona ongeveer 80% bedraagt. Dit is het nieuwe normaal. De vervoerders hebben hierop kunnen anticiperen. Het addendum van flexibele tarieven is niet meer van toepassing. De tarieven zoals overeengekomen in de raamovereenkomst zijn weer van toepassing. De inschatting van het vervoersvolume is gebaseerd op het gerealiseerde vervoer van 2024. Het effect van het bovenstaande leidt per saldo tot een daling van de begroting van ca. €1.3 mln.
- 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. Deze was in de begroting 2025 nog niet toegepast. Het effect is een verhoging van €370.000
- Indirecte kosten laten een stijging zien als gevolg van Cao-verhogingen. Er was rekening gehouden met 2% terwijl nu blijkt dat dit 3.5% is. Het effect is een stijging van €206.000. Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van de Cao-afspraken in totaal met €244.000.

De begroting voor 2026 wordt met ruim €700.000 verlaagd. Voor de begroting 2026 geldt evenals voor de begroting 2025-1 dat de addendum afspraken niet langer van kracht zijn. De vervoerskosten worden gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2025 (gebaseerd op realisatie 2024, verhoogd met een opslag van 2.5%). Voor de meeste gemeenten leidt dit tot een verlaging van de begroting. Op totaalniveau bedraagt een verlaging van 1.25 mln. De indirecte

vervoerskosten en de overheadkosten daarentegen stijgen met respectievelijk €260.000 en €280.00.

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 heel dicht bij de begroting 2024-1 gebleven. De meeste gemeenten zijn qua vervoer ruim 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 17 april 2025 heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden over de verschillende begrotingen en het jaarverslag 2024.

Financiële gevolgen

Aangepaste begroting 2025-1

Voor de gemeente Venray vallen de kosten in de aangepaste begroting 2025-1 lager uit dan aangegeven in de begroting 2025. Het verschil bedraagt €22.975. Het zwaartepunt ligt bij een verlaging van de vervoerskosten.

Begroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029

In 2026 worden de totale kosten (vervoerskosten en beheerskosten) begroot op €692.068. Op dit moment is een bedrag van €710.288 opgenomen in de begroting van 2026. In de jaren 2027-2029 loopt dit ieder jaar een beetje op. De indexatie van de vervoerskosten veroorzaakt dit. De wijzigingen worden verwerkt in de kadernota.

Jaarverslag 2024

2024 is met een positief resultaat van €19.458 voor de gemeente Venray afgesloten.

Vervolgtraject besluitvorming

Gemeenten hebben tot 23 juni 2025 (wettelijke termijn) om zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. In de vergadering van 2 juli 2025 neemt het algemeen bestuur van Omnibuzz een definitief besluit. Wij blijven net niet binnen de termijn.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlagen

Bijlage 1: Aanbiedingsbrief gemeenteraden begroting 2025-1, 2026-mjp en jaarrekening 2024

Bijlage 2: Omnibuzz uitgangspuntennotitie 2025-1 2026 en 2027-2029

Bijlage 3: Omnibuzz begroting 2025-1

Bijlage 4: Omnibuzz begroting 2026 mjp 2027-2029

Bijlage 5: Omnibuzz jaarverslag 2024

Bijlage 6: Brief zienswijze raad aan Omnibuzz

Naslagwerk

Niet van toepassing.

Onderwerp	Zienswijze Omnibuzz begroting 2025-1, begroting 2026 & meerjarenplan 2027-2029 en jaarverslag 2024		
------------------	--	--	--

Zaaknummer	Z25000879	Steller	Medewerker team Maatschappelijke Ontwikkeling
		Team	Maatschappelijke Ontwikkeling
Raad datum	24 juni 2025	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 2025-1 en de begroting 2026 en meerjarenplan 2027-2029.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2024.

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 de uw raad 12 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen op de begroting 2025-1, de begroting 2026 en het meerjarenplan 2027-2029. Uw raad heeft een aanbiedingsbrief (zie bijlage 1) ontvangen waarin uitleg wordt gegeven over de begrotingen, het jaarverslag 2024 en de uitgangspuntennotitie (zie bijlage 2). Omnibuzz biedt de 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 2025-1 en 2026 en het meerjarenplan 2027-2029. De financiële uitgangspunten zijn op 18 december 2024 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 alle gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in de uitgangspuntennotitie vast wat in de periode 2025 en volgende 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 2025-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de begroting 2025 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 2025 vallen de totale kosten €850.000 lager uit. Deze daling is toe te schrijven aan wijzigingen binnen zowel de directe vervoerskosten als de indirecte vervoerskosten en overhead.

Hierbij zijn de volgende factoren van belang:

Raadsvoorstel

- Er is in eerste instantie gerekend met een NEA-index van 3.4%. Uiteindelijk is de NEA index vastgesteld op 1.5%.
- Het vervoersvolume is gestabiliseerd. Waarin de vervoersvraag ten opzichte van voor Corona ongeveer 80% bedraagt. Dit is het nieuwe normaal. De vervoerders hebben hierop kunnen anticiperen. Het addendum van flexibele tarieven is niet meer van toepassing. De tarieven zoals overeengekomen in de raamovereenkomst zijn weer van toepassing. De inschatting van het vervoersvolume is gebaseerd op het gerealiseerde vervoer van 2024. Het effect van het bovenstaande leidt per saldo tot een daling van de begroting van ca. €1.3 mln.
- 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. Deze was in de begroting 2025 nog niet toegepast. Het effect is een verhoging van €370.000
- Indirecte kosten laten een stijging zien als gevolg van Cao-verhogingen. Er was rekening gehouden met 2% terwijl nu blijkt dat dit 3.5% is. Het effect is een stijging van €206.000. Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van de Cao-afspraken in totaal met €244.000.

De begroting voor 2026 wordt met ruim €700.000 verlaagd. Voor de begroting 2026 geldt evenals voor de begroting 2025-1 dat de addendum afspraken niet langer van kracht zijn. De vervoerskosten worden gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2025 (gebaseerd op realisatie 2024, verhoogd met een opslag van 2.5%). Voor de meeste gemeenten leidt dit tot een verlaging van de begroting. Op totaalniveau bedraagt een verlaging van 1.25 mln. De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten daarentegen stijgen met respectievelijk €260.000 en €280.00.

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 heel dicht bij de begroting 2024-1 gebleven. De meeste gemeenten zijn qua vervoer ruim 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 17 april 2025 heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden over de verschillende begrotingen en het jaarverslag 2024.

Financiële gevolgen

Aangepaste begroting 2025-1

Voor de gemeente Venray vallen de kosten in de aangepaste begroting 2025-1 lager uit dan aangegeven in de begroting 2025. Het verschil bedraagt €22.975. Het zwaartepunt ligt bij een verlaging van de vervoerskosten.

Begroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029

In 2026 worden de totale kosten (vervoerskosten en beheerskosten) begroot op €692.068. Op dit moment is een bedrag van €710.288 opgenomen in de begroting van 2026. In de jaren 2027-2029 loopt dit ieder jaar een beetje op. De indexatie van de vervoerskosten veroorzaakt dit. De wijzigingen worden verwerkt in de kadernota.

Raadsvoorstel

Jaarverslag 2024

2024 is met een positief resultaat van €19.458 voor de gemeente Venray afgesloten.

Vervolgtraject besluitvorming

Gemeenten hebben tot 23 juni 2025 (wettelijke termijn) om zienswijze kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. In de vergadering van 2 juli 2025 neemt het algemeen bestuur van Omnibuzz een definitief besluit. Wij blijven net niet binnen de termijn.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlagen

Bijlage 1: Aanbiedingsbrief gemeenteraden begroting 2025-1, 2026-mjp en jaarrekening 2024

Bijlage 2: Omnibuzz uitgangspuntennotitie 2025-1 2026 en 2027-2029

Bijlage 3: Omnibuzz begroting 2025-1

Bijlage 4: Omnibuzz begroting 2026 mjp 2027-2029

Bijlage 5: Omnibuzz jaarverslag 2024

Bijlage 6: Brief zienswijze raad aan Omnibuzz

Naslagwerk

Niet van toepassing.

Onderwerp

Zienswijze Omnibuzz begroting 2025-1, begroting 2026 & meerjarenplan 2027-2029 en jaarverslag 2024

Datum

24 juni 2025

Pagina

1 van 1

De raad van Venray,

gelezen het advies van B en W, 6 mei 2025

gelezen het advies van de commissie, 5 juni 2025

besluit:

1. Geen zienswijze in te dienen op de begroting 2025-1 en de begroting 2026 en meerjarenplan 2027-2029.
2. Kennis te nemen van de concept jaarrekening 2024.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 24 juni 2025

De griffier,

S.A. Boere

Aan: Gemeenteraad

T.a.v. de Griffie

Sittard, 31 maart 2025

Onderwerp:

Concept Jaarrekening 2024.

Uitgangspuntennotitie begroting 2025-1 en 2026.

Concept eerste wijziging begroting 2025-1.

Conceptbegroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029.

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.

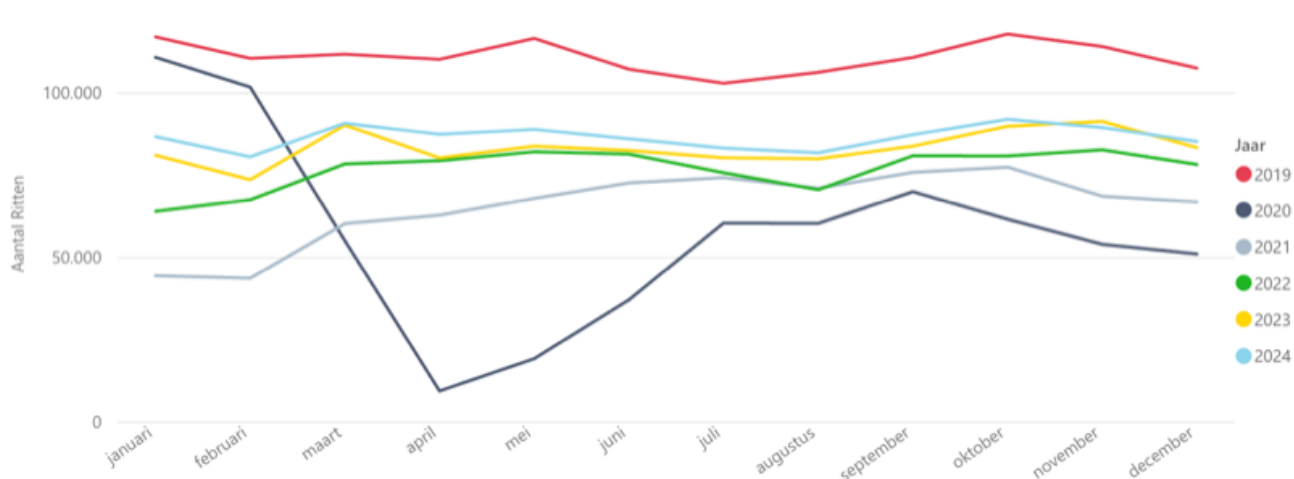
1. Concept jaarrekening 2024

In de jaarrekening inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar en leggen wij verantwoording af over het gevoerde beleid. Omnibuzz voert voor 30 Limburgse gemeenten het WMO-vervoer uit, daarnaast verzorgen wij voor enkele gemeenten ook GGZ-vervoer of leerlingenvervoer.

In het afgelopen jaar hebben wij vastgesteld dat de vraag naar het WMO-vervoer zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot ruim 80% van het niveau vóór COVID-19. Op totaalniveau is het WMO-vervoer dit jaar heel dicht op de begroting 2024-1 gebleven. Op gemeenteniveau is de ontwikkeling van het vervoer echter zeer divers. De meeste gemeenten zijn qua vervoer (ruim) binnen deze begroting gebleven. Voor 13 deelnemers geldt dit niet, bij deze gemeenten is sprake van een (lichte) overschrijding van het WMO-vervoer.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het WMO-vervoer in de afgelopen 6 jaren grafisch weergegeven. De rode lijn betreft het aantal ritten in het 'normale' pre-COVID jaar 2019. De donkerblauwe lijn geeft 2020 weer, waarin duidelijk de extreme terugval in vervoer naar aanleiding van de eerste golf is te zien. De grijze, groene en gele lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2021 respectievelijk 2022 en 2023 zien.

De blauwe lijn tenslotte laat de ontwikkeling van het vervoer in 2024 zien. Het is duidelijk te zien dat deze nog onder het niveau van 2019 ligt. Ook is te zien dat de vervoersvraag zich iets boven het niveau van 2023 bevindt en dat de trend zich heeft gestabiliseerd.



Een lagere vervoersvraag betekent echter niet 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. In de basis raamovereenkomst was al een tarief correctie tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80% van het ingeschatte vervoer. In het addendum met de vervoerders zijn deze tabellen doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dit betekent dat de vervoerders een compensatie kregen in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag, het zogenaamde flexibele tarief. Deze afspraken zijn met ingang van 1 januari 2025 beëindigd, omdat er nu sprake is van een 'nieuw normaal', waar de vervoerders zich op hebben kunnen aanpassen.

In de begrotingswijziging 2024-1 hadden wij de directe vervoerskosten op totaalniveau al met € 1,8 mln. naar beneden bijgesteld ten opzichte van de eerste begroting 2024. Achtergrond hiervan is dat wij het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2024-1 gebaseerd hebben op het gerealiseerde vervoer in 2023. In de eerste begroting 2024 (en ook de jaren hiervoor) hebben wij dit uitgangspunt los moeten laten, omdat het vervoersvolume vanwege na nasleep van COVID-19 erg grillig en onvoorspelbaar bleek. In de plaats daarvan hadden wij het vervoer in de afgelopen begrotingen gebaseerd op het gerealiseerde volume in 2019 (dus pré COVID-19), en hier een afslag op toegepast. Met genoemde aanpassing vanaf de begroting 2024-1 beoogden wij de begroting meer in lijn te brengen met de werkelijke vervoersvraag op gemeenteniveau, zodat er geen grote afrekeningen meer nodig waren na afsluiting van het boekjaar. Deze verwachting is ook uitgekomen, gezien het zeer bescheiden resultaat op de directe vervoerskosten WMO van € -14.000.

Voor de indirecte vervoerskosten en overhead geldt dat wij in 2024 ruim binnen de begroting zijn gebleven (€ 149.000 respectievelijk € 99.000 onderschrijding), waarmee het totale resultaat voor de 30 deelnemende WMO-gemeenten (na onttrekking bestemmingsreserves € 45.000) uitkomt op € 279.000 positief.

De totale jaarrekening 2024 wordt afgesloten met een positief resultaat van € 631.000. Dit is inclusief het GGZ-vervoer (€ 15.000 positief) dat wij in 2024 hebben uitgevoerd voor de gemeenten Roermond, Nederweert en Weert en het leerlingenvervoer (€ 336.000 positief) dat vanaf augustus 2024 is uitgevoerd voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Het forse resultaat op leerlingenvervoer wordt verklaard doordat in de praktijk minder leerlingen vervoer nodig hadden dan eerder door de gemeenten aangeleverd was ten behoeve van de business case.

Voor het GGZ-vervoer en leerlingenvervoer wordt een separate administratie gevoerd en deze worden ook afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2024 ad € 631.104 als volgt te bestemmen:

- » € 629.404 uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd);
- » € 1.700 dotatie aan de algemene reserve (fiscale achtergrond).

2. Uitgangspuntennotitie begroting 2025-1 en 2026

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2025-1 en 2026 en het meerjarenperspectief 2027-2029. De financiële uitgangspunten zijn op 18 december 2024 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 dit document vast wat in de periode 2025 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

3. Conceptbegroting 2025-1 en conceptbegroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2025-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2025 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 vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begroting op basis van het gerealiseerde vervoer in 2024.

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

De begrotingen laten voor alle jaren op totaalniveau een substantiële daling zien, waarmee wij kunnen voorsorteren op het 'ravijnjaar' dat zich aandient voor de gemeenten. We hebben structurele besparingen kunnen doorvoeren door de addendum afspraken met de vervoerders op een weloverwogen wijze te beëindigen. Dit wordt verderop nader toegelicht.

Begroting 2025-1

Ten opzichte van de eerste begroting 2025 vallen de totale kosten voor het WMO-vervoer ruim € 850.000 lager uit. Deze daling kan worden uitgesplitst naar de directe vervoerskosten alsmede de indirecte vervoerskosten en overhead.

a. WMO Directe vervoerskosten

- » Het vervoertarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index voor 2025 die is vastgesteld op 1,5%. In de eerste begroting 2024 was 3,4% ingerekend (NEA-index 2024). Per saldo heeft deze verlaging geleid tot een daling van € 400.000.
- » Gezien de hiervoor benoemde stabilisatie in het vervoer zijn wij thans in een 'nieuw normaal' aangekomen, waarin de vervoersvraag ten opzichte van pré COVID-19 ongeveer 80% bedraagt. De vervoerders hebben in de afgelopen periode hun bedrijfsvoering hierop kunnen aanpassen. Om deze reden hebben wij de addendum afspraken, die wij met de vervoerders hadden gemaakt, beëindigd met ingang van 1 januari 2025. Dit betekent dat de tarieven overeenkomstig de raamovereenkomst weer van toepassing zijn, en er geen sprake meer is van een flexibel tarief waarmee de vervoerders gecompenseerd werden voor het lagere volume indien dit uitkwam tussen de 40% en 80% (ten opzichte van 2019). In enkele van de percelen is het vervoersvolume op dit moment lager dan 80%. Hiervoor is een overgangsregeling in het leven geroepen, het 'addendum-light' waarmee de vervoerders nog een vorm van compensatie ontvangen totdat het volume ten minste 4 achtereenvolgende maanden >80% is. De inschatting van het vervoersvolume in de begroting 2025-1 hebben wij gebaseerd op het gerealiseerde vervoer per gemeente in 2024. Het effect van bovenstaande punten leidt per saldo tot een daling van de begroting van ca. € 1,3 mln.
- » In de begroting 2025-1 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 ca. € 370.000.
- » Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een verlaging van de begroting op totaalniveau van € 1,3 mln.

b. WMO indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 206.000 ten opzichte van de eerste begroting 2025. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de aanstaande cao-verhogingen, waardoor de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en de klantenservice naar verwachting met 3,5% zullen stijgen, terwijl initieel met 2% rekening was gehouden. Een ander wezenlijk onderdeel van de actuele cao-afspraken is dat de toeslagen voor avond- en weekenddiensten (ORT, DOT) fors verhoogd zullen worden. Daarnaast is het formatieplan geactualiseerd en doorgerekend. Ten slotte verwachten wij hogere renteopbrengsten waardoor de kosten verlaagd worden. Per saldo laten de indirecte vervoerskosten een stijging zien.

Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van deze cao-afspraken. Tevens leiden prijsstijgingen van diverse leveranciers, de noodzakelijke vernieuwing van de website en verplichtingen ten aanzien van archiefbeheer, informatiebeveiliging en privacy tot hogere overheadkosten. Verdere kostenstijgingen hebben wij voor een deel kunnen opvangen door bijvoorbeeld lagere reiskosten woon-werk en transactiemailing. Per saldo laten de overheadkosten een stijging zien van € 244.000.

Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2025-1 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 9,87% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen zullen wij de ontwikkeling van dit percentage nauwlettend in de gaten en stabiel houden.

Begroting 2026 e.v.

De begroting voor 2026 wordt met ruim € 700.000 verlaagd.

Voor de begroting 2026 geldt evenals voor de begrotingswijziging 2025-1 dat de addendum afspraken niet langer van kracht zijn. De bepaling van het vervoersvolume voor 2026 wordt gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2025, dat gebaseerd is op de realisatie 2024, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor de meeste gemeenten leiden deze punten tot een verlaging van de begroting voor de directe vervoerskosten, op totaalniveau bedraagt de verlaging € 1,25 mln. Voor 2026 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index gebaseerd op het gemiddelde van 2024 en 2025 (2,5%).

De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2026 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 260.000 en € 280.000, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2025, de gestegen toeslagen en indexaties van leveranciers.

GGZ-vervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond, Weert)

Voor het GGZ-vervoer wordt in de begrotingen rekening gehouden met de instroom in augustus 2025 van de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. De directe vervoerskosten worden gebaseerd op de realisatie van het vervoer in 2024. Door deze factoren neemt de begroting 2025-1 voor dit onderdeel toe met € 440.000.

Leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert)

Voor het leerlingenvervoer geldt ook dat de directe vervoerskosten worden gebaseerd op de realisatie van het vervoer in 2024 en worden geëxtrapoleerd naar een heel jaar. Per saldo leidt dit tot een verlaging voor 2025-1 van ruim € 600.000.

Ten slotte

Wij geven u met deze documenten een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2024.

Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Door de gewijzigde Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz 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 **23 juni 2025**. Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur staat geagendeerd voor 2 juli 2025.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 17 april aanstaande om 19.00 uur een digitale informatiebijeenkomst organiseert voor raadsleden over deze onderwerpen. De uitnodiging hiervoor is aan de griffies verstuurd.

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM

mr. G.M.F. Vreuls

Voorzitter Omnibuzz

Directeur Omnibuzz

Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2025-1, 2026 en 2027-2029



1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2025-1, de begroting 2026 en het meerjarenperspectief 2027 tot en met 2029. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het (financieel economisch) beleid van Omnibuzz.

Omnibuzz werkt vanuit 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 2021 is het productenboek geactualiseerd en vastgesteld als bijlage bij de DVO. Hierin zijn alle reguliere taken goed omschreven. Voor 6 gemeenten uit Midden-Limburg is in 2023 aanvullend een DVO afgesloten voor het leerlingenvervoer. De uitgangspunten voor dit vervoer worden apart benoemd. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

De uitgangspunten hanteren we 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.

In deze uitgangspuntennotitie formuleren we de belangrijkste speerpunten voor de komende periode met inachtneming van de actuele ontwikkelingen. Het vastgestelde jaarplan 2025 vormt hierbij de basis. De financiële uitgangspunten zijn op 18 december 2024 door het algemeen bestuur vastgesteld en in het geheel in deze uitgangspuntennotitie opgenomen. Voor het leerlingenvervoer zijn hier nog een aantal aanvullende financiële uitgangspunten (5 t/m 9) aan toegevoegd.

2. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

De beleidsmatige uitgangspunten en de prioriteiten die daarin worden gesteld, komen voort uit de visie en de wijze waarop we vanuit die visie anticiperen op actuele ontwikkelingen.

2.1 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. We zijn met diverse werkzaamheden 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 (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk). In 2025-2026 wordt ingezet op het uitvoeren van pilots.
- » In overleg met de regio Noord-Limburg, de provincie Limburg en Arriva streeft Omnibuzz naar deelname aan de regiodeal als een mogelijke concrete uitwerking van publieke mobiliteit.
- » Het structureel organiseren van informatie, mobiliteits- en praktijkdagen in pilot gemeenten in Noord-Limburg draagt bij aan de bundeling van vervoer en het vergroten van de duurzaamheid. Daarnaast wordt in 2025 ingezet op de werving van OV-ambassadeurs ter ondersteuning van de reiziger.
- » De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. De komende periode gebruiken we om het 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 die Omnibuzz zal implementeren.
- » Vanaf 2025 is het contract van ikwilvervoer opgezegd en stellen we de informatie van alle vervoersinitiatieven op een nieuwe toegankelijke Omnibuzz-website beschikbaar. Alle informatie is nu actueel en in eigen beheer, waardoor we dit vanaf 2025 actief kunnen inzetten als betrouwbaar instrument om dit vervoer als alternatief te promoten, zowel bij gebruikers/klanten als consulenten en medewerkers van gemeenten.

2.2 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. Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangemoedigd en we bieden ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder door ontwikkeld voor meer gebruikersgemak voor de klant en om de digitalisering van onze dienstverlening mogelijk te maken. Ook starten we een uitgebreide promotiecampagne. Intussen wordt bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst. De piekspreiding wordt in alle percelen toegepast. Sinds eind 2024 genereren we relevante data waarmee we de effecten in 2025 goed kunnen monitoren en evalueren.

- » In de advisering aan gemeenten blijven we inzetten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. Dit is in 2024 geïntensiveerd door middel van presentaties bij individuele gemeenten. Deze werkzaamheden zetten we in 2025 door.
- » Tenslotte hebben we een serie aan data (gedreven) onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk, gedeeld met gemeenten en vormen de basis voor onze verdere advisering.
- » Omnibuzz heeft op verzoek van een gemeente een dashboard in PowerBI ontwikkeld met specifieke data voor de gemeente. In 2025 wordt voor elke gemeente een dashboard ontwikkeld, waarbij de gemeente zelf bepaalt welke data in het dashboard worden opgenomen.
- » Instroom van ander doelgroepenvervoer: de invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Zie voor meer informatie de aparte paragrafen over dit vervoer.
- » Invulling andere vervoersbehoeften: Omnibuzz kan, in opdracht van gemeenten, flexibel worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot. Zo voert Omnibuzz vervoer uit voor dagbestedingslocaties van Zuyderland, SGL en Bella Vita. In 2025 zal dit verder uitgerold worden bij de overige deelnemende gemeenten.

2.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

- » Omnibuzz als kennisorganisatie: ontwikkeling informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer, rapportage-instrumenten en data-analyse als basis voor advies en beleidsondersteuning gemeenten.
- » 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 goed werkgeverschap, maar ook voor het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Verder onderzoeken we de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.
- » Optimalisatie financiële (digitale) administratie en klantenservice, ook met het oog op de verdeling werkzaamheden (Wmo- en leerlingenvervoer) om de onderlinge uitwisselbaarheid te vergroten.
- » De taken op digitalisering en compliance organiseren wij zoveel mogelijk intern, maar vanwege de benodigde specifieke expertise maken we hierbij tevens gebruik van externe adviseurs. We informeren ons bestuur periodiek van de voortgang:
 - Stapsgewijze implementatie beleid digitale toegankelijkheid en openbaarheid en een permanente monitoring op toegankelijke documenten voor het bestuur. In 2025 bekijken we de digitale documenten uit de applicatie OMA en voeren we een inspectie t.a.v. digitoegankelijkheid uit op de nieuwe website.
- » Wet Open Overheid (Woo): Per 1 november 2024 zijn de eerste vijf informatiecategorieën van kracht en daaraan wordt voldaan. De implementatie van de overige eisen worden uitgerold in 2025 conform een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken.
 - Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv): Omnibuzz heeft in 2024 de zorgplicht vastgesteld, waarmee wordt voldaan aan de actuele wettelijke verplichting. In 2025 wordt de wet

verder geïmplementeerd. Uitgangspunt is om te voldoen aan alle eisen uit de Wmebv, die op 1 januari 2026 volledig van kracht wordt.

- Het uitgangspunt begrijpelijke taal is vastgesteld en wordt toegepast in de klantcommunicatie.
- Het digitaal archief omvat het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Daadkracht heeft in 2024 de opdracht Informatie op Orde afgerond. Hierop wordt verder gebouwd. Vanaf 2025 wordt dit beleid stapsgewijs geïmplementeerd, het informatiebeleid vastgesteld en de inspecteur geïnformeerd.

- » We implementeren kennis op het gebied van gedragsverandering om de doelgroep beter te begrijpen, o.a. op het gebied van beperkte zelfregie. Dit is een belangrijke factor binnen Publieke Mobiliteit. Interventies hebben immers meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep.
- » Het applicatielandschap als basis: vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix zal in 2025 worden uit gefaseerd en vervangen worden door een alternatieve omgeving die bijdraagt aan de continuïteit en stabiliteit en het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om ook de informatieveiligheid te vergroten. Het debiteurenportaal wordt ook geoptimaliseerd; dit wordt gebruiksvriendelijker en efficiënter en is afgestemd op begrijpelijke taal.

Als uitvoeringsorganisatie namens de gemeenten maakt Omnibuzz uiteraard geen winst en alle activiteiten in deze notitie worden in de begrotingen meegenomen. Tegenover deze kosten staan ook opbrengsten, die zich vooral uiten in hogere kwaliteit of dienstverlening, 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. Deze effecten zijn echter niet direct aantoonbaar, omdat tal van andere ontwikkelingen hiermee parallel lopen.

3. 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 door het personeelstekort te mitigeren en duurzaamheidseisen te realiseren. Maar voorlopig zijn de meeste andere uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer (Wmo). Leerlingenvervoer op zichzelf vraagt relatief weinig beleidsmatige advisering. Hier houden we rekening mee in de verdeling van de kosten. Dit evalueren we binnen twee jaar. Het is immers denkbaar dat een aantal ontwikkelingen ook voor het leerlingenvervoer interessant zouden kunnen zijn.

Overige uitgangspunten:

- » Vanaf augustus 2024 is de uitvoering van het leerlingenvervoer voor de zes Midden-Limburgse gemeenten een reguliere taak conform DVO en productenboek. In 2025 zal intensiever ingezet worden op het relatiebeheer. Maandelijks vinden overleggen plaats met de gemeenten en vervoerders ter ondersteuning en borging van de kwaliteit.
- » Voor leerlingenvervoer zijn nieuwe vervoerders gecontracteerd, is nieuw personeel geworven en worden nieuwe applicaties en processen 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.
- » De basis voor de begrotingen voor het deel leerlingenvervoer zijn gebaseerd op de businesscase die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt.
De beschikbare data met betrekking tot leerlingenvervoer dient overzichtelijk weergegeven te worden in een rapportage voor gemeenten. Op dit vlak zullen in 2025 stappen gezet worden.

Het jeugdwet-vervoer wordt per 1 augustus 2025 aanbesteed voor Midden-Limburg (gemeente Nederweert, Weert, Maasgouw en Echt-Susteren). Voor de start dient het jeugdwet-vervoer, dat nu voor enkele gemeenten is weggezet onder de Wmo-raamovereenkomst, apart ingericht te worden (zowel het contractbeheer als de interne organisatie).

4. Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2025-1

Voorgesteld wordt om de begroting 2025-1 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 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 2025 (vastgesteld op 1,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2025 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025.
- 5 Het voorcalculatorisch tarief 2025 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2024 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2024, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025 (1,5%).
- 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 2025-1 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 2024-2025 loopt tot 31 maart 2025 en er valt te verwachten dat de loonontwikkeling opnieuw een centraal thema in de onderhandelingen wordt. Op basis van de septembercirculaire van het gemeentefonds achten wij een stijging van 3,5% op jaarbasis reëel en zullen wij deze inrekenen in onze begroting. Indien er echter tijdig nog nieuwe afspraken overeengekomen worden tussen werkgevers en vakbonden, dan zal voor begroting 2025-1 aansluiting worden gezocht bij deze gemaakte afspraken.
- 7 De overheadkosten 2025 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 2025 middellange termijnplanning van het CPB zijnde 3,2%.
- 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 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2025 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 1-1-2025).
- 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.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2026

Voorgesteld wordt om de begroting 2026 en het meerjarenperspectief 2027-2029 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 2026 vormt het begrote vervoersvolume 2025 (gebaseerd op realisatie 2024 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 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 2026 wordt geïndexeerd met het gemiddelde van de twee bekendgemaakte NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met 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 2026 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2025. 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 2026 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
- 7 De overheadkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2026 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 3,0%.
- 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 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2026 e.v. 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 2026 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000 bedraagt conform de vastgestelde Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023.
- 12 De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
- 13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2027-2029

- 1 Het vervoersvolume van de begroting 2026 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2027-2029.
- 2 De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2027-2029 worden jaarlijks geïndexeerd met het eerdergenoemde gemiddelde van de twee NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%).
- 3 Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2027 bedraagt deze 2,4%, voor 2028 en 2029 is dit 2,3%.

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

- 1 Investerings worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo – GGZ op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 2 Vervoerkosten worden bepaald middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
- 3 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo – GGZ: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 4 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 jeugdwetvervoer).
- 5 Verdeelsleutels gemeenten binnen GGZ vervoer: 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. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

- 7 Btw-kostprijs verhogend a 9% (directe en indirecte vervoerskosten).

4.5 Additionele uitgangspunten leerlingenvervoer (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-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerskosten.
- 3 Vervoerskosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs, dit geldt ook voor de 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.
- 5 Opstartkosten worden gefinancierd door 6 gemeenten die vanaf de start deelnemen, bij instroom nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. Investeringskosten worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- 6 Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing, dus financieren gemeenten dit vervoer volledig zelf.
- 7 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger. 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 uitvoerende taken voor Wmo en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer wordt intern doorbelast vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 gemeenten en het onderbrengen van het leerlingenvervoer leidt zo tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten.
- 8 Bedrag opgenomen voor onvoorzien.
- 9 Btw-kostprijs verhogend a 9% (directe en indirecte vervoerskosten).



Begroting 2025-1



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 OV-gebruik stimuleren	8
2.4	Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer	10
2.5	Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie	12
2.6	Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten	14
2.7	Uitvoering Jeugdwet vervoer	16
3.	De beleidsbegroting	20
3.1	Programma Omnibuzz-vervoer	20
4.	Financiële begroting	36
4.1	Financiële kaders	36
4.2	Toelichting op de baten en lasten Wmo	39
4.3	Analyse tweede begrotingswijziging 2025-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2025-0 (Wmo)	47
4.4	Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer)	49
4.5	Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)	52
5.	Bijlagen	56
5.1	Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025-1	56
5.2	Staat van reserves 2025-1	56
5.3	Opbouw algemene reserve	57

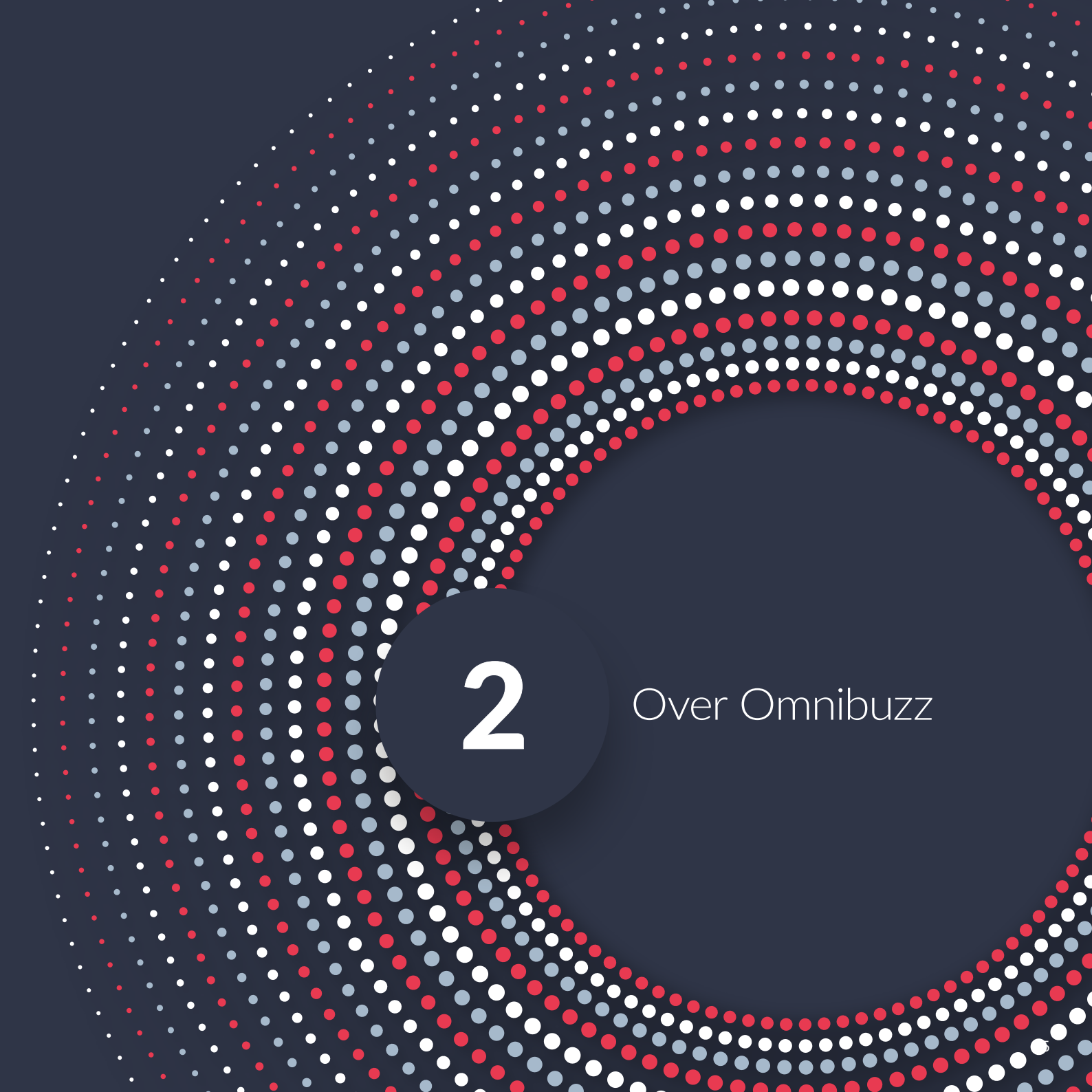
Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2025 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz (begroting 2025-1). In voorliggende begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2025 leiden. Ten opzichte van de eerste begroting 2025 valt deze begroting lager uit. Voor een toelichting hierop verwijzen we naar de financiële begroting, vanaf pagina 36

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de GR Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De DVO's voor het collectief vraagafhankelijk vervoer zijn met alle deelnemende gemeenten afgesloten. Met zes gemeenten uit Midden-Limburg zijn aanvullende DVO's afgesloten voor het leerlingenvervoer en voor Roermond ook voor het gym- en zwemvervoer. Voor de leesbaarheid wordt dit vervoer in een apart hoofdstuk separaat toegelicht en richten de komende hoofdstukken zich op het CVV. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld.





2

Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van het 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.

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.”

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.

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.

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 doordat 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

De belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor ons vervoer en/of waarop wij moeten anticiperen in deze periode, worden hieronder kort benoemd.

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

De vraag naar het Omnibuzz vervoer is nog steeds lager dan voor COVID-19. Bovendien nemen de verschillen

tussen gemeenten toe en de voorspelbaarheid neemt af. Wij constateren dat de begroting op totaalniveau overigens vrij nauwkeurig blijkt. Afzonderlijke gemeenten wel degelijk (forse) over- en onderschrijdingen laten zien. Hoewel het een uitdaging is de oorzaken van die verschillen te duiden en verklaren, proberen wij dit wel. Daarover later meer.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houden aan en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt, iets wat wij in een aantal gemeenten al constateren. Dit onderwerp krijgt onze volledige aandacht en vraagt vanwege de omvang en impact ook aanpassingen aan de systeemkant, zoals de toepassing van piekspreiding.

Vervoersresultaat

In de begrotingen nemen wij de realisatie van voorgaand jaar als basis. Voor deze begroting betekent dit het gerealiseerde volume van 2024 verhoogd wordt met een generieke opslag van 5% voor 2025. Voor 2026 bedraagt de opslag 2,5% en voor de jaren 2027-2028 jaarlijks 1%. Individuele gemeenten hebben 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 2024, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2025 (1,5%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij met een gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025 (2,5%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstaref met de vervoerders en gemeenten is pas achteraf duidelijk aan de hand van het nacalculatorisch gemiddelde. De flexibele tarieven zoals overeengekomen in het addendum zijn per 1 januari 2025 beëindigd. In plaats hiervan komt een nieuw addendum 'light', dat voorziet in een compensatie uitsluitend voor vervoerders die onder de 80% vervoersvolume realiseren (ten opzichte van 2019). Deze effecten zijn in deze begrotingswijziging 2025-1 verwerkt.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Aanpassingen in de lijnvoering in Limburg leiden tot steeds meer gebieden waar de afstand tussen het OV en de voordeur toeneemt. Hier biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling hindert onze gezamenlijke ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren en de instroom van nieuwe klanten te beperken. Wij spannen ons daarom optimaal in de integratie met het OV te bevorderen en het OV aantrekkelijk te maken voor onze klanten.

Groeierende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie of verward gedrag bij de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening via de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit zien wij terug in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon.

Ook zijn er steeds meer klanten die heel vaak contact opnemen voor dezelfde rit, bijvoorbeeld ter controle van de juiste registratie. Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zetten wij nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken. Wij volgen het landelijke uitgangspunt: digitaal waar het kan. Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties die bijdragen aan passend vervoer voor deze groep klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen. Wij ondersteunen gemeenten hierin en helpen bij de vroegsignalering van verward gedrag door de signalen die wij van onze vervoerders krijgen te delen met de desbetreffende gemeente. Vanwege de beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen niet begroot.

Compliance en wettelijke verplichtingen

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Dit leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Momenteel vragen vooral de Wet open overheid (Woo) en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) de nodige aandacht. Omnibuzz volgt hierbij de landelijke fasering en voldoet momenteel aan de vereisten vanuit beide wetten. De wettelijke eisen zullen gedurende 2025 worden uitgebreid en wij zullen de noodzakelijke werkzaamheden verrichten om hieraan te blijven voldoen.

Voor een aantal andere wetten, zoals de Archiefwet en het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, werken wij stapsgewijs aan de compliance. Stelposten houden de bijbehorende kosten per jaar beheersbaar, maar bieden tevens financiële ruimte om de nodige stappen te blijven zetten richting volledige compliance.

Deze wettelijke verplichtingen hebben veelal betrekking op de digitale processen. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen, maar als voorwaarde om te voldoen aan onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit groten-deels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie niet altijd over de vereiste capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, hebben wij de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer bij Daadkracht ondergebracht. Bovendien ondersteunen zij bij het opvolgen van de aanbevelingen van de toezichthouder met betrekking tot het digitaal archief.

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

Een belangrijke ambitie is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. In voorgaand hoofdstuk is al beschreven dat een

aantal ontwikkelingen de realisatie van deze ambitie in de weg zit. Toch blijft dit een centrale pijler in de visie van Omnibuzz, omdat alternatief vervoer de enige oplossing is om de maatschappelijke participatie van de (potentiële) klanten te behouden en bevorderen, zonder dat het vervoersvolume van Omnibuzz stijgt.

Integratie OV en doelgroepenvervoer

In 2024 zagen wij, zowel in de provinciale als landelijke politiek, een kentering in de tendens van terugtrekkend OV en verschraving van het OV-aanbod. De opbouw van het aanbod is echter niet in een week geregeld. Onze focus zal daarom blijven liggen op de integratie van OV en doelgroepenvervoer, het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit, gezien de grote druk op het Wmo-vervoer en de toenemende vergrijzing.

In het kader van bovenstaande, zijn wij met diverse werkzaamheden 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 (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk). Het doel is de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren. In 2025-2026 wordt ingezet op het uitvoeren van pilots.

Samen met de regio Noord-Limburg, de Provincie Limburg en Arriva streeft Omnibuzz naar deelname aan de Regiodeal Noord-Limburg voor financiële ondersteuning, waardoor een concrete uitwerking mogelijk is voor publieke mobiliteit. Het proces voor een eventueel akkoord binnen de Regiodeal Noord-Limburg strekt tot ongeveer september 2025. Daarna zal het onderzoek naar publieke mobiliteit in Limburg en de uitvoering hiervan waarschijnlijk eind 2025 starten.

De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. Binnen de samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden dit product nog beter af te

stemmen op onze doelgroep en het gebruik te stimuleren. De komende periode gebruiken wij om het inzicht in de VEP als voorliggende of aanvullende voorziening te vergroten. Dit doen wij middels data-analyse en door de voorwaarden meer in lijn te brengen met de visie rondom publieke mobiliteit. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Met de komst van OV-pay is bovendien een aanpassing van de VEP noodzakelijk. Deze zal Omnibuzz implementeren.

Vanuit deze ambitie leggen wij de verbinding met initiatieven zoals het project 'Kommee' van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. Daarnaast wordt in 2025 ingezet op de werving van OV-ambassadeurs ter ondersteuning van de reiziger. In de komende jaren willen wij de opgedane ervaringen in Noord-Limburg gebruiken om deze in heel Limburg op structurele basis uit te rollen.

Toeleiding naar ander vervoer en gebruik voorliggende voorzieningen

Daar waar voornoemde middelen zich vooral richten op het OV, optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Het doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en dat het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt. Afgelopen jaren werd hiervoor de website www.ikwilvervoer.nl gebruikt.

Vanaf 2025 is het contract van deze website opgezegd. Wij hebben een nieuwe toegankelijke Omnibuzz-website ontwikkeld: De ReisWijzer (www.omnibuzz.nl/reiswijzer). Hier is de informatie van alle vervoersinitiatieven in de Limburgse gemeenten te vinden. Wij hebben deze pagina in eigen beheer en alle informatie geactualiseerd. Daarom kunnen wij deze website inzetten als betrouwbaar instrument om dit vervoer als alternatief te promoten, zowel bij gebruikers/klanten als consulenten en medewerkers van gemeenten. Bovendien hebben wij ideeën om dit vervoersaanbod te

koppelen aan het reisgedrag van een kleine groep grootgebruikers. Omdat deze kleine groep veel impact kan hebben op de vervoerskosten, gaan wij met de gemeenten hierover in overleg.

2.4 **Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer**

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer streven wij op verschillende manier optimale efficiëntie na. Op de eerste plaats streven wij dit na binnen dit vervoer. Maar de combinatie van vervoersvormen kan ook een gunstig effect hebben op de efficiëntie. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. Door een tussentijdse verlenging bedraagt de totale looptijd 8 jaar. Een lange looptijd draagt bij aan de continuïteit van het vervoer en bevordert dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. Dit past binnen onze ambities op het gebied van duurzaamheid en goed werkgeverschap, dat weer een positief effect heeft op de personele capaciteit.

Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als een 'bijna perfect bestek'. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben 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.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Zo zijn er geen contante betalingen in het voertuig mogelijk. 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.

Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangeemoedigd en – indien nodig - bieden wij ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren doorontwikkeld om de verdere digitalisering van onze dienstverlening te ondersteunen. Intussen wordt bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst.

De piekspreiding wordt in alle percelen toegepast. Hiermee geven wij sturing aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering, omdat ritten worden verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten.

In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder en in 2024 is dit over alle percelen uitgerold. Sinds eind 2024 genereren wij specifieke data over de vraagspreiding. Hiermee kunnen wij de effecten in 2025 goed monitoren en evalueren.

In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zodat vervoerspecificaties enerzijds passend zijn en anderzijds het vervoer beheersbaar blijft. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties.

Wij ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Tegelijkertijd intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder. Wij blijven dus inzetten

op zowel bewustwording als signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. Dit is in 2024 geïntensiveerd door middel van presentaties bij individuele gemeenten. Dit initiatief zetten wij in 2025 door.

Tenslotte hebben wij een aantal data (gedreven) onderzoeken uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren. Bovendien hebben wij een klantonderzoek naar het reisgedrag uitgevoerd. De resultaten zijn omvangrijk, gedeeld met gemeenten en vormen de basis voor onze verdere advisering. Daarnaast heeft Omnibuzz op verzoek van een gemeente onlangs een dashboard in PowerBI ontwikkeld met specifieke data voor de gemeente.

In 2025 wordt voor elke gemeente een dashboard ontwikkeld, waarbij de gemeente zelf bepaalt welke data in het dashboard worden opgenomen. Op deze manier maken wij de inzichten op basis van de data makkelijker toegankelijk voor de gemeenten, waardoor zij beter hierop kunnen inspelen in de beleidsvorming.

Instroom ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begrotingen, maar als er een concreet verzoek vanuit een gemeente komt, bekijken wij samen de mogelijkheden. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz (op geringe schaal) een deel van het jeugd- wetvervoer uit voor de gemeenten Roermond en Nederweert.

De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk om op die manier uit te voeren. Hiervoor was een aparte aanbesteding noodzakelijk. De uitvoering van dit vervoer is gestart in augustus 2024. Dit wordt in een apart hoofdstuk toegelicht.

Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

Voorlopig wordt voor deze instroom geen extra capaciteit

ingezet op de overhead. Veel onderwerpen en thema's zijn overkoepelend relevant en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management zullen niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer. Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm.

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer is hierin een belangrijke stap, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteleren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus 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.

Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hiervan hebben alle gemeenten voordelen. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het sterke partnership met vervoerders kan Omnibuzz flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen en/of als acute noodoplossing. In de afgelopen jaren is hiervan vanuit uiteenlopende behoeften regelmatig gebruik gemaakt. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem. Zo voert Omnibuzz vervoer uit voor dagbestedingslocaties van Zuyderland, SGL en Bella Vita.

In 2025 zal dit vervoer uitgerold worden bij de overige deelnemende gemeenten.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met uitvoerende taken als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling. Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit.

Een belangrijke taak voor Omnibuzz is het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen.

Met betrekking tot de beperkte zelfregie implementeren wij onze kennis op het gebied van gedragsverandering binnen Omnibuzz, zodat wij via meer begrip in gedrag en persoonskenmerken van klanten krijgen. Dit is een belangrijke factor binnen publieke mobiliteit. Interventies hebben immers meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep.

Om de ondersteuning van de werkzaamheden en advisering voor gemeenten op niveau te houden, houdt Omnibuzz zich voortdurend bezig met informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke facetten genoemd die ons helpen deze werkzaamheden goed uit te voeren.

Interne organisatie en kwaliteit

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om

(deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanaf kantoor is goed gefaciliteerd. Omdat er geen negatieve effecten over het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten bekend zijn, onderzoeken wij de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid en structureel aandacht voor integriteitsbeleid. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap en het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Dit doen wij binnen een open verbetercultuur met directe betrokkenheid van medewerkers via onder andere een medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Wij borgen het kwaliteitsbeheer via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Wij werken voortdurend aan optimalisatie van de financiële (digitale) administratie en klantenservice, ook met het oog op de verdeling van de werkzaamheden over de verschillende vervoersvormen. Zo vergroten wij de onderlinge uitwisselbaarheid. De budgetbewaking is geoptimaliseerd en er zijn stappen gezet in de digitalisering en verbetering van interne rapportages. Een schrijfttraining, waarin specifiek aandacht is besteed aan begrijpelijke taal, is onderdeel van het verbeteren van de klantcommunicatie. Naast een interne focus hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren. Daarom hebben wij een tevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder de vervoerders. Dit alles draagt bij aan een bestendige cyclus van continue verbetering.

Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan de nieuwe werkelijkheid aan zodat de continuïteit voor de lange termijn geborgd is. In deze onzekere tijden vraagt dit het nodige innovatief vermogen. Hierdoor is de organisatie gegroeid in flexibiliteit en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften. Op dit

moment wordt er gewerkt aan contractuele afspraken die recht doen aan de realiteit op de weg passen binnen de geldende wetgeving voor aanbestedingen én de juiste mate van verantwoordelijkheid bij de vervoerders neerlegt. Dit is een complexe exercitie die de nodige expertise vraagt.

Aanpassing afrekensystematiek klanten

Gemeenten rekenen met ingang van 2023 het vervoer af op basis van kilometers. De komende jaren gaan wij, samen met de gemeenten, aan de slag met deze afrekensystematiek voor onze klanten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevolgen op klantniveau vraagt dit tevens intensief overleg met gemeenten en het cliëntenpanel. De intentie is klanten per 1 januari 2028 ook in kilometers te laten afrekenen omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten die in kilometers worden uitgevraagd, ingaan.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij 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. Door deze werkwijze te hanteren, merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. 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 in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

De 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement' is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz is in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) en voldoet aan de wettelijke eisen. Bovendien is de paragraaf met betrekking tot de archivering hierbij direct geactualiseerd conform de wettelijke eisen. In het kader van het voldoen aan de eisen voor het digitale archief heeft Daadkracht in 2024 de opdracht 'Informatie op Orde' afgerond. Dit bevat het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Vanaf 2025 worden de adviezen uit deze opdracht stapsgewijs opgevolgd en toegepast. Als direct resultaat zal in 2025 ook het informatiebeleid aan het bestuur worden voorgelegd. De archiefinspecteur en het Interbestuurlijk Toezichthouder Archief- en Informatiebeheer (IBT) worden hiervoor periodiek geïnformeerd in overeenstemming met de lopende afspraken.

In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld. Hierin is de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs uitgewerkt. Digitalisering is vanuit klantperspectief, kostenooipunt en duurzaamheid van groot belang. Het dagelijks bestuur wordt jaarlijks geïnformeerd over de (financiële) voortgang. Per 1 november 2024 zijn de eerste vijf informatiecategorieën van de Wet open overheid (Woo) van kracht en daaraan voldoet Omnibuzz volledig. De implementatie van de overige eisen wordt uitgerold in 2025 volgens een stappenplan op advies van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Intern zijn alle processen dusdanig ingericht dat documenten die onder deze verplichting vallen, structureel toegankelijk gemaakt worden. Uitgangspunt is dat alle vergaderstukken in de loop van 2025 aan deze wetgeving gaan voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving

leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

MijnOmnibuzz is in februari getoetst en voldoet volledig aan de toegankelijkheidseisen. Dit gold ook voor onze website, maar omdat wij werken aan een volledig nieuwe website, is de oude website in oktober 2024 niet meer geïnspecteerd. De inspectie van de nieuwe website zal in 2025 plaatsvinden. In 2025 zijn wij bovendien van plan om de om de digitale documenten uit ons klantadministratiesysteem toegankelijk te maken.

De digitale dienstverlening wordt in lijn gebracht met de eisen uit de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv). Omdat Omnibuzz in 2024 de zorgplicht heeft vastgesteld, voldoen wij aan de actuele wettelijke verplichting. In 2025 wordt de wet verder geïmplementeerd. Uitgangspunt is te voldoen aan alle eisen uit de Wmebv die op 1 januari 2026 volledig van kracht wordt.

Deze verplichtingen vragen structureel inspanning, maar wij voldoen nog niet op alle vlakken volledig. Wij organiseren dit in eerste instantie zoveel mogelijk intern, maar vanwege de benodigde specifieke expertise op deze uiteenlopende dossiers, maken wij hierbij tevens gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang. Wij merken dat wettelijke voorschriften regelmatig uitgebreid en/of aangescherpt worden en houden rekening met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijkertijd dragen toegankelijke en goede digitale processen bij aan klanttevredenheid en kostenbesparing omdat postverzending en telefonisch klantcontact minder worden

Het applicatielandschap als basis

Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix zal in 2025 worden uitgefaseerd en vervangen door een alternatieve omgeving die de continuïteit en stabiliteit optimaliseert.

Daarnaast zullen er dit jaar optimalisaties worden doorgevoerd ten aanzien van de uitwijkfaciliteiten in de datacenters, die tot structurele besparingen zullen leiden. Het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om de informatieveiligheid verder te vergroten. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere doorontwikkeling van MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij drukte van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

De website van Omnibuzz wordt mede vanwege een verouderd content managementsysteem (CMS) volledig vernieuwd. De Reiswijzer is de eerste nieuwe pagina die vóór 1 januari opgeleverd is. In de eerste maanden van 2025 wordt ook de overige informatie op deze nieuwe website ingericht. Deze modernisering heeft een aantal voordelen, zoals het verhogen van de veiligheid van de website. Ook is het aanpassen van content en voldoen aan toegankelijkheidseisen eenvoudiger en kost minder tijd. Na oplevering van de volledige website, zal deze geïnspecteerd worden op toegankelijkheid. Bovendien gaat de website fungeren als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk 'Over Omnibuzz'.

Leerlingenvervoer Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling en vanaf 1 augustus 2024 ook verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Voor de gemeente Roermond regelen wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer.

Met deze gemeenten is voor dit vervoer een aparte Dienstverleningsovereenkomst (DVO) afgesloten. Op hoofdlijnen is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. De invulling van een aantal details, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum, is wel maatwerk.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz is vergelijkbaar als die voor het CVV. Omnibuzz is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het vervoer. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen voor de ritaanname en controle of de route conform afspraak is gepland, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tevens organiseren en faciliteren wij het bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het leerlingenvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op en regelen de accountantscontrole.

Inmiddels maken 723 leerlingen gebruik van dit vervoer en ongeveer 1.026 leerlingen van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. De investeringen met betrekking tot ritbeheerssoftware, klantsysteem, rapportagetools en boekhouding zijn op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

Voor een aantal ontwikkelingen, zoals het personeelstekort en de duurzaamheidseisen zien wij mogelijkheden deze risico's te mitigeren omdat onze expertise en ervaring beter benut kunnen worden als wij meerdere vervoersvormen gezamenlijk vanuit Omnibuzz kunnen aansturen. Bovendien vergroten wij door deze bundeling de kansen op realisatie van deze duurzaamheidsambities.

Structureel vraagt leerlingenvervoer relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar na aanvang zullen wij deze verhoudingen samen evalueren. Het is denkbaar dat tijdens de looptijd van de contracten de behoefte aan

advisering of beleidsontwikkeling op het leerlingenvervoer toeneemt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

De basis voor de begrotingen van het leerlingenvervoer is de businesscase die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag lag. Voor een consistente begroting houden wij het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar; dit loopt dus niet gelijk met een schooljaar. Zo kunnen wij alle vervoersvormen over dezelfde periode verantwoorden in financiële stukken.

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. De (deels variabele) structurele kosten worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing; gemeenten financieren dit vervoer volledig zelf.

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 uitvoerende taken in de interne bedrijfsvoering zijn voor Wmo- en leerlingenvervoer apart van elkaar ingericht. Voor de overhead geldt dit niet. Veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management en ook compliance of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel. Dit staat los van de vervoersvorm. De overheadkosten, die ongeveer 10% van de totale begroting bedragen, worden daarom voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld. De overheadkosten voor leerlingenvervoer worden dus 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 ontschotting van verschillende vervoersvormen en een

integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Bij een uitbreiding van leerlingenvervoer naar andere regio's hebben alle gemeenten (schaal-) voordelen van de investeringen en expertise die hiervoor al (op-) gedaan zijn door Omnibuzz.

Vervoerskosten

De vervoerkosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddeld tarief, afgerekend met de gemeenten. Dit gewogen gemiddeld tarief (prijs) is gebaseerd op de middeling van alle perceeltarieven samen.

2.7 Uitvoering jeugdwetvervoer

Jeugdwet vervoer Omnibuzz

De gemeente Weert heeft de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz opdracht verstrekt om per 1 augustus 2024 het opdrachtgeverschap, contractering en contractmanagement van het vervoer in het kader van de Jeugdwet als onderdeel van het doelgroepenvervoer aan de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz uit te voeren. Deze opdracht is weggezet middels een meervoudig onderhandse procedure en gegund op prijs. In deze opdracht is tevens aangegeven dat Omnibuzz samen met de overige Midden-Limburgse gemeenten voorbereidingen zullen treffen voor een Europese aanbesteding van het vervoer in het kader van de Jeugdwet per 1 augustus 2025.

De gemeenten Weert, Nederweert, Roermond, Maasgouw en Echt-Susteren hebben Omnibuzz in dit kader gevraagd een aantal aspecten inzichtelijk te maken, zodat zij het college kunnen adviseren over het al dan niet opdragen van dit vervoer aan Omnibuzz. Het doel is het jeugdwetvervoer op te dragen aan Omnibuzz. Hiervoor is een businesscase uitgewerkt, die gebaseerd is op het verzoek van gemeente Weert en op de businesscase voor het leerlingenvervoer in 2023 omdat het leerlingenvervoer veel lijkt op het jeugdwetvervoer.

Eind 2024 hebben de colleges van de betreffende gemeenten een besluit hierover genomen. De gemeenten Weert, Nederweert, Maasgouw en Echt-Susteren hebben het jeugdwetvervoer opdragen aan Omnibuzz en besloten tot het aangaan van de DVO. Dit DVO zal begin 2025 worden afgesloten. Tevens is besloten in de aanbesteding ruimte te houden voor mogelijke instroom in een later stadium van de gemeenten Roerdalen en Roermond.

De DVO is vormgegeven volgens de door het algemeen bestuur vastgestelde uitgangspunten. In de basis komt dit grotendeels overeen met de DVO's voor de andere vervoersvormen. De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz is immers ook in grote mate vergelijkbaar met de andere vervoersvormen. Dat betekent dat Omnibuzz verantwoordelijk is voor de aanbesteding van het vervoer. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen tevens voor de ritaanname en controle op de routeplanning, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op en regelen de accountantscontrole.

Omnibuzz organiseert en faciliteert een apart bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het jeugdwetvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Aangezien het jeugdwetvervoer bij (sommige gemeenten bij) andere bestuurders is belegd dan het leerlingenvervoer, zullen wij voor het jeugdwetvervoer een aparte bestuurlijke commissie instellen. Dit zal na besluitvorming in de verschillende colleges in de loop van 2025 plaatsvinden.

De eerste helft van 2025 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het jeugdwetvervoer. In augustus 2025 starten wij met de daadwerkelijke uitvoering van dit vervoer. Naar verwachting ligt het aantal jeugdigen tussen de 20 en de 30. De verwachting is dat het jeugdwetvervoer structureel relatief weinig beleidsmatige advisering vraagt. Voorlopig zijn de uitgangspunten

voor onze advisering en beleidsondersteuning dus nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

Het centraal aansturen van meerdere vormen van doelgroepenvervoer vormt een belangrijke pijler voor de op-richting van Omnibuzz. Het jeugdwetvervoer is een logisch vervolg op het onderbrengen van het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer, waarvan de uitvoering in augustus 2024 is gestart. Het jeugdwetvervoer kan goed gecombineerd worden met de uitvoering van het leerlingenvervoer. Beide vervoersvormen zijn routegebonden vervoer voor jeugdigen. Vaak maakt een jeugdige zowel gebruik van jeugdwetvervoer als van het leerlingenvervoer. Er zijn echter ook verschillen; de 35 jeugdigen in het jeugdwetvervoer zijn niet te vergelijken met de 650 leerlingen in het leerlingenvervoer.

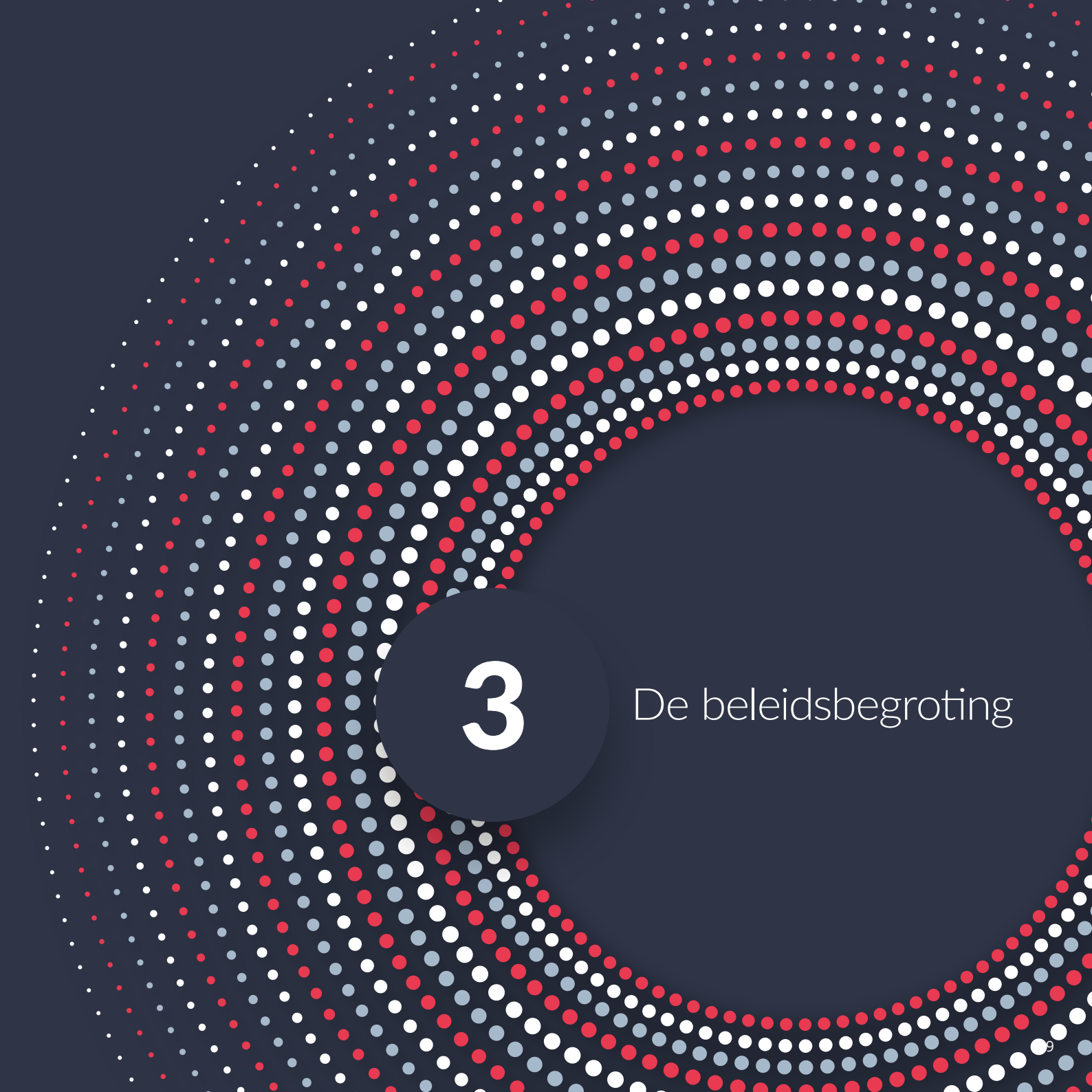
De instroom van dit vervoer levert alle deelnemende gemeenten een schaalvoordeel op. Vanwege het beperkte vervoersvolume is dit voordeel overigens zeer gering. Voor de kostenverdeling van deze taken onder de deelnemende gemeenten, worden in principe dezelfde uitgangspunten aangehouden als in het leerlingenvervoer.

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk 'Over Omnibuzz'.

Vervoerskosten

De vervoerkosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddelde tarief vervoerders oftewel één gemeentelijk tarief, afgerekend met de gemeenten. Alle perceeltarieven samen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. De gunning verwachten wij in april af te ronden. Na definitieve gunning kan dit tarief berekend worden.





3

De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

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.

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 2025 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- › 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.
- › 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 (chauffeurstekorten).

- › (Data gedreven) 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 uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- › 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.
- › Oplevering van de volledige nieuwe website en inspectie op toegankelijkheidseisen.

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:

- › 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.

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 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- › Afronding aanbesteding en gunning van het vervoer.
- › Implementatie van het vervoer en de eigen organisatie gereed maken om deze nieuwe taak uit te kunnen voeren.
- › 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.



Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in “Tabel Begroting 2025-1”.

Tabel Begroting 2025-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.665.223	€ 4.665.223
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.561.752	€ 24.561.752
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 623.030	€ 623.030
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 125.000	€ 18.576	€ -106.424
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.665.223	€ -	€ -4.665.223
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -24.499.203	€ -	€ -24.499.203
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 623.030	€ -	€ -623.030
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.207.932	€ 3.207.932	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 8.137	€ 8.137	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 58.441	€ 58.441	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.186.965	€ 33.186.965	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.186.965	€ 33.186.965	€ -

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 2025-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 125.000,- voor 2025. 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 'Maatwerkvoorzieningen (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. Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeenten Nederweert en Weert. Daarnaast zijn wij ook gestart met een nieuwe aanbesteding voor dit vervoer voor de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. Met het vervoer voor deze gemeenten starten wij op 1 augustus 2025.

Ook nemen wij dit jaar weer het leerlingenvervoer (LLV) op in onze begroting. Hiermee zijn wij in augustus 2024 gestart voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Dit doen wij onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'. Wij maken daarom ook wederom een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-vervoer, het GGZ-vervoer en het LLV. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo', 0.4 'Overhead GGZ' en 0.4 'Overhead LLV'. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van indirecte vervoerskosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer, 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 GGZ-vervoer.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 36.

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	2025-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,95	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,6%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,87%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt de overhead 9,87% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

Paragrafen

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

- › Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- › Financiering.
- › Bedrijfsvoering.

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
€ 725.949	€ 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.

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					✓		
Continuïteit risico tgv serverbeheer					✓		

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorerekend, 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 56. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Primo 2024 was het saldo van de algemene reserve € 900.000,-. Na akkoord van het algemeen bestuur op 18 december

2024 is € 174.051,- onttrokken aan de algemene reserve, ter compensatie van de misgelopen klantopbrengsten als gevolg van het niet toepassen van de LTI. Na onttrekking en uitbetaling hiervan aan de gemeenten, resteert ultimo 2024 een saldo ad € 725.949,-. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Geprognosticeerde balans 2025-1

Activa	31-dec-2024	31-dec-2025	Passiva	31-dec-2024	31-dec-2025
Vaste activa	€	€	Vaste passiva	€	€
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	725.949	725.949
Investerings met een economisch nut	325.801	264.054	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	65.691	59.566
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	279.359	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	15.256	-
			Resultaat voor bestemming LLV	336.489	-
Totaal vaste activa	325.801	264.054	Totaal vaste passiva	1.422.744	785.515
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	7.178.230	5.868.396	Overige schulden	2.324.543	1.569.615
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	427.275	459.346	Te betalen verplichtingen	973.622	621.136
Liquide middelen	897.271	652.652	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	202.276	263.387	Overige Nederlandse overheidslichamen	4.309.945	4.531.569
Totaal vlottende activa	8.705.052	7.243.782	Totaal vlottende passiva	7.608.110	6.722.320
Totaal generaal	9.030.854	7.507.836	Totaal generaal	9.030.854	7.507.836

De vergelijkende cijfers per 31 december 2024 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2024. Voor 2025 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 2025-1 is het positieve resultaat 2024 € 631.104,- 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

2024 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 2 juli 2025 en zal in de gewijzigde begroting 2026 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.

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 2024 (t) weergegeven in de volgende tabel.

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2023	2024	2025-1
Netto schuldquote	-9%	2%	0,59%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	2%	0,59%
Solvabiliteitsratio	40%	14%	10,46%
Structurele exploitatieruimte	7%	-0,04%	0,00%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	0	nvt	nvt

Om de kengetallen voor 2025-1 te berekenen is de geprognosticeerde balans van 2025 als basis gebruikt. Voor 2023 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2024 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

Omdat in 2024 de resultaatbestemming nog is opgenomen, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2024 en 2025-1 groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio voor 2025-1 is 10,46%. Dit betekent dat voor 2025-1 10,46% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 0,59%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2025-1 – 0,02%. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

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 2025-1 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.

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 1.559.173	€ 4.691.649	€ -3.132.476
Kwartaal 2	€ 1.759.672	€ 4.023.568	€ -2.263.897
Kwartaal 3	€ 2.147.453	€ 4.430.286	€ -2.282.833
Kwartaal 4	€ 7.608.110	€ 8.705.053	€ -1.096.942
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.268.602	€ 5.462.639	€ -2.194.037
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.194.037		
(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)		€ 4.915.368	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2025 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 € 900.000,-. 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 termijn doelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2024 Jaarrekening x € 1.000	2025-1 Begroting x € 1.000	2026 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)	587	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	50	56	56
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	42	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	595	56	56

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatie-saldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2025 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 2025 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

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.

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.

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	4
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 2025 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 MijnOmnibuzz/KTO/projecten	1,00
Medewerker finance & control	0,90
Afdeling bedrijfsvoering totaal	18,45

Staffuncties

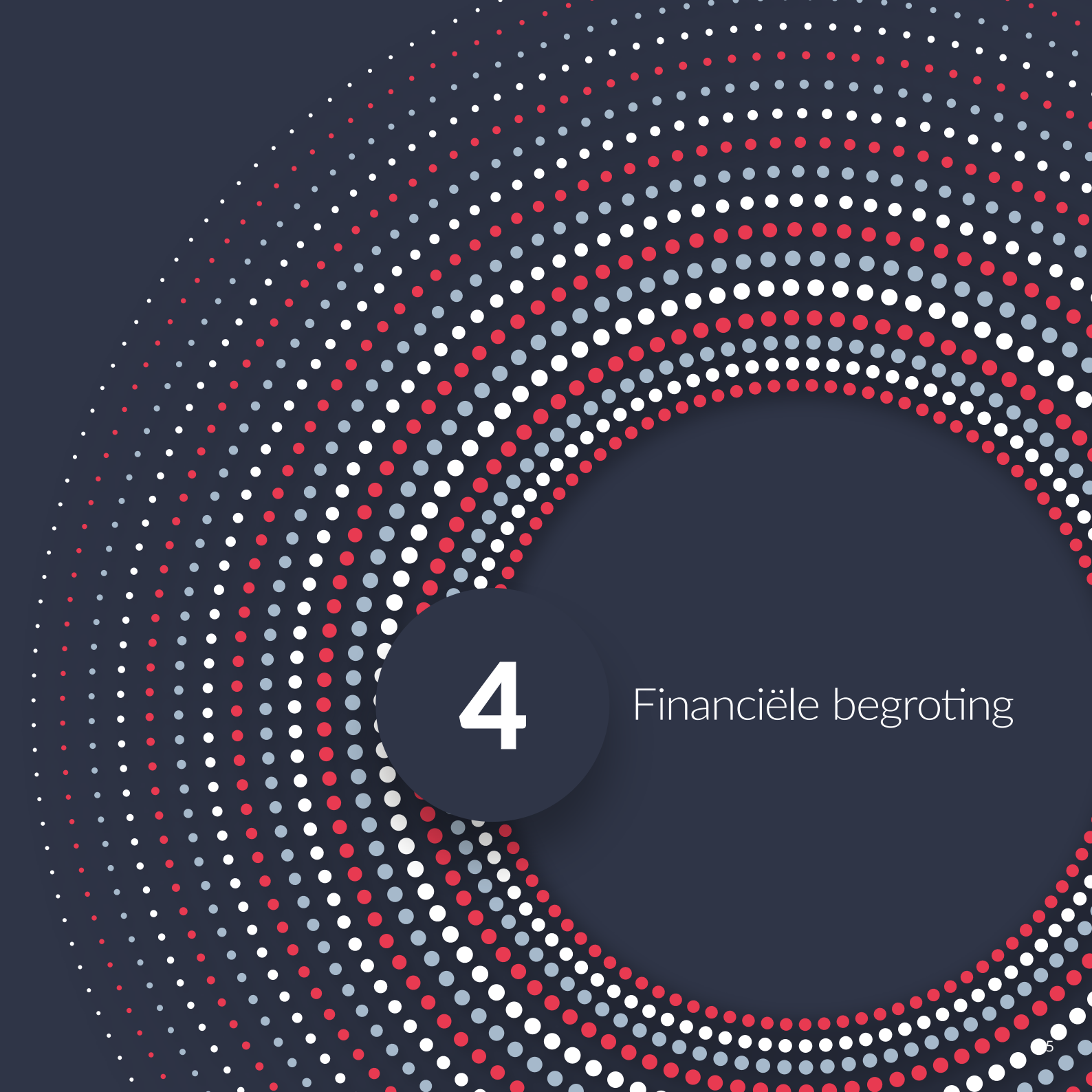
De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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. Dit is een toename van 2,69 fte ten opzichte van hetgeen is begroot in 2024.

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

Afdeling	2025	2026	2027	2028	2029
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 2025-0 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 3 juli 2024) 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 2025-0.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2025-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 13 november 2024 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 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 2025 (vastgesteld op 1,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2025 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025.
- 5 Het voorcalculatorisch tarief 2025 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2024, voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2024. Deze wordt verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025 (1,5%).
- 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 2025-1 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 2024-2025 loopt tot 31 maart 2025 en er valt te verwachten dat de loonontwikkeling opnieuw een centraal thema in de onderhandelingen wordt. Op basis van de septembercirculaire van het gemeentefonds achten wij een stijging van 3,5% op jaarbasis reëel. Deze zullen wij inrekenen in onze begroting. Indien er echter tijdig nog nieuwe afspraken overeengekomen worden tussen werkgevers en vakbonden, zal voor de begroting 2025-1 aansluiting worden gezocht bij deze gemaakte afspraken.
- 7 De overheadkosten 2025 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 2025 middellange termijnplanning van het Centraal Plan Bureau (CPB) zijnde 3,2%.
- 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 klanten-service) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2025 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 1-1-2025).

- 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 GGZ-vervoer (alleen voor gemeenten waarvoor dit van toepassing is):

- 14** Investerings worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo – GGZ, op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 15** Vervoerkosten worden bepaald middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
- 16** Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo – GGZ: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 17** Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV - GGZ: indirecte vervoerskosten worden, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten GGZ en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer) op basis van het aantal ritten verdeeld.
- 18** Binnen het GGZ-vervoer worden de volgende variabelen gebruikt om de kosten tussen de deelnemende

gemeenten te verdelen: het aantal kilometers voor de directe vervoerskosten; het aantal ritten voor de indirecte vervoerkosten en het aantal inwoners voor de overheadkosten.

- 19** 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

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

- 20** Verdeelsleutel interne doorbelasting WMO - LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 21** Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.
- 22** Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief voor de gemeenten (dit geldt ook voor de toeslagen). Op basis van realisatie en toeslagen worden deze per gemeente afgerekend.
- 23** 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

Beleidsindicatoren

Indicator	2025-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,95	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,6%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,87%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programma-kosten?' op pagina 22.

Tabel overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.665.223	€ 4.665.223
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.561.752	€ 24.561.752
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 623.030	€ 623.030
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 125.000	€ 18.576	€ -106.424
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.665.223	€ -	€ -4.665.223
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -24.499.203	€ -	€ -24.499.203
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 623.030	€ -	€ -623.030
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.207.932	€ 3.207.932	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 8.137	€ 8.137	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 58.441	€ 58.441	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.186.965	€ 33.186.965	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.186.965	€ 33.186.965	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 22.

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2025-1 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 2024, vermeerderd met een opslag van 5%, behalve voor de gemeenten Landgraaf (0%) en Maastricht (2%).

Tabel Vervoersvolume 2025-1

Gemeente	Kilometers 2024	Opslag	Totaal aantal kilo- meters 2025-1 (+ opslag)	Toeslagen km hoog (+ opslag)	Toeslagen km laag (+ opslag)	Meereizend OV- er (+ opslag)	Totaal aantal ritten 2025-1
Beek	82.164	5%	86.272	3.676	22.200	921	10.459
Beekdaelen	241.688	5%	253.772	2.254	53.282	1.610	32.255
Beesel	69.613	5%	73.094	2.728	19.703	455	8.146
Bergen	65.269	5%	68.533	833	12.550	229	5.907
Brunssum	254.533	5%	267.260	2.340	76.856	1.755	38.601
Echt-Susteren	233.545	5%	245.222	9.616	64.808	1.473	29.712
Eijsden-Margraten	213.796	5%	224.486	3.639	60.588	938	28.484
Gennep	85.162	5%	89.420	4.143	23.070	748	13.520
Gulpen-Wittem	126.277	5%	132.591	7.369	35.315	1.031	14.947
Heerlen	703.107	5%	738.263	18.351	169.621	5.327	122.150
Horst aan de Maas	178.571	5%	187.500	4.340	46.062	869	20.859
Kerkrade	468.549	5%	491.977	23.063	127.659	4.163	84.914
Landgraaf	360.401	0%	360.401	20.207	114.942	2.780	56.881
Leudal	174.483	5%	183.207	3.087	50.209	733	19.203
Maasgouw	153.149	5%	160.807	5.040	36.448	1.087	17.617
Maastricht	864.616	2%	881.909	44.626	290.537	7.489	174.577
Meerssen	170.095	5%	178.600	10.286	42.461	1.246	24.050
Nederweert	50.013	5%	52.514	289	10.783	222	7.004
Peel en Maas	170.071	5%	178.574	7.320	48.383	856	17.630
Roerdalen	89.409	5%	93.879	2.599	22.077	714	10.691
Roermond	202.972	5%	213.121	1.268	49.081	1.906	42.351
Simpelveld	52.635	5%	55.267	765	13.745	505	7.065
Sittard-Geleen	729.425	5%	765.896	38.987	192.453	6.150	116.071
Stein	103.289	5%	108.453	4.365	32.251	1.550	13.614
Vaals	79.591	5%	83.571	1.068	30.735	576	9.106
Valkenburg aan de Geul	178.369	5%	187.288	10.704	60.001	918	23.854
Venlo	330.148	5%	346.656	19.545	79.306	2.848	66.350
Venray	147.806	5%	155.196	3.837	44.455	1.279	24.505
Voerendaal	66.713	5%	70.049	1.184	17.943	668	8.766
Weert	122.681	5%	128.816	5.164	38.772	900	26.426
Totaal	6.768.144		7.062.592	262.695	1.886.296	51.942	1.075.715

In de tabel 'Vervoersvolume 2025-1' 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 opstarttarief en het kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vastgesteld op € 5,58 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 1,92 (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 36 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2025-1' op pagina 39.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2025 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- › € 0,95: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- › € 1,05: Gemeente Stein.
- › € 0,94: 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 € 2,81/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 2025-1

Gemeente	Kilometerkosten 2025-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 224.004	€ 1.765	€ 4.218	€ 2.588	€ 232.575	€ 3.180	€ 235.755
Beekdaelen	€ 667.225	€ 1.082	€ 10.124	€ 4.523	€ 682.954	€ 9.339	€ 692.292
Beesel	€ 185.794	€ 1.309	€ 3.744	€ 1.278	€ 192.125	€ 2.627	€ 194.752
Bergen	€ 164.545	€ 400	€ 2.385	€ 643	€ 167.973	€ 2.297	€ 170.270
Brunssum	€ 728.533	€ 1.123	€ 14.603	€ 4.930	€ 749.189	€ 10.245	€ 759.434
Echt-Susteren	€ 636.619	€ 4.616	€ 12.314	€ 4.140	€ 657.688	€ 8.993	€ 666.681
Eijsden-Margraten	€ 589.956	€ 1.747	€ 11.512	€ 2.635	€ 605.850	€ 8.285	€ 614.134
Gennep	€ 247.126	€ 1.989	€ 4.383	€ 2.101	€ 255.599	€ 3.495	€ 259.094
Gulpen-Wittem	€ 337.978	€ 3.537	€ 6.710	€ 2.897	€ 351.122	€ 4.801	€ 355.923
Heerlen	€ 2.099.059	€ 8.809	€ 32.228	€ 14.968	€ 2.155.064	€ 29.469	€ 2.184.533
Horst aan de Maas	€ 476.395	€ 2.083	€ 8.752	€ 2.443	€ 489.673	€ 6.696	€ 496.369
Kerkrade	€ 1.418.413	€ 11.070	€ 24.255	€ 11.699	€ 1.465.438	€ 20.039	€ 1.485.476
Landgraaf	€ 1.009.365	€ 9.699	€ 21.839	€ 7.813	€ 1.048.717	€ 14.340	€ 1.063.057
Leudal	€ 458.914	€ 1.482	€ 9.540	€ 2.059	€ 471.995	€ 6.454	€ 478.449
Maasgouw	€ 407.051	€ 2.419	€ 6.925	€ 3.054	€ 419.449	€ 5.736	€ 425.185
Maastricht	€ 2.667.405	€ 21.420	€ 55.202	€ 21.043	€ 2.765.070	€ 37.810	€ 2.802.880
Meerssen	€ 477.112	€ 4.937	€ 8.068	€ 3.502	€ 493.620	€ 6.750	€ 500.370
Nederweert	€ 139.907	€ 139	€ 2.049	€ 623	€ 142.716	€ 1.952	€ 144.668
Peel en Maas	€ 441.235	€ 3.514	€ 9.193	€ 2.405	€ 456.346	€ 6.240	€ 462.586
Roerdalen	€ 239.905	€ 1.248	€ 4.195	€ 2.006	€ 247.353	€ 3.382	€ 250.736
Roermond	€ 645.509	€ 608	€ 9.325	€ 5.355	€ 660.797	€ 9.036	€ 669.833
Simpelveld	€ 145.538	€ 367	€ 2.612	€ 1.419	€ 149.936	€ 2.050	€ 151.986
Sittard-Geleen	€ 2.118.198	€ 18.714	€ 36.566	€ 17.281	€ 2.190.759	€ 29.957	€ 2.220.716
Stein	€ 284.198	€ 2.095	€ 6.128	€ 4.355	€ 296.776	€ 4.058	€ 300.834
Vaals	€ 211.266	€ 512	€ 5.840	€ 1.620	€ 219.238	€ 2.998	€ 222.235
Valkenburg aan de Geul	€ 492.697	€ 5.138	€ 11.400	€ 2.579	€ 511.814	€ 6.999	€ 518.813
Venlo	€ 1.035.809	€ 9.382	€ 15.068	€ 8.002	€ 1.068.261	€ 14.608	€ 1.082.869
Venray	€ 434.714	€ 1.842	€ 8.447	€ 3.594	€ 448.596	€ 6.134	€ 454.731
Voerendaal	€ 183.410	€ 568	€ 3.409	€ 1.877	€ 189.264	€ 2.588	€ 191.852
Weert	€ 394.785	€ 2.479	€ 7.367	€ 2.529	€ 407.159	€ 5.568	€ 412.727
Totaal	€ 19.562.666	€ 126.093	€ 358.396	€ 145.958	€ 20.193.114	€ 276.126	€ 20.469.240

In de tabel 'Vervoersvolume 2024-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meerei-
zend 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.

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 2025-1

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.459	0,97%	€ 36.229
Beekdaelen	32.255	3,00%	€ 111.727
Beesel	8.146	0,76%	€ 28.216
Bergen	5.907	0,55%	€ 20.462
Brunssum	38.601	3,59%	€ 133.709
Echt-Susteren	29.712	2,76%	€ 102.918
Eijsden-Margraten	28.484	2,65%	€ 98.666
Gennep	13.520	1,26%	€ 46.831
Gulpen-Wittem	14.947	1,39%	€ 51.773
Heerlen	122.150	11,36%	€ 423.110
Horst aan de Maas	20.859	1,94%	€ 72.254
Kerkrade	84.914	7,89%	€ 294.129
Landgraaf	56.881	5,29%	€ 197.028
Leudal	19.203	1,79%	€ 66.518
Maasgouw	17.617	1,64%	€ 61.023
Maastricht	174.577	16,23%	€ 604.711
Meerssen	24.050	2,24%	€ 83.307
Nederweert	7.004	0,65%	€ 24.259
Peel en Maas	17.630	1,64%	€ 61.066
Roerdalen	10.691	0,99%	€ 37.032
Roermond	42.351	3,94%	€ 146.697
Simpelveld	7.065	0,66%	€ 24.474
Sittard-Geleen	116.071	10,79%	€ 402.055
Stein	13.614	1,27%	€ 47.158
Vaals	9.106	0,85%	€ 31.541
Valkenburg aan de Geul	23.854	2,22%	€ 82.627
Venlo	66.350	6,17%	€ 229.826
Venray	24.505	2,28%	€ 84.882
Voerendaal	8.766	0,81%	€ 30.366
Weert	26.426	2,46%	€ 91.537
Totaal	1.075.715	100,00%	€ 3.726.127

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 2025-1

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.245	1,44%	€ 46.944
Beekdaelen	35.817	3,18%	€ 103.503
Beesel	13.525	1,20%	€ 39.084
Bergen	13.063	1,16%	€ 37.749
Brunssum	27.531	2,44%	€ 79.558
Echt-Susteren	32.273	2,86%	€ 93.261
Eijsden-Margraten	26.180	2,32%	€ 75.654
Gennep	17.783	1,58%	€ 51.389
Gulpen-Wittem	14.016	1,24%	€ 40.503
Heerlen	87.514	7,76%	€ 252.895
Horst aan de Maas	44.276	3,93%	€ 127.947
Kerkrade	45.485	4,03%	€ 131.441
Landgraaf	36.850	3,27%	€ 106.488
Leudal	36.108	3,20%	€ 104.344
Maasgouw	24.501	2,17%	€ 70.802
Maastricht	125.666	11,15%	€ 363.145
Meerssen	18.459	1,64%	€ 53.342
Nederweert	17.516	1,55%	€ 50.617
Peel en Maas	45.899	4,07%	€ 132.637
Roerdalen	20.830	1,85%	€ 60.194
Roermond	61.227	5,43%	€ 176.932
Simpelveld	10.272	0,91%	€ 29.684
Sittard-Geleen	92.487	8,20%	€ 267.266
Stein	24.652	2,19%	€ 71.239
Vaals	10.015	0,89%	€ 28.941
Valkenburg aan de Geul	16.460	1,46%	€ 47.566
Venlo	103.982	9,22%	€ 300.484
Venray	44.810	3,97%	€ 129.490
Voerendaal	12.583	1,12%	€ 36.362
Weert	51.378	4,56%	€ 148.470
Totaal	1.127.403	100,00%	€ 3.257.932

In de begrotingswijziging 2025-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2025-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2025-0 (Wmo)' op pagina 47 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2025.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2025-1
Beek	€ 318.928
Beekdaelen	€ 907.522
Beesel	€ 262.053
Bergen	€ 228.481
Brunssum	€ 972.701
Echt-Susteren	€ 862.860
Eijsden-Margraten	€ 788.454
Gennep	€ 357.313
Gulpen-Wittem	€ 448.200
Heerlen	€ 2.860.537
Horst aan de Maas	€ 696.570
Kerkrade	€ 1.911.046
Landgraaf	€ 1.366.573
Leudal	€ 649.311
Maasgouw	€ 557.009
Maastricht	€ 3.770.737
Meerssen	€ 637.019
Nederweert	€ 219.544
Peel en Maas	€ 656.290
Roerdalen	€ 347.962
Roermond	€ 993.462
Simpelveld	€ 206.143
Sittard-Geleen	€ 2.890.037
Stein	€ 419.231
Vaals	€ 282.717
Valkenburg aan de Geul	€ 649.005
Venlo	€ 1.613.178
Venray	€ 669.103
Voerendaal	€ 258.580
Weert	€ 652.735
Totaal	€ 27.453.299

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2025-1 omtrent het Wmo- gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2025-1 gevraagd wordt.

Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2025-1

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)		Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)		Eindresultaat begroting 2025-1
Beek	€	271.984	€	46.944	€ 318.928
Beekdaelen	€	804.019	€	103.503	€ 907.522
Beesel	€	222.969	€	39.084	€ 262.053
Bergen	€	190.732	€	37.749	€ 228.481
Brunssum	€	893.143	€	79.558	€ 972.701
Echt-Susteren	€	769.599	€	93.261	€ 862.860
Eijsden-Margraten	€	712.800	€	75.654	€ 788.454
Gennep	€	305.925	€	51.389	€ 357.313
Gulpen-Wittem	€	407.697	€	40.503	€ 448.200
Heerlen	€	2.607.642	€	252.895	€ 2.860.537
Horst aan de Maas	€	568.622	€	127.947	€ 696.570
Kerkrade	€	1.779.605	€	131.441	€ 1.911.046
Landgraaf	€	1.260.085	€	106.488	€ 1.366.573
Leudal	€	544.967	€	104.344	€ 649.311
Maasgouw	€	486.207	€	70.802	€ 557.009
Maastricht	€	3.407.591	€	363.145	€ 3.770.737
Meerssen	€	583.676	€	53.342	€ 637.019
Nederweert	€	168.927	€	50.617	€ 219.544
Peel en Maas	€	523.652	€	132.637	€ 656.290
Roerdalen	€	287.768	€	60.194	€ 347.962
Roermond	€	816.530	€	176.932	€ 993.462
Simpelveld	€	176.460	€	29.684	€ 206.143
Sittard-Geleen	€	2.622.771	€	267.266	€ 2.890.037
Stein	€	347.992	€	71.239	€ 419.231
Vaals	€	253.776	€	28.941	€ 282.717
Valkenburg aan de Geul	€	601.440	€	47.566	€ 649.005
Venlo	€	1.312.694	€	300.484	€ 1.613.178
Venray	€	539.612	€	129.490	€ 669.103
Voerendaal	€	222.218	€	36.362	€ 258.580
Weert	€	504.264	€	148.470	€ 652.735
Totaal	€	24.195.367	€	3.257.932	€ 27.453.299

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2025-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2025-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien) conform paragraaf ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 22.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2025-1	Eindresultaat begroting 2025-0	Verschil	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 318.928	€ 329.594	€ -10.667	€ -13.915	€ 3.248
Beekdaelen	€ 907.522	€ 949.584	€ -42.062	€ -48.832	€ 6.770
Beesel	€ 262.053	€ 237.071	€ 24.982	€ 21.992	€ 2.990
Bergen	€ 228.481	€ 209.118	€ 19.363	€ 17.061	€ 2.302
Brunssum	€ 972.701	€ 1.022.160	€ -49.460	€ -54.183	€ 4.724
Echt-Susteren	€ 862.860	€ 841.103	€ 21.757	€ 14.840	€ 6.918
Eijsden-Margraten	€ 788.454	€ 783.444	€ 5.010	€ -488	€ 5.498
Gennep	€ 357.313	€ 379.132	€ -21.818	€ -25.269	€ 3.451
Gulpen-Wittem	€ 448.200	€ 440.789	€ 7.411	€ 4.781	€ 2.630
Heerlen	€ 2.860.537	€ 2.839.395	€ 21.143	€ 3.937	€ 17.206
Horst aan de Maas	€ 696.570	€ 721.863	€ -25.294	€ -34.894	€ 9.600
Kerkrade	€ 1.911.046	€ 1.964.839	€ -53.793	€ -63.130	€ 9.337
Landgraaf	€ 1.366.573	€ 1.467.267	€ -100.694	€ -107.173	€ 6.479
Leudal	€ 649.311	€ 648.369	€ 942	€ -6.373	€ 7.315
Maasgouw	€ 557.009	€ 611.626	€ -54.617	€ -59.650	€ 5.033
Maastricht	€ 3.770.737	€ 4.105.112	€ -334.375	€ -359.904	€ 25.528
Meerssen	€ 637.019	€ 669.231	€ -32.212	€ -35.496	€ 3.284
Nederweert	€ 219.544	€ 245.672	€ -26.127	€ -29.607	€ 3.480
Peel en Maas	€ 656.290	€ 651.591	€ 4.698	€ -5.234	€ 9.933
Roerdalen	€ 347.962	€ 329.739	€ 18.223	€ 14.097	€ 4.126
Roermond	€ 993.462	€ 987.478	€ 5.984	€ -7.258	€ 13.242
Simpelveld	€ 206.143	€ 202.999	€ 3.144	€ 1.096	€ 2.049
Sittard-Geleen	€ 2.890.037	€ 2.978.093	€ -88.057	€ -105.650	€ 17.593
Stein	€ 419.231	€ 422.311	€ -3.080	€ -7.639	€ 4.559
Vaals	€ 282.717	€ 318.521	€ -35.804	€ -37.471	€ 1.667
Valkenburg aan de Geul	€ 649.005	€ 698.144	€ -49.138	€ -52.426	€ 3.287
Venlo	€ 1.613.178	€ 1.666.998	€ -53.820	€ -74.614	€ 20.794
Venray	€ 669.103	€ 692.078	€ -22.975	€ -32.111	€ 9.136
Voerendaal	€ 258.580	€ 250.299	€ 8.281	€ 5.268	€ 3.014
Weert	€ 652.735	€ 643.999	€ 8.736	€ -2.087	€ 10.823
Totaal	€ 27.453.299	€ 28.307.618	€ -854.320	€ -1.080.333	€ 226.014

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2025-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2025-0 (Wmo)

Analyse directe vervoerskosten

Tabel analyse directe vervoerskosten

	2025-1	2025-0				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Begroting baseren op realisatie 2024 i.c.m. addendum aanpassingen	Aangepast opslag-%	Prijseffect NEA-index (1,5% i.p.v. 3,4%)
Beek	€ 235.755	€ 250.932	€ -15.177	€ -16.373	€ 5.807	€ -4.611
Beekdaelen	€ 692.292	€ 747.351	€ -55.058	€ -58.377	€ 17.052	€ -13.733
Beesel	€ 194.752	€ 178.030	€ 16.722	€ 15.196	€ 4.797	€ -3.271
Bergen	€ 170.270	€ 157.710	€ 12.560	€ 11.265	€ 4.194	€ -2.898
Brunssum	€ 759.434	€ 821.901	€ -62.467	€ -66.070	€ 18.705	€ -15.103
Echt-Susteren	€ 666.681	€ 665.572	€ 1.109	€ -3.081	€ 16.421	€ -12.230
Eijsden-Margraten	€ 614.134	€ 622.635	€ -8.501	€ -12.186	€ 15.126	€ -11.441
Gennep	€ 259.094	€ 286.516	€ -27.422	€ -28.539	€ 6.382	€ -5.265
Gulpen-Wittern	€ 355.923	€ 356.480	€ -557	€ -2.773	€ 8.767	€ -6.550
Heerlen	€ 2.184.533	€ 2.223.316	€ -38.783	€ -51.735	€ 53.806	€ -40.854
Horst aan de Maas	€ 496.369	€ 535.778	€ -39.410	€ -41.790	€ 12.226	€ -9.845
Kerkrade	€ 1.485.476	€ 1.571.662	€ -86.185	€ -93.894	€ 36.588	€ -28.880
Landgraaf	€ 1.063.057	€ 1.170.682	€ -107.625	€ -59.930	€ -26.184	€ -21.512
Leudal	€ 478.449	€ 493.011	€ -14.563	€ -17.288	€ 11.784	€ -9.059
Maasgouw	€ 425.185	€ 486.063	€ -60.879	€ -62.420	€ 10.473	€ -8.932
Maastricht	€ 2.802.880	€ 3.161.883	€ -359.002	€ -287.095	€ -13.807	€ -58.100
Meerssen	€ 500.370	€ 540.296	€ -39.926	€ -42.322	€ 12.324	€ -9.928
Nederweert	€ 144.668	€ 174.214	€ -29.546	€ -29.908	€ 3.563	€ -3.201
Peel en Maas	€ 462.586	€ 473.422	€ -10.836	€ -13.531	€ 11.394	€ -8.699
Roerdalen	€ 250.736	€ 241.593	€ 9.142	€ 7.406	€ 6.176	€ -4.439
Roermond	€ 669.833	€ 693.565	€ -23.732	€ -27.486	€ 16.498	€ -12.744
Simpelveld	€ 151.986	€ 153.277	€ -1.291	€ -2.218	€ 3.743	€ -2.817
Sittard-Geleen	€ 2.220.716	€ 2.351.631	€ -130.915	€ -142.401	€ 54.697	€ -43.212
Stein	€ 300.834	€ 310.329	€ -9.495	€ -11.202	€ 7.410	€ -5.702
Vaals	€ 222.235	€ 259.251	€ -37.015	€ -37.725	€ 5.474	€ -4.764
Valkenburg aan de Geul	€ 518.813	€ 573.654	€ -54.841	€ -57.079	€ 12.779	€ -10.541
Venlo	€ 1.082.869	€ 1.166.717	€ -83.849	€ -89.082	€ 26.672	€ -21.439
Venray	€ 454.731	€ 493.748	€ -39.018	€ -41.145	€ 11.200	€ -9.073
Voerendaal	€ 191.852	€ 189.636	€ 2.217	€ 976	€ 4.725	€ -3.485
Weert	€ 412.727	€ 423.400	€ -10.673	€ -13.058	€ 10.166	€ -7.780
Totaal	€ 20.469.240	€ 21.774.255	€ -1.305.015	€ -1.273.865	€ 368.957	€ -400.107

Voor de begroting 2025-1 baseren wij het vervoersvolume op de realisatie van het voorgaande jaar (2024). Door deze systematiek te hanteren, sluit de begroting beter aan op de actualiteit op gemeenteniveau.

Het totale vervoersresultaat is gedaald ten opzichte van de originele begroting 2025-0. Deze daling is voor een deel te wijten aan de lagere NEA-index (1,5%) dan gehanteerd in begroting 2025-0 (3,4%). Het grootste deel van de daling ontstaat door de aanpassingen aan de afspraken in het addendum en de daarmee gepaard gaande daling van het uit te betalen flexibel tarief. Tenslotte zorgt de opslag van 5% die wij hanteren voor een stijging van € 368.957,-.

Het eindresultaat is een daling van € 1.305.015,- op totaalniveau. Op gemeenteniveau zijn er echter nog verschillen te zien. Voor sommige gemeenten heeft deze begrotingswijziging een stijging tot gevolg omdat de vervoersvraag zich de afgelopen jaren zeer divers heeft ontwikkeld.

Totaalanalyse (Wmo)

Op totaalniveau dalen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2025 met € 854.320,- naar € 27.453.299,-.

Tegenover de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 1.305.015,- stijgen de overheadkosten met € 244.518,- en de indirecte vervoerskosten met € 206.177,-.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 244.518,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

- 1 De loonstijging voor 2025, die in begroting 2025-1 verwerkt zit, hebben wij volgens de financiële uitgangspunten geschat op 3,5% op jaarbasis. Voor begroting 2025-0 was een stijging van 2% ingerekend.
- 2 Voor de begroting 2025-0 hebben wij voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,8%. Voor begroting 2025-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,3% uitgekomen.
- 3 De inrekening van het geactualiseerde formatieplan (+ € 82.500,-).
- 4 De noodzakelijke ontwikkeling en ondersteuning van een nieuwe website voor Omnibuzz (+ € 10.000,-).
- 5 Vanuit (provinciale en wettelijke) verplichtingen ontstane kosten, zoals kosten verband houdend met digitaal archiveren, informatiebeveiliging en privacywetgeving (+ € 20.000,-).
- 6 Door de aanbesteding van de transactiemailing zijn de kosten voor deze dienst fors afgenomen (- € 23.000,-).
- 7 Als gevolg van het hybride werken verwachten wij een forse daling van de woon-werkvergoedingen (- € 8.000,-).
- 8 Hetzelfde geldt voor de kopieer- en printkosten (- € 1.700,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 206.177,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

- 1 De loonstijging voor 2025, die in begroting 2025-1 verwerkt zit, hebben wij volgens de financiële uitgangspunten

geschat op 3,5% op jaarbasis. Voor begroting 2025-0 was een stijging van 2% ingerekend.

- 2** Voor de begroting 2025-0 hebben wij voor onze indirecte vervoerskosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,8%. Voor begroting 2025-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,3% uitgekomen.
- 3** De inrekening van het geactualiseerde formatieplan (+ € 82.500,-).
- 4** De te verwachten stijging van het ORT en DOT percentage in de nieuwe cao. Omdat Omnibuzz een callcenter heeft dat ook in de avonden en weekenden open is, zorgt dit voor een flinke kostenstijging (+ € 150.000,-).
- 5** De bijdrage aan de werkzaamheden voor de Regiodeal (+ € 15.000,-). Met deze werkzaamheden wordt dit jaar gestart. In de komende jaren verwachten wij een toename van deze kosten.
- 6** De start van een publiciteitscampagne om het Voor Elkaar Pas-vervoer te promoten (+ € 10.000,-).
- 7** Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 50.000,-).
- 8** Als gevolg van een verwachte toename van het aantal GGZ-ritten, neemt de interne doorbelasting van Wmo- naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten toe (- € 9.984,-).

4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer)

In deze begroting wordt het GGZ-vervoer wederom opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart. In 2023 is de gemeente Nederweert aangesloten en sinds 2024 voeren wij dit vervoer ook voor de gemeente Weert uit. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Inmiddels zijn wij bezig met een nieuwe aanbesteding van het GGZ-vervoer voor de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. Met het vervoer voor deze gemeenten starten wij vanaf 1 augustus 2025.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer aan bod komen.

Verdeling vervoerskosten

Het vervoersvolume wordt gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2024 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.

De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de NEA-index van 1,5%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer.

Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Echt-Susteren	36.425	842
Maasgouw	3.640	188
Nederweert	6.887	360
Roermond	44.103	2.202
Weert	49.631	1.980
Totaal	140.686	5.572

Tabel verdeling directe vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2025	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 98.814	€ 13.005	€ 34.585	- €	€ 146.404
Maasgouw	€ 10.735	- €	€ 3.757	- €	€ 14.493
Nederweert	€ 20.347	- €	€ 7.122	- €	€ 27.469
Roermond	€ 129.443	€ 25.956	€ 45.305	€ 2.900	€ 203.604
Weert	€ 141.540	€ 15.641	€ 49.539	€ 436	€ 207.156
Totaal	€ 400.879	€ 54.603	€ 140.308	€ 3.335	€ 599.126

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 een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer én vanuit het leerlingenvervoer naar het GGZ-vervoer. 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 GGZ-vervoer. Deze overheadkosten worden tussen de GGZ-gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners. De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2024 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.

Gemeente	Aantal ritten	Indirecte vervoerskosten	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Echt-Susteren	15%	€ 3.612	17%	€ 1.405
Maasgouw	3%	€ 807	13%	€ 1.067
Nederweert	6%	€ 1.544	9%	€ 763
Roermond	40%	€ 9.447	33%	€ 2.666
Weert	36%	€ 8.494	27%	€ 2.237
Totaal	100%	€ 23.904	100%	€ 8.137

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Winstopslag	Bijdrage
Echt-Susteren	€ 200	€ 151.622
Maasgouw	€ 200	€ 16.566
Nederweert	€ 200	€ 29.976
Roermond	€ 200	€ 215.916
Weert	€ 200	€ 218.087
Totaal	€ 1.000	€ 632.166

4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

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 2025-1 wordt gebaseerd op de realisatie van het voorgaande jaar, geëxtrapoleerd naar een heel jaar. In de jaarrekening 2024 zal een herverdelingseffect volgen waarbij de met de businesscase ontstane verschillen als gevolg van het terugtreden van de gemeente Leudal definitief afgerekend worden.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de indirecte vervoerskosten en de verdeling van de overheadkosten aan bod komen.

Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Het totale vervoersvolume is, zoals gezegd, gebaseerd op het gerealiseerde volume van 2024. Dit volume is hieronder weergegeven.

Tabel Vervoersvolume leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometers boven 50 kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	51.185	836.248	18.135	23.989	-
Maasgouw	39.625	508.921	3.160	-	-
Nederweert	24.288	408.810	24.510	20.332	-
Roerdalen	42.765	430.372	10.700	13.645	-
Roermond	52.913	741.654	33.445	45.238	1.112
Weert	37.655	946.829	10.880	20.544	-
Totaal	248.430	3.872.833	100.830	123.748	1.112

Dit leidt tot de volgende vervoerskostentabel. De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume van 2024 en de afgesproken tarieven en vervolgens verhoogd met de NEA-index van 1,5%.

Tabel Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 926.480	€ 16.140	€ 9.835	€ -	€ 952.455
Maasgouw	€ 594.004	€ 2.812	€ -	€ -	€ 596.817
Nederweert	€ 450.304	€ 21.814	€ 8.336	€ -	€ 480.454
Roerdalen	€ 535.274	€ 9.523	€ 5.595	€ -	€ 550.392
Roermond	€ 848.440	€ 29.766	€ 18.548	€ 67.591	€ 964.345
Weert	€ 976.729	€ 9.683	€ 8.423	€ -	€ 994.835
Totaal	€ 4.331.232	€ 89.739	€ 50.737	€ 67.591	€ 4.539.298

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	€ 952.455	€ -	€ 200	€ 25.698	€ 9.080	€ 987.432
Maasgouw	€ 596.817	€ -	€ 200	€ 19.894	€ 6.893	€ 623.804
Nederweert	€ 480.454	€ -	€ 200	€ 12.194	€ 4.928	€ 497.776
Roerdalen	€ 550.392	€ -	€ 200	€ 21.470	€ 5.860	€ 577.922
Roermond	€ 896.754	€ 67.591	€ 200	€ 26.565	€ 17.225	€ 1.008.335
Weert	€ 994.835	€ -	€ 200	€ 18.905	€ 14.455	€ 1.028.395
Totaal	€ 4.471.707	€ 67.591	€ 1.200	€ 124.725	€ 58.441	€ 4.723.664

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 en een multi-inzetbaar budget van € 25,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het GGZ-vervoer 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.

‘Winstopslag’ GGZ-vervoer en leerlingenvervoer

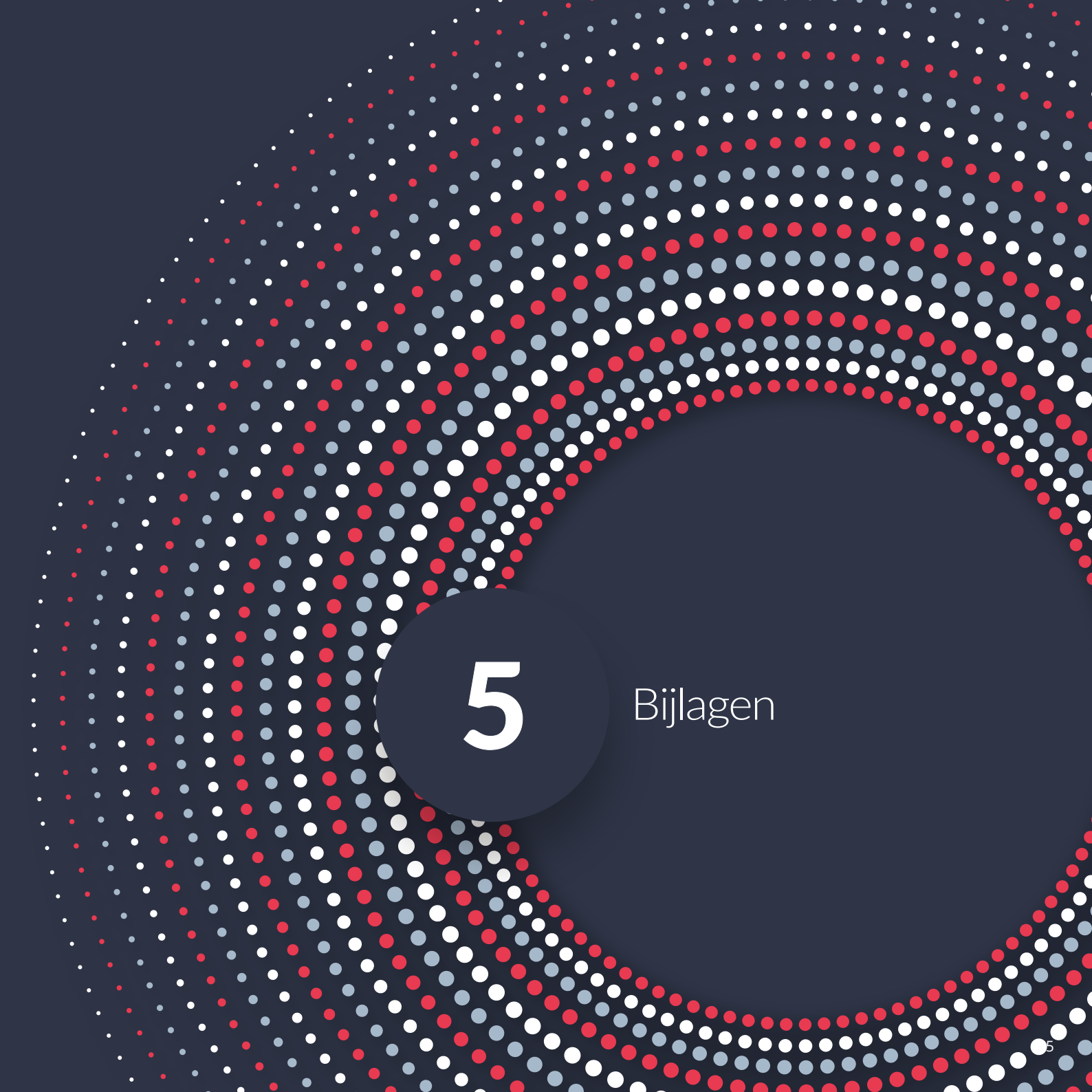
In tegenstelling tot het Wmo-vervoer, waar de gemeenten optreden als een btw-ondernemer met btw-belaste prestaties, treden gemeenten voor het leerlingenvervoer en het GGZ-vervoer niet op als btw-ondernemer. Vanuit deze laatste positie zou Omnibuzz, als zij uitsluitend tegen kostprijs zou werken, btw-vrijgestelde 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 2025-1

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderen (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 kapitaalverstreking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	92.572	-	-	92.572	10,00%		24.236	-	92.572	68.336
Hardware	43.464	-	-	43.464	33,33%		17.898	-	43.464	25.566
Inrichting en verbouwing	84.836	-	-	84.836	4,00%		8.266	-	84.836	76.570
Technische installaties	75.462	-	-	75.462	6,67%		4.398	-	75.462	71.064
Software	29.467	-	-	29.467	10,00%		6.949	-	29.467	22.519
Totaal	325.801	-	-	325.801		-	61.747	-	325.801	264.054

5.2 Staat van reserves 2025-1

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2024	Reserves na bestemming ultimo 2024
Reserves								
Algemene reserve	725.949	-	-	-	725.949	-	-	725.949
Bestemmingsreserve Data-analyse	41.192	-	-		41.192	-	-	41.192
Bestemmingsreserve ICT	24.499	-	-	6.125	18.374	-	-	18.374
Totaal Reserves	791.640	-	-	6.125	785.515	-	-	785.515

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

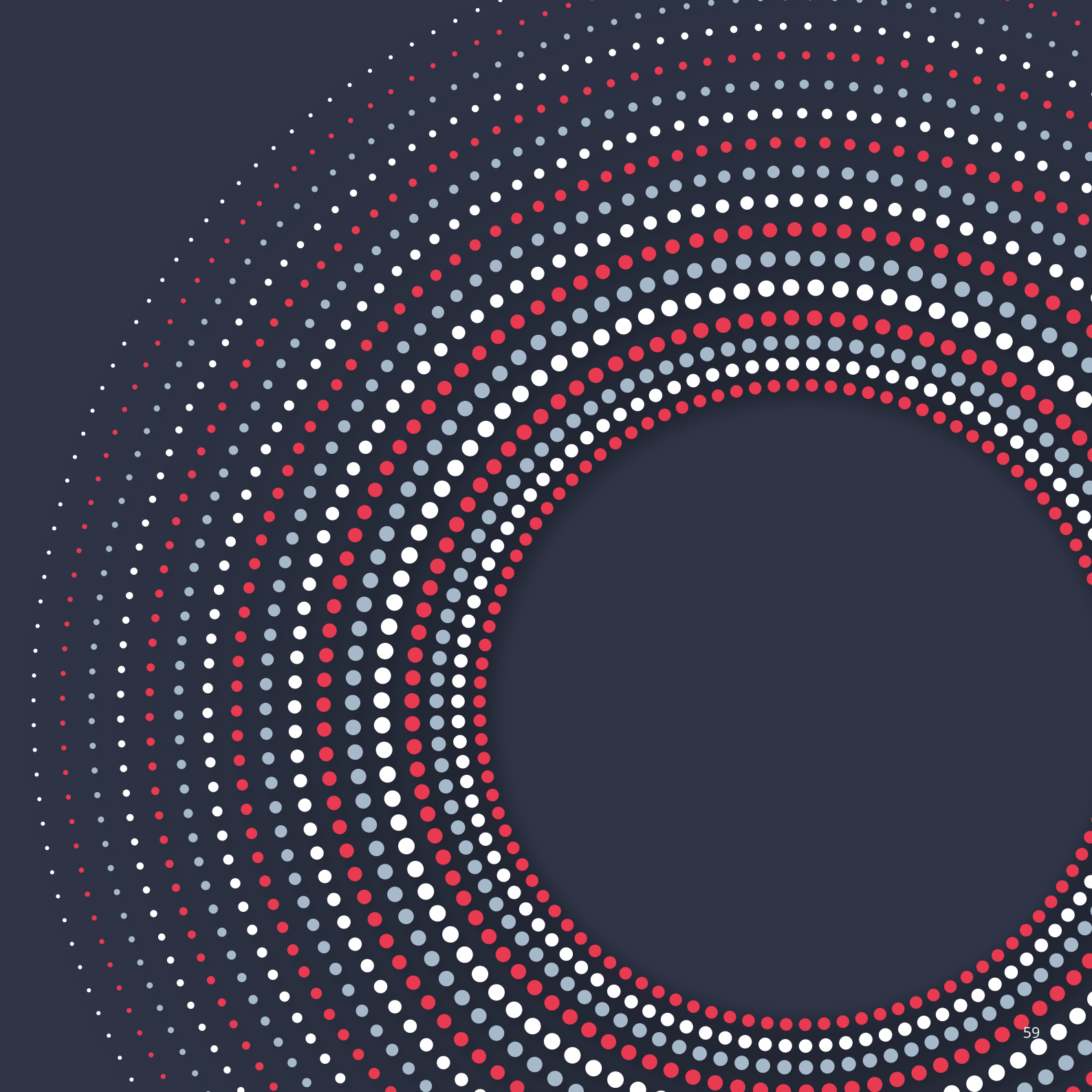
4 Digitale dreigingen

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
--------------------------------------	--	---------







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.

Begroting 2026

Meerjarenplan
2027-2029



Inhoud

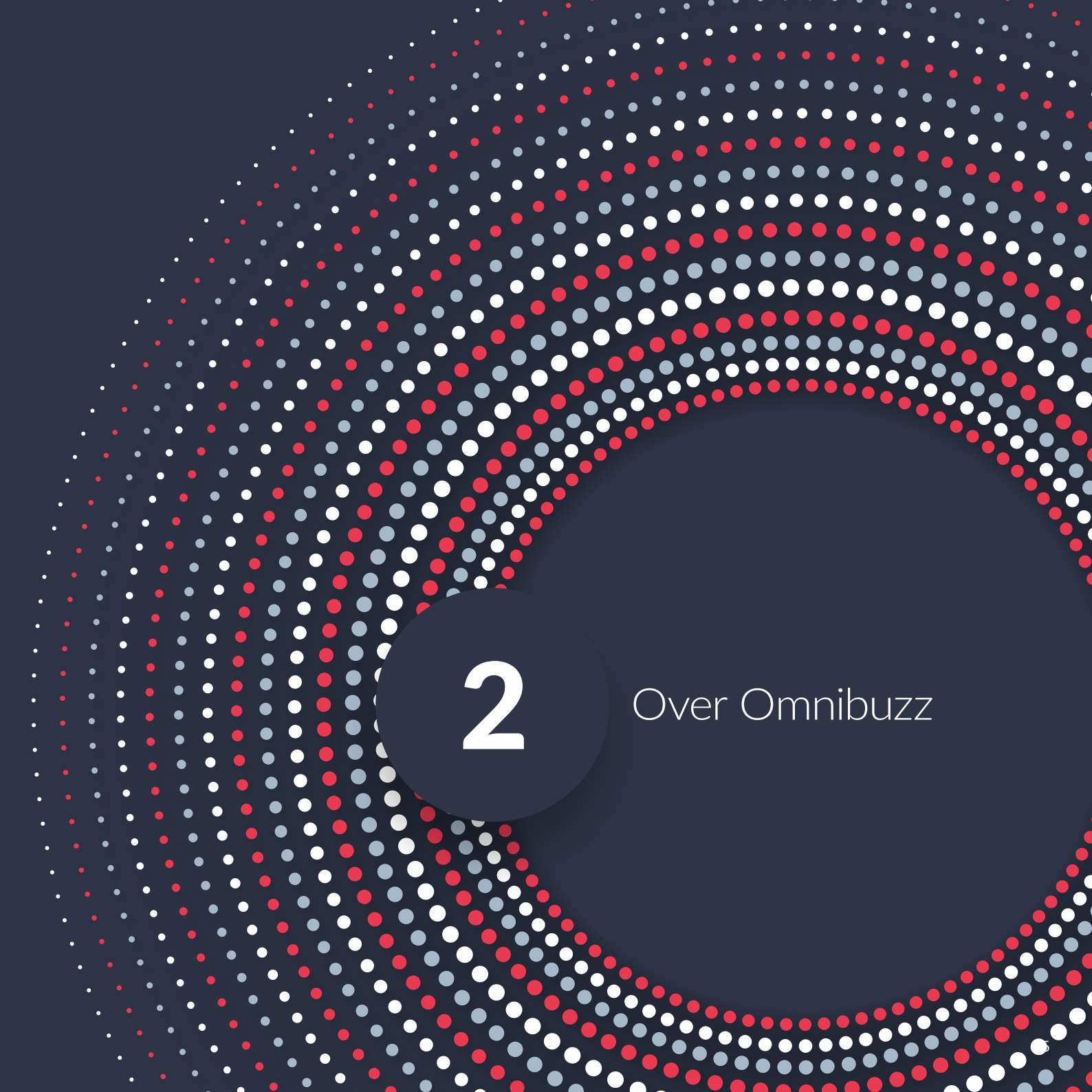
1.	Inleiding	3
2.	Omnibuzz	6
2.1	Wie is Omnibuzz	6
2.2	Relevante ontwikkelingen	7
2.3	Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren	9
2.4	Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer	10
2.5	Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie	12
2.6	Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten	14
2.7	Uitvoering jeugdwetvervoer	16
3.	De beleidsbegroting	20
3.1	Programma Omnibuzz-vervoer	20
3.2	Paragrafen	24
4.	Financiële begroting	36
4.1	Financiële kaders	36
4.2	Overzicht van baten en lasten per taakveld	38
4.3	Toelichting op de baten en lasten (Wmo)	38
4.4	Analyse begroting 2026-0 ten opzichte van het jaar 2026 uit het meerjarenperspectief 2026-2028	47
4.5	Meerjarenraming 2027-2029	48
4.6	Toelichting op de baten en lasten (GGZ)	66
4.7	Meerjarenraming GGZ-vervoer 2027-2029	68
4.8	Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)	70
5.	Bijlagen	78
5.1	Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	78
5.3	Opbouw algemene reserve	80

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de GR Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De DVO's voor het collectief vraagafhankelijk vervoer zijn met alle deelnemende gemeenten afgesloten. Met zes gemeenten uit Midden-Limburg zijn aanvullende DVO's afgesloten voor het leerlingenvervoer en voor Roermond ook voor het gym- en zwemvervoer. Voor de leesbaarheid wordt dit vervoer in een apart hoofdstuk separaat toegelicht en richten de komende hoofdstukken zich op het CVV. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld.





2

Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van het 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.

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.”

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.

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.

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 belangrijkste ontwikkelingen die relevant zijn voor ons vervoer en/of waarop wij moeten anticiperen in deze periode, worden hieronder kort benoemd.

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

De vraag naar het Omnibuzz vervoer is nog steeds lager dan voor COVID-19. Bovendien nemen de verschillen tussen gemeenten toe en de voorspelbaarheid neemt af. Wij constateren dat de begroting op totaalniveau overigens vrij nauwkeurig blijkt, maar afzonderlijke gemeenten wel degelijk (forse) over- en onderschrijdingen laten zien. Het is een uitdaging om de oorzaken van die verschillen te duiden en te verklaren, maar dat proberen wij wel te achterhalen. Daarover later meer.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houden aan en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Iets wat wij in een aantal gemeenten al constateren. Dit onderwerp krijgt onze volledige aandacht en vraagt vanwege de omvang en impact ook aanpassingen aan de systeemkant, zoals de toepassing van piekspreiding.

Vervoersresultaat

In de begrotingen nemen wij de realisatie van voorgaand jaar als basis. Voor deze begroting betekent dit het gerealiseerde volume van 2024 verhoogd wordt met een generieke opslag van 5% voor 2025. Voor 2026 bedraagt de opslag 2,5% en voor de jaren 2027-2028 jaarlijks 1%. Individuele gemeenten hebben 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 2024, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2025 (1,5%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij met gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025 (2,5%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is pas achteraf duidelijk aan de hand van het nacalculatorisch gemiddelde. De flexibele tarieven zoals overeengekomen in het addendum zijn per 1 januari 2025 beëindigd. In de plaats hiervan komt een

nieuw addendum 'light', dat voorziet in een compensatie uitsluitend voor vervoerders die onder de 80% vervoersvolume realiseren (ten opzichte van 2019). Dit zal in de eerste begrotingswijziging 2025 verwerkt worden.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Aanpassingen in de lijnvoering in Limburg leiden tot steeds meer gebieden waar de afstand tussen het OV en de voordeur toeneemt. Hier biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling hindert onze gezamenlijke ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren en de instroom van nieuwe klanten te beperken. Wij spannen ons daarom optimaal in de integratie met het OV te bevorderen en het OV aantrekkelijk te maken voor onze klanten.

Groeierende zorgbehoefte bij klanten

De toename van dementie of verward gedrag bij de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening via de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit zien wij terug in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. Ook zijn er steeds meer klanten die heel vaak contact opnemen voor dezelfde rit, bijvoorbeeld ter controle van de juiste registratie.

Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zetten wij nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken. Wij volgen het landelijke uitgangspunt: digitaal waar het kan. Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties die bijdragen aan passend vervoer voor deze groep klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen. Wij ondersteunen gemeenten hierin en helpen bij

de vroegsignalering van verward gedrag door de signalen die wij van onze vervoerders krijgen te delen met de desbetreffende gemeente. Vanwege de beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen niet begroot.

Compliance en wettelijke verplichtingen

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Dit leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Momenteel vragen vooral de Wet open overheid (Woo) en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) de nodige aandacht. Omnibuzz volgt hierbij de landelijke fasering en voldoet momenteel aan de vereisten vanuit beide wetten.

De wettelijke eisen zullen gedurende 2025 worden uitgebreid en wij zullen de noodzakelijke werkzaamheden verrichten om hieraan te blijven voldoen.

Voor een aantal andere wetten, zoals de Archiefwet en het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, werken wij stapsgewijs aan de compliance. Stelposten houden de bijbehorende kosten per jaar beheersbaar, maar bieden tevens financiële ruimte om de nodige stappen te blijven zetten richting volledige compliance.

Deze wettelijke verplichtingen hebben veelal betrekking op de digitale processen. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen, maar als voorwaarde om te voldoen aan onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit groten-deels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie niet altijd over de vereiste capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, hebben wij de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer bij Daadkracht ondergebracht. Bovendien ondersteunen zij bij het opvolgen van de aanbevelingen van de toezichthouder met betrekking tot het digitaal archief.

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

Een belangrijke ambitie is het optimaliseren van het gebruik van het reguliere OV of andere voorliggende vervoersvoorzieningen. In voorgaand hoofdstuk is al beschreven dat een aantal ontwikkelingen de realisatie van deze ambitie in de weg zit. Toch blijft dit een centrale pijler in de visie van Omnibuzz, omdat alternatief vervoer de enige oplossing is om de maatschappelijke participatie van de (potentiële) klanten te behouden en bevorderen, zonder dat het vervoersvolume van Omnibuzz stijgt.

Integratie OV en doelgroepenvervoer

In 2024 zagen wij, zowel in de provinciale als landelijke politiek, een kentering in de tendens van terugtrekkend OV en verschraving van het OV-aanbod. De opbouw van het aanbod is echter niet in een week geregeld. Onze focus zal daarom blijven liggen op de integratie van OV en doelgroepenvervoer, het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit, gezien de grote druk op het Wmo-vervoer en de toenemende vergrijzing.

In het kader van bovenstaande, zijn wij met diverse werkzaamheden 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 (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk). Het doel is de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren. In 2025-2026 wordt ingezet op het uitvoeren van pilots. Samen met de regio Noord-Limburg, de Provincie Limburg en Arriva streeft Omnibuzz naar deelname aan de Regiodeal Noord-Limburg voor financiële ondersteuning, waardoor een concrete uitwerking mogelijk is voor publieke mobiliteit. Het proces voor een eventueel akkoord binnen de Regiodeal Noord-Limburg strekt tot ongeveer september 2025. Daarna zal het onderzoek naar publieke mobiliteit in Limburg en de uitvoering hiervan waarschijnlijk eind 2025 starten.

De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. Binnen de samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden dit product nog beter af te stemmen op onze doelgroep en het gebruik te stimuleren. De komende periode gebruiken wij om het inzicht in de VEP als voorliggende of aanvullende voorziening te vergroten. Dit doen wij middels data-analyse en door de voorwaarden meer in lijn te brengen met de visie rondom publieke mobiliteit. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Met de komst van OV-pay is bovendien een aanpassing van de VEP noodzakelijk. Deze zal Omnibuzz implementeren.

Vanuit deze ambitie leggen wij de verbinding met initiatieven zoals het project 'Kommee' van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. Daarnaast wordt in 2025 ingezet op de werving van OV-ambassadeurs ter ondersteuning van de reiziger. In de komende jaren willen wij de opgedane ervaringen in Noord-Limburg gebruiken om deze in heel Limburg op structurele basis uit te rollen.

Toeleiding naar ander vervoer en gebruik voorliggende voorzieningen

Daar waar voornoemde middelen zich vooral richten op het OV, optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Het doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt. Afgelopen jaren werd hiervoor de website www.ikwilvervoer.nl gebruikt. Vanaf 2025 is het contract van deze website opgezegd. Wij hebben een nieuwe toegankelijke Omnibuzz-website ontwikkeld: De ReisWijzer (www.omnibuzz.nl/reiswijzer). Hier is de actuele informatie van alle vervoersinitiatieven in de Limburgse gemeenten te vinden. Wij hebben deze pagina in eigen beheer en alle informatie geactualiseerd. Daarom kunnen wij deze website inzetten als betrouwbaar instrument om dit vervoer als alternatief te promoten, zowel bij gebruikers/klanten als

consulenten en medewerkers van gemeenten. Bovendien hebben wij ideeën om dit vervoersaanbod te koppelen aan het reisgedrag van een kleine groep grootgebruikers. Omdat deze kleine groep veel impact kan hebben op de vervoerskosten, gaan wij met de gemeenten hierover in overleg.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer streven wij op verschillende manier optimale efficiëntie na. Op de eerste plaats streven wij dit na binnen dit vervoer, maar de combinatie van vervoersvormen kan ook een gunstig effect hebben op de efficiëntie. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. Door een tussentijdse verlenging bedraagt de totale looptijd 8 jaar. Een lange looptijd draagt bij aan de continuïteit van het vervoer en bevordert dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. Dit past binnen onze ambities op het gebied van duurzaamheid en goed werkgeverschap, dat weer een positief effect heeft op de personele capaciteit.

Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als een 'bijna perfect bestek'. De aanbesteding is opgedeeld in 8 percelen die aan zes taxibedrijven is gegund. Twee bedrijven hebben 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.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Zo zijn er geen contante betalingen in het voertuig mogelijk. 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. Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangemoedigd en – indien nodig - bieden wij ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren doorontwikkeld om de verdere digitalisering van onze dienstverlening te ondersteunen. Intussen wordt bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst.

De piekspreiding wordt in alle percelen toegepast. Hiermee geven wij sturing aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering, omdat ritten worden verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten. In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder en in 2024 is dit over alle percelen uitgerold. Sinds eind 2024 genereren wij specifieke data over de vraagspreiding. Hiermee kunnen wij de effecten in 2025 goed monitoren en evalueren.

In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zodat vervoerspecificaties enerzijds passend zijn en anderzijds het vervoer beheersbaar blijft. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties. Wij ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Tegelijkertijd intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

Wij blijven dus inzetten op zowel bewustwording als

signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. Dit is in 2024 geïntensiveerd door middel van presentaties bij individuele gemeenten. Dit initiatief zetten wij in 2025 door.

Tenslotte hebben wij een aantal data (gedreven) onderzoeken uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren. Bovendien hebben wij een klantonderzoek naar het reisgedrag uitgevoerd. De resultaten zijn omvangrijk, gedeeld met gemeenten en vormen de basis voor onze verdere advisering. Daarnaast heeft Omnibuzz op verzoek van een gemeente onlangs een dashboard in PowerBI ontwikkeld met specifieke data voor de gemeente.

In 2025 wordt voor elke gemeente een dashboard ontwikkeld, waarbij de gemeente zelf bepaalt welke data in het dashboard worden opgenomen. Op deze manier maken wij de inzichten op basis van de data makkelijker toegankelijk voor de gemeenten, waardoor zij beter hierop kunnen inspelen in de beleidsvorming.

Instroom ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Deze taak is als zodanig niet ingerekend in de begrotingen, maar als er een concreet verzoek vanuit een gemeente komt, bekijken wij samen de mogelijkheden. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz (op geringe schaal) een deel van het jeugdwetvervoer uit voor de gemeenten Roermond en Nederweert.

De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk om op die manier uit te voeren. Hiervoor was een aparte aanbesteding noodzakelijk. De uitvoering van dit vervoer is gestart in augustus 2024. Dit wordt in een apart hoofdstuk toegelicht.

Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

Voorlopig wordt voor deze instroom geen extra capaciteit ingezet op de overhead. Veel onderwerpen en thema's zijn overkoepelend relevant en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management zullen niet wezenlijk toenemen door het leerlingenvervoer. Zaken als compliance met allerlei wetten (zie de paragraaf over kruimelfuncties) of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel, los van de vervoersvorm.

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer is hierin een belangrijke stap, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus 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.

Zodra andere gemeenten besluiten het leerlingenvervoer aan Omnibuzz op te dragen, zullen de kosten opnieuw verdeeld worden over de deelnemende gemeenten, waarbij naar verwachting schaalvoordelen optreden in de uitvoeringsorganisatie. Hiervan hebben alle gemeenten voordelen. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Invulling andere vervoersbehoeften

Vanuit het sterke partnership met vervoerders kan Omnibuzz flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen en/of als acute noodoplossing.

In de afgelopen jaren is hiervan vanuit uiteenlopende behoeften regelmatig gebruikgemaakt. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem. Zo voert Omnibuzz vervoer uit voor dagbestedingslocaties van

Zuyderland, SGL en Bella Vita. In 2025 zal dit vervoer uitgerold worden bij de overige deelnemende gemeenten.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met uitvoerende taken als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling. Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit.

Een belangrijke taak voor Omnibuzz is het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen.

Met betrekking tot de beperkte zelfregie, implementeren wij onze kennis op het gebied van gedragsverandering binnen Omnibuzz, zodat wij via meer inzicht en begrip in gedrag en persoonseigenschappen van klanten krijgen. Dit is een belangrijke factor binnen publieke mobiliteit. Interventies hebben immers meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep.

Om de ondersteuning van de werkzaamheden en advisering voor gemeenten op niveau te houden, houdt Omnibuzz zich voortdurend bezig met informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten. In de volgende paragrafen worden enkele belangrijke facetten genoemd die ons helpen deze werkzaamheden goed uit te voeren.

Interne organisatie en kwaliteit

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van

werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestigings-situatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanaf kantoor is goed gefaciliteerd. Omdat er geen negatieve effecten over het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten bekend zijn, onderzoeken wij de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid en structureel aandacht voor integriteitsbeleid. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap en het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Dit doen wij binnen een open verbetercultuur met directe betrokkenheid van medewerkers via onder andere een medewerkerstevredenheidsonderzoek.

Wij borgen het kwaliteitsbeheer via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Wij werken voortdurend aan optimalisatie van de financiële (digitale) administratie en klantenservice, ook met het oog op de verdeling van de werkzaamheden over de verschillende vervoersvormen. Zo vergroten wij de onderlinge uitwisselbaarheid. De budgetbewaking is geoptimaliseerd en er zijn stappen gezet in de digitalisering en verbetering van interne rapportages. Een schrijfttraining, waarin specifiek aandacht is besteed aan begrijpelijke taal, is onderdeel van het verbeteren van de klantcommunicatie. Naast een interne focus hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren. Daarom hebben wij een tevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder de vervoerders. Dit alles draagt bij aan een bestendige cyclus van continue verbetering.

Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan de nieuwe werkelijkheid aan zodat de continuïteit voor de lange termijn geborgd is. In deze onzekere tijden vraagt dit het nodige innovatief vermogen.

Op dit moment wordt er gewerkt aan contractuele afspraken die recht doen aan de realiteit op de weg en passen binnen de geldende wetgeving voor aanbestedingen én de juiste mate van verantwoordelijkheid bij de vervoerders neerlegt. Dit is een complexe exercitie die de nodige expertise vraagt.

Aanpassing afrekensystematiek klanten

Gemeenten rekenen met ingang van 2023 het vervoer af op basis van kilometers. De komende jaren gaan wij, samen met de gemeenten, aan de slag met deze afrekensystematiek voor onze klanten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevolgen op klantniveau vraagt dit tevens intensief overleg met gemeenten en het cliëntenpanel. De intentie is klanten per 1 januari 2028 ook in kilometers te laten afrekenen omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten die in kilometers worden uitgevraagd, ingaan.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij 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. Door deze werkwijze te hanteren, merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. 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 in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

De ‘Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement’ is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz is in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) en voldoet aan de wettelijke eisen. Bovendien is de paragraaf met betrekking tot de archivering hierbij direct geactualiseerd conform de wettelijke eisen. In het kader van het voldoen aan de eisen voor het digitale archief heeft Daadkracht in 2024 de opdracht ‘Informatie op Orde’ afgerond. Dit bevat het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Vanaf 2025 worden de adviezen uit deze opdracht stapsgewijs opgevolgd en toegepast. Als direct resultaat zal in 2025 ook het informatiebeleid aan het bestuur worden voorgelegd. De archiefinspector en het Interbestuurlijk Toezichthouder Archief- en Informatiebeheer (IBT) worden hiervoor periodiek geïnformeerd in overeenstemming met de lopende afspraken.

In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld. Hierin is de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs uitgewerkt. Digitalisering is vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid van groot belang. Het dagelijks bestuur wordt jaarlijks geïnformeerd over de (financiële) voortgang. Per 1 november 2024 zijn de eerste vijf informatiecategorieën van de Wet Open Overheid (Woo) van kracht en daaraan voldoet Omnibuzz volledig. De implementatie van de overige eisen wordt uitgerold in 2025 volgens een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Intern zijn alle processen dusdanig ingericht dat documenten die onder deze verplichting vallen, structureel toegankelijk gemaakt worden. Uitgangspunt is dat alle

vergaderstukken in de loop van 2025 aan deze wetgeving gaan voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

MijnOmnibuzz is in februari getoetst en voldoet volledig aan de toegankelijkheidseisen. Dit gold ook voor onze website. Omdat wij werken aan een volledig nieuwe website, is de oude website in oktober 2024 niet meer geïnspecteerd. De inspectie van de nieuwe website zal in 2025 plaatsvinden. In 2025 zijn wij bovendien van plan om de om de digitale documenten uit ons klantadministratiesysteem toegankelijk te maken.

De digitale dienstverlening wordt in lijn gebracht met de eisen uit de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv). Omdat Omnibuzz in 2024 de zorgplicht heeft vastgesteld, voldoen wij aan de actuele wettelijke verplichting. In 2025 wordt de wet verder geïmplementeerd. Uitgangspunt is te voldoen aan alle eisen uit de Wmebv die op 1 januari 2026 volledig van kracht wordt.

Deze verplichtingen vragen structureel inspanning, maar wij voldoen nog niet op alle vlakken volledig. Wij organiseren dit in eerste instantie zoveel mogelijk intern, maar vanwege de benodigde specifieke expertise op deze uiteenlopende dossiers, maken wij hierbij tevens gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang. Wij merken dat wettelijke voorschriften regelmatig uitgebreid en/of aangescherpt worden en houden rekening met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijkertijd dragen toegankelijke en goede digitale processen bij aan klanttevredenheid en kostenbesparing omdat postverzending en telefonisch klantcontact minder worden

Het applicatielandschap als basis

Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix zal in 2025

worden uitgefaseerd en vervangen door een alternatieve omgeving die de continuïteit en stabiliteit optimaliseert. Het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om de informatieveiligheid verder te vergroten. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere doorontwikkeling van MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij drukte van de telefonie bij de klantenservice en ritreserveering beperken.

De website van Omnibuzz wordt mede vanwege een verouderd content managementsysteem (CMS) volledig vernieuwd. De ReisWijzer is de eerste nieuwe pagina die vóór 1 januari opgeleverd is. In de eerste maanden van 2025 wordt ook de overige informatie op deze nieuwe website ingericht. Deze modernisering heeft een aantal voordelen, zoals het verhogen van de veiligheid van de website. Ook is het aanpassen van content en voldoen aan toegankelijkheidseisen eenvoudiger en kost minder tijd. Na oplevering van de volledige website, zal deze geïnspecteerd worden op toegankelijkheid. Bovendien gaat de website fungeren als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk 'Over Omnibuzz'.

Leerlingenvervoer Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling en vanaf 1 augustus 2024 ook verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Voor de gemeente Roermond regelen wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer. Met deze gemeenten is voor dit vervoer een aparte

Dienstverleningsovereenkomst (DVO) afgesloten. Op hoofdlijnen is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. De invulling van een aantal details, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum, is wel maatwerk.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz is vergelijkbaar als die voor het CVV. Omnibuzz is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het vervoer. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen voor de ritaanname en controle of de route conform afspraak is gepland, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tevens organiseren en faciliteren wij het bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het leerlingenvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op en regelen de accountantscontrole.

Inmiddels maken 723 leerlingen gebruik van dit vervoer en ongeveer 1.026 leerlingen van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. De investeringen met betrekking tot ritbeheerssoftware, klantsysteem, rapportagetools en boekhouding zijn op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

Voor een aantal ontwikkelingen, zoals het personeelstekort en de duurzaamheidseisen zien wij mogelijkheden deze risico's te mitigeren omdat onze expertise en ervaring beter benut kunnen worden als wij meerdere vervoersvormen gezamenlijk vanuit Omnibuzz kunnen aansturen. Bovendien vergroten wij door deze bundeling de kansen op realisatie van deze duurzaamheidsambities.

Structureel vraagt leerlingenvervoer relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar na aanvang zullen wij deze verhoudingen samen evalueren. Het is denkbaar dat tijdens de looptijd van de contracten de behoefte aan advisering of beleidsontwikkeling op het leerlingenvervoer

toeneemt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

De basis voor de begrotingen van het leerlingenvervoer is de businesscase die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag lag. Voor een consistente begroting houden wij het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar; dit loopt dus niet gelijk met een schooljaar. Zo kunnen wij alle vervoersvormen over dezelfde periode verantwoorden in financiële stukken.

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. De (deels variabele) structurele kosten worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing; gemeenten financieren dit vervoer volledig zelf.

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 uitvoerende taken in de interne bedrijfsvoering zijn voor Wmo- en leerlingenvervoer apart van elkaar ingericht. Voor de overhead geldt dit niet. Veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management en ook compliance of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel. Dit staat los van de vervoersvorm. De overheadkosten, die ongeveer 10% van de totale begroting bedragen, worden daarom voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld. De overheadkosten voor leerlingenvervoer worden dus 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 ontschotting van verschillende vervoersvormen en een

integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Bij een uitbreiding van leerlingenvervoer naar andere regio's hebben alle gemeenten (schaal-) voordelen van de investeringen en expertise die hiervoor al (op-) gedaan zijn door Omnibuzz.

Vervoerskosten

De vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddeld tarief, afgerekend met de gemeenten. Dit gewogen gemiddeld tarief (prijs) is gebaseerd op de middeling van alle perceeltarieven samen.

2.7 Uitvoering jeugdwetvervoer

Jeugdwetvervoer Omnibuzz

De gemeente Weert heeft de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz opdracht verstrekt om per 1 augustus 2024 het opdrachtgeverschap, contractering en contractmanagement van het vervoer in het kader van de Jeugdwet als onderdeel van het doelgroepenvervoer aan de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz uit te voeren. Deze opdracht is weggezet middels een meervoudig onderhandse procedure en gegund op prijs. In deze opdracht is tevens aangegeven dat Omnibuzz samen met de overige Midden-Limburgse gemeenten voorbereidingen zullen treffen voor een Europese aanbesteding van het vervoer in het kader van de Jeugdwet per 1 augustus 2025.

De gemeenten Weert, Nederweert, Roermond, Maasgouw en Echt-Susteren hebben Omnibuzz in dit kader gevraagd een aantal aspecten inzichtelijk te maken, zodat zij het college kunnen adviseren over het al dan niet opdragen van dit vervoer aan Omnibuzz.

Het doel is het jeugdwetvervoer op te dragen aan Omnibuzz. Hiervoor is een businesscase uitgewerkt, die gebaseerd is op het verzoek van gemeente Weert en op de businesscase voor het leerlingenvervoer in 2023 omdat het leerlingenvervoer veel lijkt op het jeugdwetvervoer.

Eind 2024 hebben de colleges van de betreffende gemeenten een besluit hierover genomen. De gemeenten Weert, Nederweert, Maasgouw en Echt-Susteren hebben het jeugdwetvervoer opdragen aan Omnibuzz en besloten tot het aangaan van de DVO. Deze DVO zal begin 2025 worden afgesloten. Tevens is besloten in de aanbesteding ruimte te houden voor mogelijke instroom in een later stadium van de gemeenten Roerdalen en Roermond.

De DVO zal worden vormgegeven volgens de door het algemeen bestuur vastgestelde uitgangspunten. In de basis komt dit grotendeels overeen met de DVO's voor de andere vervoersvormen. De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz is immers ook in grote mate vergelijkbaar met de andere vervoersvormen. Dat betekent dat Omnibuzz verantwoordelijk is voor de aanbesteding van het vervoer. De indicering en aanmelding van de leerlingen wordt door de gemeente gedaan. Omnibuzz neemt vervolgens de administratie over, zorgt voor een goede uitvoering van het vervoer en voert hier contract- en kwaliteitsbeheer op uit. Wij zorgen tevens voor de ritaanname en controle op de routeplanning, factuurcontrole, klachtafhandeling, informatievoorziening, communicatie en rapportage. Tenslotte stellen wij jaarlijks de begroting en jaarrekening op en regelen de accountantscontrole.

Omnibuzz organiseert en faciliteert een apart bestuurlijk gremium, zodat besluitvorming over het jeugdwetvervoer zorgvuldig kan plaatsvinden. Aangezien het jeugdwetvervoer bij (sommige gemeenten bij) andere bestuurders is belegd dan het leerlingenvervoer, zullen wij voor het jeugdwetvervoer een aparte bestuurlijke commissie instellen. Dit zal na besluitvorming in de verschillende colleges in de loop van 2025 plaatsvinden.

De eerste helft van 2025 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het jeugdwetvervoer. In augustus 2025 starten wij met de daadwerkelijke uitvoering van dit vervoer. Naar verwachting ligt het aantal jeugdigen tussen de 20 en de 30. De verwachting is dat het jeugdwetvervoer structureel relatief weinig beleidsmatige advisering vraagt. Voorlopig zijn de

uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning dus nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

Het centraal aansturen van meerdere vormen van doelgroepenvervoer vormt een belangrijke pijler voor de oprichting van Omnibuzz. Het jeugdwetvervoer is een logisch vervolg op het onderbrengen van het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer, waarvan de uitvoering in augustus 2024 is gestart. Het jeugdwetvervoer kan goed gecombineerd worden met de uitvoering van het leerlingenvervoer. Beide vervoersvormen zijn routegebonden vervoer voor jeugdigen. Vaak maakt een jeugdige zowel gebruik van jeugdwetvervoer als van het leerlingenvervoer. Er zijn echter ook verschillen; de 35 jeugdigen in het jeugdwetvervoer zijn niet te vergelijken met de 650 leerlingen in het leerlingenvervoer.

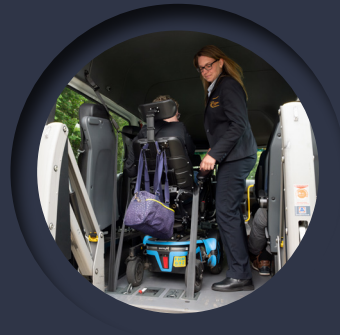
De instroom van dit vervoer levert alle deelnemende gemeenten een schaalvoordeel op. Vanwege het beperkte vervoersvolume is dit voordeel overigens zeer gering. Voor de kostenverdeling van deze taken onder de deelnemende gemeenten, worden in principe dezelfde uitgangspunten aangehouden als in het leerlingenvervoer.

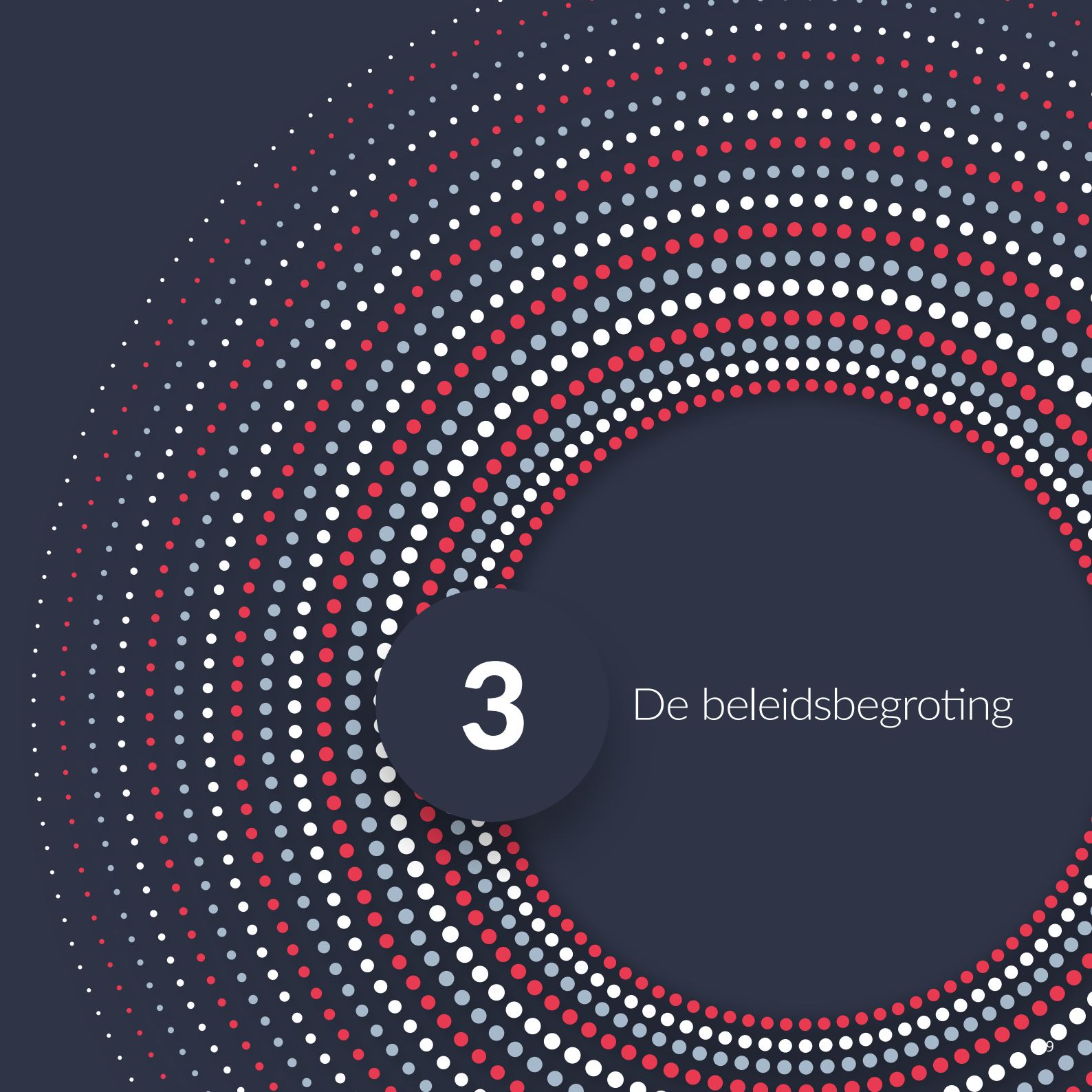
De doelen, kernwaarden en missie van Omnibuzz gelden voor alle vervoersvormen waarvan de gemeenten de uitvoering opdragen aan Omnibuzz. Hiervoor verwijzen wij naar het hoofdstuk 'Over Omnibuzz'.

Vervoerskosten

De vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddelde tarief vervoerders oftewel één gemeentelijk tarief, afgerekend met de gemeenten. Alle perceeltarieven samen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. De gunning verwachten wij in april af te ronden. Na definitieve gunning kan dit tarief berekend worden.







3

De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

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.

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 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- › 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.
- › 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 (chauffeurstekorten).

- › (Data gedreven) 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 uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- › 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.

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:

- › 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.

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:

- › 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.

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel ‘Begroting 2026-0’.

Tabel Begroting 2026-0

Programma Wmo-vervoer	Baten		Lasten		Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	-	€	4.782.447	€ 4.782.447
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€	-	€	25.480.595	€ 25.480.595
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€	-	€	869.612	€ 869.612
Algemene dekkingsmiddelen					
0.5 Treasury	€	100.000	€	19.133	€ -80.867
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	4.782.447	€	-	€ -4.782.447
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€	25.443.603	€	-	€ -25.443.603
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€	869.612	€	-	€ -869.612
Overhead					
0.4 Overhead Wmo	€	3.243.024	€	3.243.024	€ -
0.4 Overhead GGZ	€	8.381	€	8.381	€ -
0.4 Overhead LLV	€	60.194	€	60.194	€ -
Onvoorzien					
0.8 Overige baten en lasten	€	-	€	50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT					
0.10 mutaties reserve			€	-6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€	34.507.261	€	34.507.261	€ -
Incidenteel					
Toevoegingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Algemene reserve	€	-	€	-	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€	-	€	-	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€	34.507.261	€	34.507.261	€ -

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

22

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. Omibuzz 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 2026-0 bestaat dit bedrag zowel uit rente-opbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen 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 'Maatwerkvoorzieningen (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. Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeenten Nederweert en Weert. Daarnaast zijn wij ook gestart met een nieuwe aanbesteding voor dit vervoer voor de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. Met het vervoer voor deze gemeenten starten wij op 1 augustus 2025.

Ook nemen wij dit jaar weer het leerlingenvervoer (LLV) op in onze begroting. Hiermee zijn wij in augustus 2024 gestart voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Dit doen wij onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'.

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

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 GGZ-vervoer.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 36.

Beleidsindicatoren

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

Indicator	2026-0	Eenheid	Bron
Formatie	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,98	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,60%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt deze 9,60% 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.

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
€	725.949	€	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.

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 54. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Primo 2024 was het saldo van de algemene reserve € 900.000,-. Na akkoord van het algemeenbestuur op 18 december 2024 is € 174.051,- onttrokken aan de algemene reserve, ter compensatie van de misgelopen klant opbrengsten als gevolg van het niet toepassen van de LTI. Na onttrekking en uitbetaling hiervan aan de gemeenten, resteert ultimo 2024 een saldo ad € 725.949,-. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Geprognosticeerde balans 2026-0

Activa	31-dec-2025	31-dec-2026	Passiva	31-dec-2025	31-dec-2026
Vaste activa	€	€	Vaste passiva	€	€
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	725.949	725.949
Investerings met een economisch nut	264.054	228.937	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	59.566	53.442
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	-	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	-	-
			Resultaat voor bestemming LLV	-	-
Totaal vaste activa	264.054	228.937	Totaal vaste passiva	785.515	779.391
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.868.396	6.121.294	Overige schulden	1.569.615	1.820.401
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	459.346	541.412	Te betalen verplichtingen	621.136	828.181
Liquide middelen	652.652	802.925	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	263.387	338.955	Overige Nederlandse overheidslichamen	4.531.569	4.605.550
Totaal vlottende activa	7.243.782	7.804.586	Totaal vlottende passiva	6.722.320	7.254.133
Totaal generaal	7.507.836	8.033.523	Totaal generaal	7.507.836	8.033.523

De balansposten 'Vlottende activa' en 'Vlottende passiva' zijn voor 2026 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.

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 2026-0 (t) en meerjarenperspectief 2027-2029 weergegeven in de volgende tabellen.

Tabel Begrotingsjaar 2026-0

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2024	2025-1	2026-0
Netto schuldquote	2%	0,59%	0,4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	2%	0,59%	0,4%
Solvabiliteitsratio	14%	10,46%	9,7%
Structurele exploitatieruimte	0%	0,00%	0,00%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Tabel Begrotingsjaar 2027-2029

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2027	2028	2029
Netto schuldquote	0,68%	0,13%	-0,03%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0,68%	0,13%	-0,03%
Solvabiliteitsratio	9,62%	9,65%	9,45%
Structurele exploitatieruimte	0,00%	0%	0%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2026-0 (t) en meerjarenperspectief 2027-2029 is de geprognosticeerde balans 2025-1 en meerjarenraming of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2024 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de conceptjaarrekening gebruikt.

Voor 2025-1 zijn de cijfers uit de concept begrotingswijziging overgenomen.

Omdat in 2024 de resultaatbestemming nog is opgenomen, ontstaat er een vertekend beeld. Hierdoor lijkt het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2024 en de andere jaren groter dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio van 2026 is 9,7%, hetgeen betekent dat voor 2026-0 (t) 9,7% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 0,4%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2026 -0,02%. Voor 2026 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.

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 2026-0 en het meerjarenperspectief 2027-2029 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 2026-0 en het meerjarenperspectief 2027-2029 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	€	6.855.273	€	7.383.983	€	-528.709
Kwartaal 2	€	6.988.226	€	7.524.184	€	-535.957
Kwartaal 3	€	7.121.180	€	7.664.385	€	-543.205
Kwartaal 4	€	7.254.133	€	7.804.586	€	-550.453
(4) Gemiddelde van kwartalen	€	7.054.703	€	7.594.284	€	-539.581
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€	539.581				
(5) Berekening kasgeldlimiet						
(7) Omvang begroting per 1 januari 2024			€	34.507.261		
(8) in procenten van de grondslag				8,2%		
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:			€	2.829.595		
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)			€	3.369.177		

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

Renterisiconorm

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

Schatkistbankieren

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 € 900.000,-. 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 termijn doelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2025-1 Begroting x € 1.000	2026-0 Begroting x € 1.000	2027 Begroting x € 1.000	2028 Begroting x € 1.000	2029 Begroting x € 1.000
		Huidig begro- tingsjaar	Volgend begro- tingsjaar	Volgend begro- tingsjaar t+2	Volgend begro- tingsjaar 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	56	62	56	53
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:					
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transac- ties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	56	56	62	56	53

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 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 2026-0 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

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.

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.

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	4,00
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 2025:

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 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:

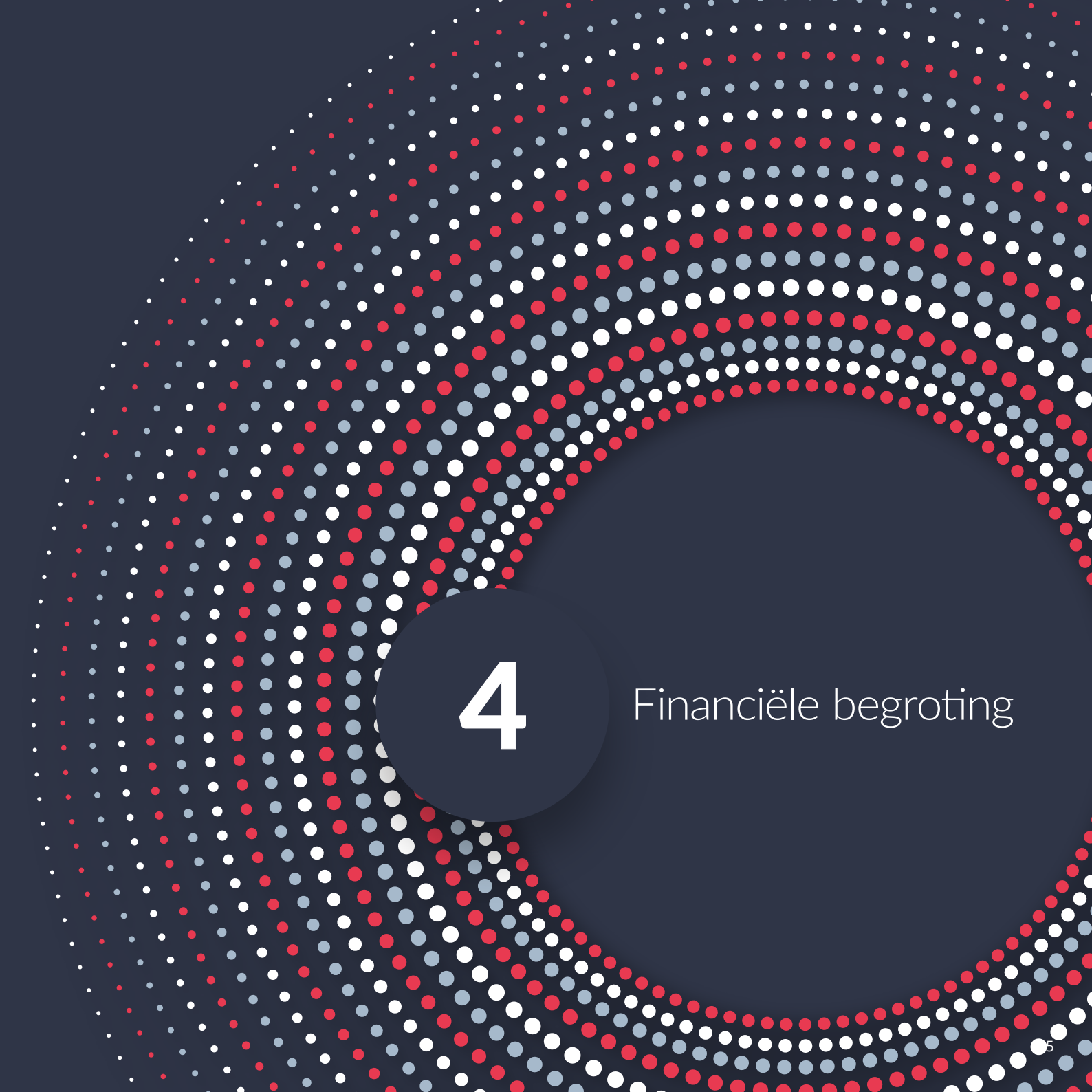
Functie	Fte
Directeur	1,00
HR beleidsadviseur	1,00
HR consulent	0,78
HR assistent	0,16
Adviseur projecten	4,80
Medewerker Officemanagement/Directiesecretaresse	0,72
Management assistent	0,67
Communicatieadviseur	0,50
Coördinator klachtenafhandeling	1,00
Medewerker klachtenafhandeling	0,89
Preventiemedewerker	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. Dit is een toename van 2,69 fte ten opzichte van hetgeen is begroot in 2026-0.

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

Afdeling	2025	2026	2027	2028	2029
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 2026-0 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 2026 en het MJP 2027 tot en met 2029 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 13 november 2024 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 2026 vormt het begrote vervoersvolume 2025 (gebaseerd op realisatie 2024 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd onder 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 2026 wordt geïndexeerd met het gemiddelde van de twee bekendgemaakte NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten plus een verhoging van 2,5%.
- 5 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2026 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2025. 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 2026 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
- 7 De overheadkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2026 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 3,0%.
- 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 klanten-service) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2026 e.v. 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 2026 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 voor de meerjarenbegroting 2026-2028

- 14** Het vervoersvolume van de begroting 2026 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2027-2029.
- 15** De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2027-2029 worden jaarlijks geïndexeerd met het eerdergenoemde gemiddelde van de twee NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%).
- 16** Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2027 bedraagt deze 2,4%, voor 2028 en 2029 is dit 2,3%.

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

- 17** Investeringskosten 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 gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
- 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 alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten GGZ en LLV (bijvoorbeeld

Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer) op basis van het aantal ritten verdeeld.

- 21** Binnen het GGZ-vervoer worden de volgende variabelen gebruikt om de kosten tussen de deelnemende gemeenten te verdelen: het aantal kilometers voor de directe vervoerskosten; het aantal ritten voor de indirecte vervoerskosten en het aantal inwoners voor de overheadkosten.
- 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. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

Additionele uitgangspunten leerlingvervoer (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-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerskosten.
- 25** Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief voor de gemeenten (dit geldt ook voor de toeslagen). Op basis van realisatie en toeslagen worden deze per gemeente 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 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten		Lasten		Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	-	€	4.782.447	€ 4.782.447
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€	-	€	25.480.595	€ 25.480.595
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€	-	€	869.612	€ 869.612
Algemene dekkingsmiddelen					
0.5 Treasury	€	100.000	€	19.133	€ -80.867
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	4.782.447	€	-	€ -4.782.447
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€	25.443.603	€	-	€ -25.443.603
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€	869.612	€	-	€ -869.612
Overhead					
0.4 Overhead Wmo	€	3.243.024	€	3.243.024	€ -
0.4 Overhead GGZ	€	8.381	€	8.381	€ -
0.4 Overhead LLV	€	60.194	€	60.194	€ -
Onvoorzien					
0.8 Overige baten en lasten	€	-	€	50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT					
0.10 mutaties reserve			€	-6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€	34.507.261	€	34.507.261	€ -
Incidenteel					
Toevoegingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€	-	€	-	€ -
Algemene reserve	€	-	€	-	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€	-	€	-	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€	34.507.261	€	34.507.261	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 22.

4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2026 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 2025, vermeerderd met een opslag van 2,5% (voor Landgraaf 0% en voor Maastricht 2%).

Tabel Vervoersvolume 2026-0

Gemeente	Kilometers 2025-1	Opslag	Kilometers 2026-0 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV- er (incl. opslag)	Aantal ritten
Beek	86.272	2,5%	88.429	3.768	22.755	944	10.721
Beekdaelen	253.772	2,5%	260.116	2.311	54.614	1.650	33.061
Beesel	73.094	2,5%	74.921	2.796	20.196	466	8.350
Bergen	68.533	2,5%	70.246	854	12.864	235	6.055
Brunssum	267.260	2,5%	273.941	2.398	78.777	1.798	39.566
Echt-Susteren	245.222	2,5%	251.353	9.856	66.429	1.510	30.455
Eijsden-Margraten	224.486	2,5%	230.098	3.730	62.103	961	29.197
Gennep	89.420	2,5%	91.655	4.246	23.647	766	13.858
Gulpen-Wittem	132.591	2,5%	135.906	7.553	36.198	1.057	15.320
Heerlen	738.263	2,5%	756.719	18.810	173.862	5.460	125.203
Horst aan de Maas	187.500	2,5%	192.187	4.449	47.214	891	21.381
Kerkrade	491.977	2,5%	504.276	23.640	130.851	4.267	87.036
Landgraaf	360.401	0%	360.401	20.207	114.942	2.780	56.881
Leudal	183.207	2,5%	187.788	3.164	51.464	751	19.684
Maasgouw	160.807	2,5%	164.827	5.166	37.359	1.114	18.057
Maastricht	881.909	2%	899.547	45.518	296.347	7.638	178.069
Meerssen	178.600	2,5%	183.065	10.543	43.523	1.278	24.652
Nederweert	52.514	2,5%	53.827	296	11.052	227	7.179
Peel en Maas	178.574	2,5%	183.038	7.503	49.592	877	18.070
Roerdalen	93.879	2,5%	96.226	2.664	22.629	732	10.958
Roermond	213.121	2,5%	218.449	1.299	50.308	1.953	43.409
Simpelveld	55.267	2,5%	56.649	784	14.089	518	7.242
Sittard-Geleen	765.896	2,5%	785.044	39.961	197.264	6.304	118.973
Stein	108.453	2,5%	111.165	4.474	33.057	1.589	13.955
Vaals	83.571	2,5%	85.660	1.094	31.503	591	9.333
Valkenburg aan de Geul	187.288	2,5%	191.970	10.971	61.501	941	24.450
Venlo	346.656	2,5%	355.322	20.034	81.288	2.919	68.008
Venray	155.196	2,5%	159.076	3.933	45.567	1.311	25.118
Voerendaal	70.049	2,5%	71.800	1.214	18.391	684	8.986
Weert	128.816	2,5%	132.036	5.294	39.742	922	27.087
Totaal	7.062.592		7.225.738	268.534	1.929.127	53.134	1.100.313

In de tabel ‘Vervoersvolume 2026-0’ 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

2026 is vastgesteld op € 5,72 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief 2026 is € 1,97 (afgerond). Beide tarieven worden jaarlijks met 2,5% geïndexeerd, conform de uitgangspuntennotitie (4.1 'Financiële kaders' op pagina 36). De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2026-0' op pagina 39.



Tabel Vervoerskosten 2026-0

Gemeente	Kilometerkosten 2026-0	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 235.345	€ 1.854	€ 4.432	€ 2.719	€ 244.349	€ 1.252	€ 245.601
Beekdaelen	€ 701.003	€ 1.137	€ 10.636	€ 4.752	€ 717.528	€ 3.677	€ 721.205
Beesel	€ 195.200	€ 1.376	€ 3.933	€ 1.342	€ 201.851	€ 1.034	€ 202.886
Bergen	€ 172.875	€ 420	€ 2.505	€ 676	€ 176.477	€ 904	€ 177.381
Brunssum	€ 765.415	€ 1.180	€ 15.342	€ 5.180	€ 787.117	€ 4.033	€ 791.150
Echt-Susteren	€ 668.848	€ 4.849	€ 12.937	€ 4.349	€ 690.983	€ 3.541	€ 694.524
Eijsden-Margraten	€ 619.823	€ 1.835	€ 12.095	€ 2.768	€ 636.521	€ 3.261	€ 639.782
Gennep	€ 259.637	€ 2.089	€ 4.605	€ 2.207	€ 268.538	€ 1.376	€ 269.914
Gulpen-Wittem	€ 355.088	€ 3.716	€ 7.049	€ 3.044	€ 368.897	€ 1.890	€ 370.788
Heerlen	€ 2.205.324	€ 9.254	€ 33.860	€ 15.726	€ 2.264.164	€ 11.601	€ 2.275.765
Horst aan de Maas	€ 500.512	€ 2.189	€ 9.195	€ 2.567	€ 514.462	€ 2.636	€ 517.098
Kerkrade	€ 1.490.220	€ 11.631	€ 25.483	€ 12.291	€ 1.539.625	€ 7.889	€ 1.547.514
Landgraaf	€ 1.034.599	€ 9.942	€ 22.385	€ 8.008	€ 1.074.935	€ 5.508	€ 1.080.442
Leudal	€ 482.146	€ 1.557	€ 10.023	€ 2.164	€ 495.889	€ 2.541	€ 498.430
Maasgouw	€ 427.658	€ 2.542	€ 7.276	€ 3.208	€ 440.684	€ 2.258	€ 442.942
Maastricht	€ 2.788.772	€ 22.395	€ 57.714	€ 22.000	€ 2.890.881	€ 14.812	€ 2.905.693
Meerssen	€ 501.266	€ 5.187	€ 8.476	€ 3.680	€ 518.609	€ 2.657	€ 521.267
Nederweert	€ 146.989	€ 146	€ 2.152	€ 654	€ 149.941	€ 768	€ 150.710
Peel en Maas	€ 463.572	€ 3.691	€ 9.658	€ 2.526	€ 479.448	€ 2.457	€ 481.905
Roerdalen	€ 252.050	€ 1.311	€ 4.407	€ 2.108	€ 259.875	€ 1.332	€ 261.207
Roermond	€ 678.187	€ 639	€ 9.797	€ 5.626	€ 694.250	€ 3.557	€ 697.808
Simpelveld	€ 152.905	€ 386	€ 2.744	€ 1.491	€ 157.526	€ 807	€ 158.333
Sittard-Geleen	€ 2.225.432	€ 19.661	€ 38.417	€ 18.156	€ 2.301.666	€ 11.793	€ 2.313.460
Stein	€ 298.586	€ 2.201	€ 6.438	€ 4.575	€ 311.800	€ 1.598	€ 313.398
Vaals	€ 221.961	€ 538	€ 6.135	€ 1.702	€ 230.336	€ 1.180	€ 231.517
Valkenburg aan de Geul	€ 517.640	€ 5.398	€ 11.977	€ 2.709	€ 537.725	€ 2.755	€ 540.480
Venlo	€ 1.088.247	€ 9.857	€ 15.831	€ 8.407	€ 1.122.342	€ 5.751	€ 1.128.092
Venray	€ 456.722	€ 1.935	€ 8.874	€ 3.776	€ 471.307	€ 2.415	€ 473.721
Voerendaal	€ 192.695	€ 597	€ 3.582	€ 1.972	€ 198.846	€ 1.019	€ 199.865
Weert	€ 414.771	€ 2.604	€ 7.740	€ 2.657	€ 427.772	€ 2.192	€ 429.964
Totaal	€ 20.513.490	€ 132.119	€ 375.698	€ 153.039	€ 21.174.346	€ 108.495	€ 21.282.840

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 2026-0

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.721	0,97%	€ 37.330
Beekdaelen	33.061	3,00%	€ 115.122
Beesel	8.350	0,76%	€ 29.074
Bergen	6.055	0,55%	€ 21.084
Brunssum	39.566	3,60%	€ 137.772
Echt-Susteren	30.455	2,77%	€ 106.045
Eijsden-Margraten	29.197	2,65%	€ 101.664
Gennep	13.858	1,26%	€ 48.254
Gulpen-Wittem	15.320	1,39%	€ 53.347
Heerlen	125.203	11,38%	€ 435.967
Horst aan de Maas	21.381	1,94%	€ 74.449
Kerkrade	87.036	7,91%	€ 303.067
Landgraaf	56.881	5,17%	€ 198.064
Leudal	19.684	1,79%	€ 68.540
Maasgouw	18.057	1,64%	€ 62.877
Maastricht	178.069	16,18%	€ 620.048
Meerssen	24.652	2,24%	€ 85.838
Nederweert	7.179	0,65%	€ 24.996
Peel en Maas	18.070	1,64%	€ 62.922
Roerdalen	10.958	1,00%	€ 38.158
Roermond	43.409	3,95%	€ 151.155
Simpelveld	7.242	0,66%	€ 25.217
Sittard-Geleen	118.973	10,81%	€ 414.273
Stein	13.955	1,27%	€ 48.591
Vaals	9.333	0,85%	€ 32.499
Valkenburg aan de Geul	24.450	2,22%	€ 85.138
Venlo	68.008	6,18%	€ 236.810
Venray	25.118	2,28%	€ 87.461
Voerendaal	8.986	0,82%	€ 31.289
Weert	27.087	2,46%	€ 94.319
Totaal	1.100.313	100%	€ 3.831.369

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 2026-0

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.245	1,44%	€ 47.450
Beekdaelen	35.817	3,18%	€ 104.618
Beesel	13.525	1,20%	€ 39.505
Bergen	13.063	1,16%	€ 38.156
Brunssum	27.531	2,44%	€ 80.415
Echt-Susteren	32.273	2,86%	€ 94.266
Eijsden-Margraten	26.180	2,32%	€ 76.469
Gennep	17.783	1,58%	€ 51.942
Gulpen-Wittem	14.016	1,24%	€ 40.939
Heerlen	87.514	7,76%	€ 255.619
Horst aan de Maas	44.276	3,93%	€ 129.325
Kerkrade	45.485	4,03%	€ 132.857
Landgraaf	36.850	3,27%	€ 107.635
Leudal	36.108	3,20%	€ 105.468
Maasgouw	24.501	2,17%	€ 71.565
Maastricht	125.666	11,15%	€ 367.057
Meerssen	18.459	1,64%	€ 53.917
Nederweert	17.516	1,55%	€ 51.162
Peel en Maas	45.899	4,07%	€ 134.066
Roerdalen	20.830	1,85%	€ 60.842
Roermond	61.227	5,43%	€ 178.838
Simpelveld	10.272	0,91%	€ 30.003
Sittard-Geleen	92.487	8,20%	€ 270.145
Stein	24.652	2,19%	€ 72.006
Vaals	10.015	0,89%	€ 29.253
Valkenburg aan de Geul	16.460	1,46%	€ 48.078
Venlo	103.982	9,22%	€ 303.720
Venray	44.810	3,97%	€ 130.885
Voerendaal	12.583	1,12%	€ 36.754
Weert	51.378	4,56%	€ 150.070
Totaal	1.127.403	100,00%	€ 3.293.024

In de begroting 2026-0 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen

verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.4 ‘Analyse begroting 2026-0 ten opzichte van het jaar 2026 uit het meerjarenperspectief 2026-2028’ op pagina 47 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de cijfers in het meerjarenplan 2026-2028.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2026-0
Beek	€ 330.380
Beekdaelen	€ 940.944
Beesel	€ 271.465
Bergen	€ 236.620
Brunssum	€ 1.009.337
Echt-Susteren	€ 894.835
Eijsden-Margraten	€ 817.916
Gennep	€ 370.110
Gulpen-Wittem	€ 465.074
Heerlen	€ 2.967.352
Horst aan de Maas	€ 720.873
Kerkrade	€ 1.983.438
Landgraaf	€ 1.386.141
Leudal	€ 672.437
Maasgouw	€ 577.383
Maastricht	€ 3.892.798
Meerssen	€ 661.022
Nederweert	€ 226.868
Peel en Maas	€ 678.893
Roerdalen	€ 360.207
Roermond	€ 1.027.800
Simpelveld	€ 213.554
Sittard-Geleen	€ 2.997.877
Stein	€ 433.995
Vaals	€ 293.268
Valkenburg aan de Geul	€ 673.695
Venlo	€ 1.668.622
Venray	€ 692.068
Voerendaal	€ 267.907
Weert	€ 674.352
Totaal	€ 28.407.233

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de begroting 2026-0 omtrent het Wmo-gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026 gevraagd wordt.

Eindresultaat IV3 2026-0

Tabel IV3

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2026-0
Beek	€ 282.930	€ 47.450	€ 330.380
Beekdaelen	€ 836.327	€ 104.618	€ 940.944
Beesel	€ 231.959	€ 39.505	€ 271.465
Bergen	€ 198.465	€ 38.156	€ 236.620
Brunssum	€ 928.922	€ 80.415	€ 1.009.337
Echt-Susteren	€ 800.569	€ 94.266	€ 894.835
Eijsden-Margraten	€ 741.447	€ 76.469	€ 817.916
Gennep	€ 318.168	€ 51.942	€ 370.110
Gulpen-Wittem	€ 424.134	€ 40.939	€ 465.074
Heerlen	€ 2.711.732	€ 255.619	€ 2.967.352
Horst aan de Maas	€ 591.548	€ 129.325	€ 720.873
Kerkrade	€ 1.850.581	€ 132.857	€ 1.983.438
Landgraaf	€ 1.278.506	€ 107.635	€ 1.386.141
Leudal	€ 566.970	€ 105.468	€ 672.437
Maasgouw	€ 505.819	€ 71.565	€ 577.383
Maastricht	€ 3.525.741	€ 367.057	€ 3.892.798
Meerssen	€ 607.105	€ 53.917	€ 661.022
Nederweert	€ 175.706	€ 51.162	€ 226.868
Peel en Maas	€ 544.827	€ 134.066	€ 678.893
Roerdalen	€ 299.365	€ 60.842	€ 360.207
Roermond	€ 848.963	€ 178.838	€ 1.027.800
Simpelveld	€ 183.551	€ 30.003	€ 213.554
Sittard-Geleen	€ 2.727.732	€ 270.145	€ 2.997.877
Stein	€ 361.989	€ 72.006	€ 433.995
Vaals	€ 264.016	€ 29.253	€ 293.268
Valkenburg aan de Geul	€ 625.618	€ 48.078	€ 673.695
Venlo	€ 1.364.902	€ 303.720	€ 1.668.622
Venray	€ 561.183	€ 130.885	€ 692.068
Voerendaal	€ 231.153	€ 36.754	€ 267.907
Weert	€ 524.283	€ 150.070	€ 674.352
Totaal	€ 25.114.209	€ 3.293.024	€ 28.407.233

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en -opbrengsten voor de begroting 2026-0. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 22.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2026-0	Eindresultaat begroting 2026 MJP	Verschil	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)
Beek	€ 330.380	€ 338.820	€ -8.440	€ -12.201	€ 3.761
Beekdaelen	€ 940.944	€ 977.077	€ -36.132	€ -44.033	€ 7.900
Beesel	€ 271.465	€ 243.602	€ 27.862	€ 24.446	€ 3.417
Bergen	€ 236.620	€ 214.871	€ 21.750	€ 19.036	€ 2.714
Brunssum	€ 1.009.337	€ 1.052.471	€ -43.134	€ -48.726	€ 5.592
Echt-Susteren	€ 894.835	€ 865.552	€ 29.283	€ 21.348	€ 7.935
Eijsden-Margraten	€ 817.916	€ 806.371	€ 11.544	€ 5.221	€ 6.323
Gennep	€ 370.110	€ 389.702	€ -19.591	€ -23.603	€ 4.012
Gulpen-Wittem	€ 465.074	€ 453.875	€ 11.199	€ 8.126	€ 3.072
Heerlen	€ 2.967.352	€ 2.921.688	€ 45.663	€ 25.698	€ 19.966
Horst aan de Maas	€ 720.873	€ 741.507	€ -20.633	€ -31.630	€ 10.996
Kerkrade	€ 1.983.438	€ 2.023.035	€ -39.598	€ -50.369	€ 10.772
Landgraaf	€ 1.386.141	€ 1.510.575	€ -124.434	€ -132.075	€ 7.641
Leudal	€ 672.437	€ 666.416	€ 6.021	€ -2.432	€ 8.454
Maasgouw	€ 577.383	€ 629.441	€ -52.058	€ -57.864	€ 5.806
Maastricht	€ 3.892.798	€ 4.222.627	€ -329.829	€ -359.320	€ 29.491
Meerssen	€ 661.022	€ 689.129	€ -28.107	€ -31.973	€ 3.866
Nederweert	€ 226.868	€ 252.075	€ -25.206	€ -29.238	€ 4.032
Peel en Maas	€ 678.893	€ 668.913	€ 9.980	€ -1.400	€ 11.380
Roerdalen	€ 360.207	€ 338.607	€ 21.600	€ 16.817	€ 4.783
Roermond	€ 1.027.800	€ 1.013.222	€ 14.578	€ -595	€ 15.173
Simpelveld	€ 213.554	€ 208.640	€ 4.914	€ 2.542	€ 2.373
Sittard-Geleen	€ 2.997.877	€ 3.064.946	€ -67.069	€ -87.579	€ 20.510
Stein	€ 433.995	€ 433.734	€ 261	€ -5.075	€ 5.336
Vaals	€ 293.268	€ 328.025	€ -34.757	€ -36.740	€ 1.983
Valkenburg aan de Geul	€ 673.695	€ 719.245	€ -45.550	€ -49.356	€ 3.807
Venlo	€ 1.668.622	€ 1.710.315	€ -41.693	€ -65.766	€ 24.073
Venray	€ 692.068	€ 710.295	€ -18.227	€ -28.776	€ 10.549
Voerendaal	€ 267.907	€ 257.277	€ 10.629	€ 7.219	€ 3.411
Weert	€ 674.352	€ 659.735	€ 14.617	€ 2.174	€ 12.443
Totaal	€ 28.407.233	€ 29.111.787	€ -704.554	€ -966.124	€ 261.570

4.4 Analyse begroting 2026-0 ten opzichte van het jaar 2026 uit het meerjarenperspectief 2026-2028

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 gedaald met € 704.554,- ten opzichte van het meerjarenperspectief 2026-2028. Dit totale resultaat bestaat uit onder andere uit een daling van het vervoersresultaat van € 1.247.021,-.

De daling van het vervoersresultaat is voor een klein deel te wijten aan de lagere NEA-index (1,5%) dan die gehanteerd in het meerjarenperspectief 2026-2028 (3,4%). Het grootste deel van deze daling is echter het gevolg van het aanpassen van het addendum en de daarmee gepaard gaande verlaging van het te betalen flexibele tarief aan de vervoerders.

Tenslotte zorgt de opslag van 2,5%, samen met een stijging van de indirecte vervoers- en overheadkosten, nog voor een stijging van dit resultaat, waardoor de totale daling van de begroting 2026 € 704.554,- bedraagt.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 261.570,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

- 1 De loonstijging voor 2025, die in begroting 2025-1 verwerkt zit, hebben wij volgens de financiële uitgangspunten geschat op 3,5% op jaarbasis. Voor begroting 2025-0 was een stijging van 2% ingerekend. Deze stijging werkt versterkt door in de begroting 2026-0 en verder.
- 2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,8% voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen, voor de begroting 2025-0. Voor begroting 2025-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,3% uitgekomen. Ook deze stijging werkt door in de begroting 2026-0 e.v. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2026-0 hoger; 3,0% in plaats van de initieel gehanteerde 2,7%.
- 3 De inrekening van het geactualiseerde formatieplan (+ € 85.000,-).
- 4 De vanuit provinciale en wettelijke verplichtingen ontstane kosten, zoals kosten verband houdend met digitaal archiveren, informatiebeveiliging en privacywetgeving (+ € 10.000,-).
- 5 De bijdrage aan de regiodeal, in samenwerking met Arriva en de Provincie Limburg, in het kader van publieke mobiliteit (+ € 60.000,-).
- 6 De aanbesteding van de transactiemailing. Hierdoor zijn de kosten voor deze dienst fors afgenomen (- € 23.000,-).
- 7 Het hybride werken. Hierdoor verwachten wij een forse daling van de woon-werkvergoedingen (- € 8.000,-).
- 8 De daling van de kopieer- en printkosten (- € 1.700,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 280.897,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

- 1 De loonstijging voor 2025, die in begroting 2025-1 verwerkt zit. Deze hebben wij volgens de financiële uitgangspunten geschat op 3,5% op jaarbasis. Voor de begroting 2025-0 was een stijging van 2% ingerekend.

- 2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,8% voor onze indirecte vervoerskosten, met uitzondering van de lonen, voor de begroting 2025-0. Voor de begroting 2025-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,3% uitgekomen. Ook deze stijging werkt door in de begroting 2026-0 e.v. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2026-0 hoger; 3,0% in plaats van de initieel gehanteerde 2,7%.
- 3 De inrekening van het geactualiseerde formatieplan (+ € 85.000,-).
- 4 De te verwachten stijging van het ORT- (onregelmatigheidstoeslag) en DOT- (derving onregelmatigheidstoeslag) percentage in de nieuwe cao. Omdat Omnibuzz een callcenter heeft dat ook in de avonden en weekenden open is, zorgt dit voor een flinke kostenstijging (+ € 155.000,-).
- 5 Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 25.000,-).
- 6 Een te verwachten toename van het aantal GGZ-ritten. Hierdoor neemt de interne doorbelasting van de indirecte vervoerskosten van Wmo- naar GGZ-vervoer toe (- € 10.610,-).

4.5 Meerjarenraming 2027-2029

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	2027	2028	2029	Eenheid	Bron
Formatie	0,056	0,056	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,056	0,056	0,056	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,04	€ 3,08	€ 3,11	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,4%	0,4%	0,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,51%	9,41%	9,22%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2027 tot en met 2029 gemiddeld 9.38% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2027-2029 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

Tabel Begroting 2027

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.901.850	€ 4.901.850
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 26.264.882	€ 26.264.882
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 891.328	€ 891.328
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 19.592	€ -80.408
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.901.850	€ -	€ -4.901.850
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.228.350	€ -	€ -26.228.350
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 891.328	€ -	€ -891.328
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.307.063	€ 3.307.063	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 8.582	€ 8.582	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 60.194	€ 60.194	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 35.497.366	€ 35.497.366	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 35.497.366	€ 35.497.366	€ -

Tabel Begroting 2028

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.024.103	€ 5.024.103
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 27.007.009	€ 27.007.009
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 913.561	€ 913.561
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 20.043	€ -79.957
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.024.103	€ -	€ -5.024.103
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.970.928	€ -	€ -26.970.928
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 913.561	€ -	€ -913.561
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.355.384	€ 3.355.384	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 8.779	€ 8.779	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 63.056	€ 63.056	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 36.435.811	€ 36.435.811	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 36.435.811	€ 36.435.811	€ -

Tabel Begroting 2029

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.149.407	€ 5.149.407
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 27.895.185	€ 27.895.185
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 936.348	€ 936.348
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 20.504	€ -79.496
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.149.407	€ -	€ -
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 27.859.564	€ -	€ -27.859.564
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 936.348	€ -	€ -936.348
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.382.706	€ 3.382.706	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 8.981	€ 8.981	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 64.506	€ 64.506	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	
Structureel saldo van baten en lasten	€ 37.501.513	€ 37.501.513	€ -
Incidenteel			
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 37.501.513	€ 37.501.513	€ -

Meerjarenbalans

Hieronder is de voor Omnibuzz van toepassing zijnde meerjarenbalans 2026-2028 opgenomen.

Activa	31-dec-27	31-dec-28	31-dec-29	Passiva	31-dec-27	31-dec-28	31-dec-29
Vaste activa	€	€	€	Vaste passiva	€	€	€
Materiële vaste activa:				Algemene reserve	725.949	725.949	725.949
Investeringen met een economisch nut	197.227	176.596	155.965	Egalisatiereserve	-	-	-
				Bestemmingsreserve	47.317	41.192	41.192
Financiële vaste activa	-	-		Resultaat voor bestemming Wmo	-	-	-
				Resultaat voor bestemming GGZ	-	-	-
				Resultaat voor bestemming LLV	-	-	-
Totaal vaste activa	197.227	176.596	155.965	Totaal vaste passiva	773.266	767.141	767.141
Vlottende activa				Vlottende passiva			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:				Netto-vlottende schulden:			
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	6.178.939	6.056.210	6.118.814	Overige schulden	1.904.853	1.764.957	1.830.070
Overige vorderingen	612.200	680.078	764.345	Overlopende passiva:			
				Te betalen verplichtingen	807.646	752.321	796.050
Liquide middelen	784.283	746.620	777.943	Voorschotbedragen:			
Overlopende activa	268.206	290.183	299.115	Overige Nederlandse overheidslichamen	4.555.089	4.665.267	4.722.921
Totaal vlottende activa	7.843.628	7.773.090	7.960.217	Totaal vlottende passiva	7.267.588	7.182.545	7.349.041
Totaal generaal	8.040.855	7.949.687	8.116.182	Totaal generaal	8.040.855	7.949.687	8.116.182

Vervoerskosten

Het vervoersvolume voor de jaren 2027 tot en met 2029 is gebaseerd op het begrote aantal kilometers voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2026, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er, vermeerderd met een jaarlijkse opslag van 1%. De vervoerstarieven voor de jaren 2027 tot en met 2029 worden begroot door deze jaarlijks te indexeren met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen (2,5%).

Tabel Vervoersvolume 2027

Gemeente	Kilometers 2026	Opslag	Kilometers 2027 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2027
Beek	88.429	1%	89.313	3.806	22.983	953	10.828
Beekdaelen	260.116	1%	262.717	2.334	55.160	1.666	33.392
Beesel	74.921	1%	75.670	2.824	20.398	471	8.433
Bergen	70.246	1%	70.948	863	12.993	237	6.116
Brunssum	273.941	1%	276.681	2.422	79.565	1.816	39.962
Echt-Susteren	251.353	1%	253.866	9.955	67.093	1.525	30.759
Eijsden-Margraten	230.098	1%	232.399	3.768	62.724	971	29.488
Gennep	91.655	1%	92.572	4.289	23.883	774	13.996
Gulpen-Wittem	135.906	1%	137.265	7.629	36.560	1.067	15.474
Heerlen	756.719	1%	764.286	18.998	175.600	5.514	126.455
Horst aan de Maas	192.187	1%	194.109	4.493	47.686	900	21.595
Kerkrade	504.276	1%	509.319	23.876	132.159	4.310	87.907
Landgraaf	360.401	1%	364.005	20.409	116.091	2.808	57.450
Leudal	187.788	1%	189.666	3.196	51.979	759	19.880
Maasgouw	164.827	1%	166.475	5.218	37.732	1.125	18.238
Maastricht	899.547	1%	908.542	45.974	299.311	7.715	179.849
Meerssen	183.065	1%	184.896	10.649	43.958	1.290	24.898
Nederweert	53.827	1%	54.365	299	11.163	229	7.250
Peel en Maas	183.038	1%	184.869	7.578	50.088	886	18.251
Roerdalen	96.226	1%	97.189	2.691	22.855	739	11.068
Roermond	218.449	1%	220.633	1.312	50.811	1.973	43.844
Simpelveld	56.649	1%	57.215	792	14.230	523	7.315
Sittard-Geleen	785.044	1%	792.894	40.361	199.237	6.367	120.163
Stein	111.165	1%	112.276	4.518	33.388	1.604	14.094
Vaals	85.660	1%	86.517	1.105	31.818	597	9.427
Valkenburg aan de Geul	191.970	1%	193.890	11.081	62.116	950	24.695
Venlo	355.322	1%	358.875	20.234	82.101	2.948	68.688
Venray	159.076	1%	160.667	3.973	46.022	1.324	25.369
Voerendaal	71.800	1%	72.518	1.226	18.575	691	9.075
Weert	132.036	1%	133.356	5.346	40.139	932	27.358
Totaal	7.225.738		7.297.995	271.219	1.948.418	53.665	1.111.316

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	89.313	1%	90.207	3.844	23.213	963	10.936
Beekdaelen	262.717	1%	265.345	2.357	55.712	1.683	33.726
Beesel	75.670	1%	76.427	2.853	20.602	475	8.517
Bergen	70.948	1%	71.658	871	13.123	239	6.177
Brunssum	276.681	1%	279.447	2.446	80.361	1.835	40.361
Echt-Susteren	253.866	1%	256.405	10.054	67.764	1.540	31.067
Eijsden-Margraten	232.399	1%	234.723	3.805	63.351	980	29.783
Gennep	92.572	1%	93.497	4.332	24.122	782	14.136
Gulpen-Wittem	137.265	1%	138.637	7.705	36.925	1.078	15.628
Heerlen	764.286	1%	771.929	19.188	177.356	5.570	127.720
Horst aan de Maas	194.109	1%	196.050	4.538	48.163	909	21.811
Kerkrade	509.319	1%	514.412	24.115	133.481	4.353	88.786
Landgraaf	364.005	1%	367.645	20.613	117.252	2.836	58.024
Leudal	189.666	1%	191.562	3.228	52.499	766	20.079
Maasgouw	166.475	1%	168.140	5.270	38.110	1.136	18.420
Maastricht	908.542	1%	917.628	46.433	302.304	7.792	181.648
Meerssen	184.896	1%	186.745	10.755	44.398	1.303	25.147
Nederweert	54.365	1%	54.909	302	11.274	232	7.323
Peel en Maas	184.869	1%	186.718	7.654	50.589	895	18.433
Roerdalen	97.189	1%	98.160	2.718	23.084	747	11.179
Roermond	220.633	1%	222.839	1.325	51.319	1.993	44.282
Simpelveld	57.215	1%	57.787	800	14.372	528	7.388
Sittard-Geleen	792.894	1%	800.823	40.765	201.229	6.430	121.364
Stein	112.276	1%	113.399	4.564	33.722	1.620	14.235
Vaals	86.517	1%	87.382	1.116	32.136	603	9.521
Valkenburg aan de Geul	193.890	1%	195.829	11.192	62.737	960	24.942
Venlo	358.875	1%	362.464	20.436	82.922	2.977	69.375
Venray	160.667	1%	162.274	4.012	46.483	1.337	25.622
Voerendaal	72.518	1%	73.243	1.238	18.761	698	9.166
Weert	133.356	1%	134.690	5.400	40.541	941	27.632
Totaal	7.297.995		7.370.975	273.931	1.967.903	54.202	1.122.429

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	90.207	1%	91.109	3.882	23.445	972	11.045
Beekdaelen	265.345	1%	267.998	2.381	56.269	1.700	34.063
Beesel	76.427	1%	77.191	2.881	20.808	480	8.603
Bergen	71.658	1%	72.374	880	13.254	242	6.238
Brunssum	279.447	1%	282.242	2.471	81.164	1.853	40.765
Echt-Susteren	256.405	1%	258.969	10.155	68.441	1.556	31.377
Eijsden-Margraten	234.723	1%	237.070	3.843	63.985	990	30.081
Gennep	93.497	1%	94.432	4.375	24.363	790	14.278
Gulpen-Wittem	138.637	1%	140.024	7.782	37.294	1.089	15.785
Heerlen	771.929	1%	779.649	19.380	179.130	5.625	128.997
Horst aan de Maas	196.050	1%	198.011	4.584	48.645	918	22.029
Kerkrade	514.412	1%	519.556	24.356	134.815	4.397	89.674
Landgraaf	367.645	1%	371.321	20.820	118.425	2.865	58.605
Leudal	191.562	1%	193.478	3.260	53.024	774	20.280
Maasgouw	168.140	1%	169.821	5.323	38.491	1.148	18.604
Maastricht	917.628	1%	926.804	46.898	305.327	7.870	183.464
Meerssen	186.745	1%	188.612	10.863	44.842	1.316	25.398
Nederweert	54.909	1%	55.458	305	11.387	234	7.396
Peel en Maas	186.718	1%	188.585	7.730	51.095	904	18.618
Roerdalen	98.160	1%	99.142	2.745	23.315	754	11.290
Roermond	222.839	1%	225.068	1.339	51.832	2.013	44.725
Simpelveld	57.787	1%	58.365	808	14.516	533	7.462
Sittard-Geleen	800.823	1%	808.831	41.172	203.242	6.495	122.578
Stein	113.399	1%	114.533	4.609	34.059	1.637	14.377
Vaals	87.382	1%	88.256	1.128	32.458	609	9.616
Valkenburg aan de Geul	195.829	1%	197.787	11.304	63.365	969	25.191
Venlo	362.464	1%	366.089	20.641	83.751	3.007	70.069
Venray	162.274	1%	163.896	4.052	46.948	1.351	25.879
Voerendaal	73.243	1%	73.975	1.251	18.948	705	9.258
Weert	134.690	1%	136.037	5.454	40.946	950	27.908
Totaal	7.370.975		7.444.685	276.671	1.987.582	54.744	1.133.653

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 2027

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 243.641	€ 1.919	€ 4.588	€ 2.814	€ 252.962	€ 272	€ 253.234
Beekdaelen	€ 725.714	€ 1.177	€ 11.011	€ 4.920	€ 742.821	€ 799	€ 743.620
Beesel	€ 202.081	€ 1.424	€ 4.072	€ 1.390	€ 208.967	€ 225	€ 209.192
Bergen	€ 178.969	€ 435	€ 2.594	€ 700	€ 182.698	€ 197	€ 182.894
Brunssum	€ 792.396	€ 1.222	€ 15.883	€ 5.362	€ 814.862	€ 877	€ 815.739
Echt-Susteren	€ 692.425	€ 5.020	€ 13.393	€ 4.502	€ 715.340	€ 770	€ 716.110
Eijsden-Margraten	€ 641.671	€ 1.900	€ 12.521	€ 2.866	€ 658.958	€ 709	€ 659.667
Gennep	€ 268.789	€ 2.163	€ 4.768	€ 2.285	€ 278.004	€ 299	€ 278.304
Gulpen-Wittem	€ 367.604	€ 3.847	€ 7.298	€ 3.151	€ 381.901	€ 411	€ 382.312
Heerlen	€ 2.283.062	€ 9.581	€ 35.053	€ 16.280	€ 2.343.976	€ 2.522	€ 2.346.498
Horst aan de Maas	€ 518.155	€ 2.266	€ 9.519	€ 2.657	€ 532.597	€ 573	€ 533.170
Kerkrade	€ 1.542.751	€ 12.041	€ 26.381	€ 12.724	€ 1.593.897	€ 1.715	€ 1.595.612
Landgraaf	€ 1.071.069	€ 10.292	€ 23.174	€ 8.291	€ 1.112.826	€ 1.197	€ 1.114.023
Leudal	€ 499.142	€ 1.612	€ 10.376	€ 2.240	€ 513.369	€ 552	€ 513.922
Maasgouw	€ 442.733	€ 2.631	€ 7.532	€ 3.321	€ 456.218	€ 491	€ 456.709
Maastricht	€ 2.887.076	€ 23.185	€ 59.748	€ 22.776	€ 2.992.784	€ 3.220	€ 2.996.005
Meerssen	€ 518.936	€ 5.370	€ 8.775	€ 3.809	€ 536.890	€ 578	€ 537.468
Nederweert	€ 152.171	€ 151	€ 2.228	€ 677	€ 155.227	€ 167	€ 155.394
Peel en Maas	€ 479.913	€ 3.822	€ 9.999	€ 2.615	€ 496.349	€ 534	€ 496.883
Roerdalen	€ 260.935	€ 1.357	€ 4.562	€ 2.182	€ 269.036	€ 289	€ 269.326
Roermond	€ 702.094	€ 662	€ 10.143	€ 5.825	€ 718.723	€ 773	€ 719.496
Simpelveld	€ 158.295	€ 399	€ 2.841	€ 1.544	€ 163.079	€ 175	€ 163.254
Sittard-Geleen	€ 2.303.879	€ 20.354	€ 39.771	€ 18.796	€ 2.382.800	€ 2.564	€ 2.385.364
Stein	€ 309.111	€ 2.279	€ 6.665	€ 4.737	€ 322.791	€ 347	€ 323.139
Vaals	€ 229.785	€ 557	€ 6.351	€ 1.762	€ 238.456	€ 257	€ 238.712
Valkenburg aan de Geul	€ 535.887	€ 5.588	€ 12.400	€ 2.805	€ 556.680	€ 599	€ 557.279
Venlo	€ 1.126.608	€ 10.204	€ 16.389	€ 8.703	€ 1.161.904	€ 1.250	€ 1.163.154
Venray	€ 472.821	€ 2.003	€ 9.187	€ 3.909	€ 487.920	€ 525	€ 488.445
Voerendaal	€ 199.488	€ 618	€ 3.708	€ 2.041	€ 205.855	€ 221	€ 206.077
Weert	€ 429.392	€ 2.696	€ 8.013	€ 2.750	€ 442.851	€ 476	€ 443.327
Totaal	€ 21.236.591	€ 136.776	€ 388.941	€ 158.434	€ 21.920.742	€ 23.586	€ 21.944.327

Tabel Vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal
Beek	€ 252.229	€ 1.987	€ 4.750	€ 2.914	€ 261.879
Beekdaelen	€ 751.295	€ 1.218	€ 11.399	€ 5.093	€ 769.005
Beesel	€ 209.204	€ 1.474	€ 4.215	€ 1.439	€ 216.333
Bergen	€ 185.278	€ 450	€ 2.685	€ 724	€ 189.138
Brunssum	€ 820.328	€ 1.265	€ 16.443	€ 5.551	€ 843.586
Echt-Susteren	€ 716.833	€ 5.197	€ 13.865	€ 4.661	€ 740.556
Eijsden-Margraten	€ 664.290	€ 1.967	€ 12.962	€ 2.967	€ 682.186
Gennep	€ 278.264	€ 2.239	€ 4.936	€ 2.365	€ 287.804
Gulpen-Wittem	€ 380.563	€ 3.983	€ 7.555	€ 3.262	€ 395.363
Heerlen	€ 2.363.540	€ 9.918	€ 36.289	€ 16.854	€ 2.426.601
Horst aan de Maas	€ 536.420	€ 2.346	€ 9.855	€ 2.751	€ 551.371
Kerkrade	€ 1.597.132	€ 12.465	€ 27.311	€ 13.173	€ 1.650.082
Landgraaf	€ 1.108.824	€ 10.655	€ 23.991	€ 8.583	€ 1.152.053
Leudal	€ 516.736	€ 1.669	€ 10.742	€ 2.319	€ 531.466
Maasgouw	€ 458.339	€ 2.724	€ 7.798	€ 3.439	€ 472.299
Maastricht	€ 2.988.845	€ 24.002	€ 61.854	€ 23.579	€ 3.098.280
Meerssen	€ 537.228	€ 5.560	€ 9.084	€ 3.944	€ 555.816
Nederweert	€ 157.535	€ 156	€ 2.307	€ 701	€ 160.699
Peel en Maas	€ 496.830	€ 3.956	€ 10.351	€ 2.708	€ 513.845
Roerdalen	€ 270.133	€ 1.405	€ 4.723	€ 2.259	€ 278.520
Roermond	€ 726.842	€ 685	€ 10.500	€ 6.030	€ 744.058
Simpelveld	€ 163.875	€ 413	€ 2.941	€ 1.598	€ 168.827
Sittard-Geleen	€ 2.385.090	€ 21.072	€ 41.173	€ 19.458	€ 2.466.794
Stein	€ 320.007	€ 2.359	€ 6.900	€ 4.904	€ 334.170
Vaals	€ 237.885	€ 577	€ 6.575	€ 1.824	€ 246.861
Valkenburg aan de Geul	€ 554.777	€ 5.785	€ 12.837	€ 2.904	€ 576.303
Venlo	€ 1.166.321	€ 10.564	€ 16.967	€ 9.010	€ 1.202.861
Venray	€ 489.488	€ 2.074	€ 9.511	€ 4.047	€ 505.119
Voerendaal	€ 206.520	€ 640	€ 3.839	€ 2.113	€ 213.111
Weert	€ 444.528	€ 2.791	€ 8.295	€ 2.847	€ 458.461
Totaal	€ 21.985.181	€ 141.597	€ 402.651	€ 164.019	€ 22.693.448

Tabel Vervoerskosten 2029

Gemeente	Kilometerkosten	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal
Beek	€ 261.120	€ 2.057	€ 4.917	€ 3.016	€ 271.110
Beekdaelen	€ 777.778	€ 1.261	€ 11.801	€ 5.273	€ 796.113
Beesel	€ 216.579	€ 1.526	€ 4.364	€ 1.489	€ 223.959
Bergen	€ 191.809	€ 466	€ 2.780	€ 750	€ 195.805
Brunssum	€ 849.244	€ 1.309	€ 17.022	€ 5.747	€ 873.323
Echt-Susteren	€ 742.101	€ 5.380	€ 14.354	€ 4.825	€ 766.661
Eijsden-Margraten	€ 687.707	€ 2.036	€ 13.419	€ 3.071	€ 706.233
Gennep	€ 288.073	€ 2.318	€ 5.110	€ 2.449	€ 297.949
Gulpen-Wittem	€ 393.977	€ 4.123	€ 7.822	€ 3.377	€ 409.300
Heerlen	€ 2.446.855	€ 10.268	€ 37.568	€ 17.448	€ 2.512.138
Horst aan de Maas	€ 555.329	€ 2.429	€ 10.202	€ 2.848	€ 570.807
Kerkrade	€ 1.653.431	€ 12.905	€ 28.274	€ 13.637	€ 1.708.247
Landgraaf	€ 1.147.910	€ 11.031	€ 24.837	€ 8.885	€ 1.192.663
Leudal	€ 534.951	€ 1.727	€ 11.120	€ 2.401	€ 550.200
Maasgouw	€ 474.496	€ 2.820	€ 8.072	€ 3.560	€ 488.948
Maastricht	€ 3.094.202	€ 24.848	€ 64.035	€ 24.410	€ 3.207.494
Meerssen	€ 556.166	€ 5.756	€ 9.404	€ 4.083	€ 575.408
Nederweert	€ 163.088	€ 161	€ 2.388	€ 726	€ 166.363
Peel en Maas	€ 514.344	€ 4.096	€ 10.716	€ 2.803	€ 531.958
Roerdalen	€ 279.655	€ 1.454	€ 4.890	€ 2.339	€ 288.337
Roermond	€ 752.464	€ 709	€ 10.870	€ 6.242	€ 770.286
Simpelveld	€ 169.652	€ 428	€ 3.044	€ 1.654	€ 174.779
Sittard-Geleen	€ 2.469.165	€ 21.814	€ 42.625	€ 20.144	€ 2.553.748
Stein	€ 331.287	€ 2.442	€ 7.143	€ 5.077	€ 345.949
Vaals	€ 246.271	€ 597	€ 6.807	€ 1.888	€ 255.563
Valkenburg aan de Geul	€ 574.333	€ 5.989	€ 13.289	€ 3.006	€ 596.617
Venlo	€ 1.207.434	€ 10.936	€ 17.565	€ 9.328	€ 1.245.262
Venray	€ 506.742	€ 2.147	€ 9.846	€ 4.189	€ 522.925
Voerendaal	€ 213.800	€ 663	€ 3.974	€ 2.187	€ 220.624
Weert	€ 460.197	€ 2.890	€ 8.587	€ 2.948	€ 474.622
Totaal	€ 22.760.158	€ 146.588	€ 416.844	€ 169.800	€ 23.493.392

De tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2027-2029 in paragraaf 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 32 zijn toegelicht zijn de basis voor de vervoerskosten. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabellen ‘Vervoersvolume 2027 t/m 2029’ op de voorgaande pagina’s. Vanaf het jaar 2028 verwachten wij dat de stijging van het vervoersvolume dusdanig is dat wij geen flexibel tarief meer hoeven te betalen. Daarom ziet u deze kolom vanaf dan ook niet meer terug in de tabellen.

Indirecte vervoerskosten 2027-2029

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

Met betrekking tot ritten vindt er een jaarlijkse stijging van 1% ten opzichte van het voorgaand jaar plaats.

Gemeente	Verhouding ritten	2027	2028	2029
Beek	0,97%	€ 38.526	€ 38.458	€ 39.318
Beekdaelen	3,00%	€ 118.812	€ 118.602	€ 121.253
Beesel	0,76%	€ 30.006	€ 29.953	€ 30.622
Bergen	0,55%	€ 21.760	€ 21.721	€ 22.207
Brunssum	3,60%	€ 142.188	€ 141.937	€ 145.109
Echt-Susteren	2,77%	€ 109.444	€ 109.251	€ 111.693
Eijsden-Margraten	2,65%	€ 104.923	€ 104.737	€ 107.079
Gennep	1,26%	€ 49.800	€ 49.712	€ 50.824
Gulpen-Wittem	1,39%	€ 55.057	€ 54.959	€ 56.188
Heerlen	11,38%	€ 449.941	€ 449.145	€ 459.185
Horst aan de Maas	1,94%	€ 76.836	€ 76.700	€ 78.414
Kerkrade	7,91%	€ 312.781	€ 312.227	€ 319.207
Landgraaf	5,17%	€ 204.412	€ 204.050	€ 208.612
Leudal	1,79%	€ 70.736	€ 70.611	€ 72.190
Maasgouw	1,64%	€ 64.892	€ 64.777	€ 66.225
Maastricht	16,18%	€ 639.921	€ 638.790	€ 653.069
Meerssen	2,24%	€ 88.590	€ 88.433	€ 90.410
Nederweert	0,65%	€ 25.798	€ 25.752	€ 26.328
Peel en Maas	1,64%	€ 64.939	€ 64.824	€ 66.273
Roerdalen	1,00%	€ 39.381	€ 39.311	€ 40.190
Roermond	3,95%	€ 156.000	€ 155.724	€ 159.205
Simpelveld	0,66%	€ 26.026	€ 25.980	€ 26.560
Sittard-Geleen	10,81%	€ 427.551	€ 426.794	€ 436.335
Stein	1,27%	€ 50.149	€ 50.060	€ 51.179
Vaals	0,85%	€ 33.541	€ 33.481	€ 34.230
Valkenburg aan de Geul	2,22%	€ 87.866	€ 87.711	€ 89.672
Venlo	6,18%	€ 244.400	€ 243.967	€ 249.421
Venray	2,28%	€ 90.264	€ 90.105	€ 92.119
Voerendaal	0,82%	€ 32.291	€ 32.234	€ 32.955
Weert	2,46%	€ 97.342	€ 97.170	€ 99.342
Totaal	100%	€ 3.954.170	€ 3.947.176	€ 4.035.408

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 2027-2029

Gemeente	Verhouding inwoners	2027	2028	2029
Beek	1,44%	€ 48.373	€ 49.069	€ 49.463
Beekdaelen	3,18%	€ 106.652	€ 108.187	€ 109.055
Beesel	1,20%	€ 40.273	€ 40.853	€ 41.181
Bergen	1,16%	€ 38.898	€ 39.458	€ 39.774
Brunssum	2,44%	€ 81.979	€ 83.159	€ 83.826
Echt-Susteren	2,86%	€ 96.099	€ 97.482	€ 98.265
Eijsden-Margraten	2,32%	€ 77.956	€ 79.078	€ 79.713
Gennep	1,58%	€ 52.952	€ 53.715	€ 54.146
Gulpen-Wittem	1,24%	€ 41.735	€ 42.336	€ 42.676
Heerlen	7,76%	€ 260.590	€ 264.341	€ 266.462
Horst aan de Maas	3,93%	€ 131.840	€ 133.738	€ 134.811
Kerkrade	4,03%	€ 135.440	€ 137.390	€ 138.492
Landgraaf	3,27%	€ 109.728	€ 111.308	€ 112.201
Leudal	3,20%	€ 107.519	€ 109.066	€ 109.941
Maasgouw	2,17%	€ 72.957	€ 74.007	€ 74.600
Maastricht	11,15%	€ 374.195	€ 379.581	€ 382.627
Meerssen	1,64%	€ 54.965	€ 55.756	€ 56.204
Nederweert	1,55%	€ 52.157	€ 52.908	€ 53.333
Peel en Maas	4,07%	€ 136.673	€ 138.641	€ 139.753
Roerdalen	1,85%	€ 62.025	€ 62.918	€ 63.423
Roermond	5,43%	€ 182.315	€ 184.940	€ 186.423
Simpelveld	0,91%	€ 30.587	€ 31.027	€ 31.276
Sittard-Geleen	8,20%	€ 275.398	€ 279.362	€ 281.604
Stein	2,19%	€ 73.406	€ 74.463	€ 75.060
Vaals	0,89%	€ 29.822	€ 30.251	€ 30.494
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 49.013	€ 49.718	€ 50.117
Venlo	9,22%	€ 309.627	€ 314.083	€ 316.603
Venray	3,97%	€ 133.431	€ 135.351	€ 136.437
Voerendaal	1,12%	€ 37.468	€ 38.008	€ 38.313
Weert	4,56%	€ 152.988	€ 155.190	€ 156.435
Totaal	100%	€ 3.357.063	€ 3.405.384	€ 3.432.706

Eindresultaat 2027-2029

Gemeente	2027	2028	2029	Totaal
Beek	€ 340.133	€ 349.406	€ 359.891	€ 1.049.430
Beekdaelen	€ 969.084	€ 995.794	€ 1.026.421	€ 2.991.299
Beesel	€ 279.470	€ 287.138	€ 295.761	€ 862.370
Bergen	€ 243.551	€ 250.316	€ 257.786	€ 751.653
Brunssum	€ 1.039.906	€ 1.068.682	€ 1.102.258	€ 3.210.846
Echt-Susteren	€ 921.653	€ 947.289	€ 976.618	€ 2.845.560
Eijsden-Margraten	€ 842.546	€ 866.002	€ 893.025	€ 2.601.572
Gennep	€ 381.056	€ 391.231	€ 402.918	€ 1.175.206
Gulpen-Wittem	€ 479.104	€ 492.658	€ 508.163	€ 1.479.926
Heerlen	€ 3.057.028	€ 3.140.087	€ 3.237.785	€ 9.434.900
Horst aan de Maas	€ 741.846	€ 761.809	€ 784.033	€ 2.287.688
Kerkrade	€ 2.043.833	€ 2.099.699	€ 2.165.946	€ 6.309.479
Landgraaf	€ 1.428.164	€ 1.467.411	€ 1.513.475	€ 4.409.050
Leudal	€ 692.177	€ 711.143	€ 732.331	€ 2.135.651
Maasgouw	€ 594.557	€ 611.083	€ 629.774	€ 1.835.415
Maastricht	€ 4.010.121	€ 4.116.651	€ 4.243.190	€ 12.369.961
Meerssen	€ 681.023	€ 700.005	€ 722.022	€ 2.103.049
Nederweert	€ 233.349	€ 239.359	€ 246.023	€ 718.730
Peel en Maas	€ 698.495	€ 717.309	€ 737.984	€ 2.153.788
Roerdalen	€ 370.732	€ 380.749	€ 391.950	€ 1.143.431
Roermond	€ 1.057.811	€ 1.084.721	€ 1.115.914	€ 3.258.446
Simpelveld	€ 219.867	€ 225.834	€ 232.615	€ 678.316
Sittard-Geleen	€ 3.088.313	€ 3.172.950	€ 3.271.686	€ 9.532.949
Stein	€ 446.693	€ 458.692	€ 472.188	€ 1.377.574
Vaals	€ 302.075	€ 310.594	€ 320.287	€ 932.955
Valkenburg aan de Geul	€ 694.158	€ 713.732	€ 736.406	€ 2.144.296
Venlo	€ 1.717.181	€ 1.760.912	€ 1.811.286	€ 5.289.379
Venray	€ 712.140	€ 730.575	€ 751.481	€ 2.194.196
Voerendaal	€ 275.836	€ 283.353	€ 291.891	€ 851.081
Weert	€ 693.657	€ 710.821	€ 730.399	€ 2.134.878
Totaal	€ 29.255.560	€ 30.046.008	€ 30.961.506	€ 90.263.074

Eindresultaat IV3**Tabel Begroting 2027**

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2027
Beek	€ 291.760	€ 48.373	€ 340.133
Beekdaelen	€ 862.432	€ 106.652	€ 969.084
Beesel	€ 239.197	€ 40.273	€ 279.470
Bergen	€ 204.654	€ 38.898	€ 243.551
Brunssum	€ 957.927	€ 81.979	€ 1.039.906
Echt-Susteren	€ 825.554	€ 96.099	€ 921.653
Eijsden-Margraten	€ 764.590	€ 77.956	€ 842.546
Gennep	€ 328.104	€ 52.952	€ 381.056
Gulpen-Wittert	€ 437.369	€ 41.735	€ 479.104
Heerlen	€ 2.796.438	€ 260.590	€ 3.057.028
Horst aan de Maas	€ 610.006	€ 131.840	€ 741.846
Kerkrade	€ 1.908.393	€ 135.440	€ 2.043.833
Landgraaf	€ 1.318.435	€ 109.728	€ 1.428.164
Leudal	€ 584.658	€ 107.519	€ 692.177
Maasgouw	€ 521.601	€ 72.957	€ 594.557
Maastricht	€ 3.635.926	€ 374.195	€ 4.010.121
Meerssen	€ 626.058	€ 54.965	€ 681.023
Nederweert	€ 181.191	€ 52.157	€ 233.349
Peel en Maas	€ 561.822	€ 136.673	€ 698.495
Roerdalen	€ 308.706	€ 62.025	€ 370.732
Roermond	€ 875.496	€ 182.315	€ 1.057.811
Simpelveld	€ 189.280	€ 30.587	€ 219.867
Sittard-Geleen	€ 2.812.914	€ 275.398	€ 3.088.313
Stein	€ 373.287	€ 73.406	€ 446.693
Vaals	€ 272.253	€ 29.822	€ 302.075
Valkenburg aan de Geul	€ 645.145	€ 49.013	€ 694.158
Venlo	€ 1.407.554	€ 309.627	€ 1.717.181
Venray	€ 578.709	€ 133.431	€ 712.140
Voerendaal	€ 238.368	€ 37.468	€ 275.836
Weert	€ 540.669	€ 152.988	€ 693.657
Totaal	€ 26.080.333	€ 3.031.454	€ 29.111.786

Tabel Begroting 2028

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2028
Beek	€ 300.337	€ 49.069	€ 349.406
Beekdaelen	€ 887.607	€ 108.187	€ 995.794
Beesel	€ 246.285	€ 40.853	€ 287.138
Bergen	€ 210.859	€ 39.458	€ 250.316
Brunssum	€ 985.523	€ 83.159	€ 1.068.682
Echt-Susteren	€ 849.807	€ 97.482	€ 947.289
Eijsden-Margraten	€ 786.924	€ 79.078	€ 866.002
Gennep	€ 337.516	€ 53.715	€ 391.231
Gulpen-Wittem	€ 450.322	€ 42.336	€ 492.658
Heerlen	€ 2.875.746	€ 264.341	€ 3.140.087
Horst aan de Maas	€ 628.071	€ 133.738	€ 761.809
Kerkrade	€ 1.962.309	€ 137.390	€ 2.099.699
Landgraaf	€ 1.356.104	€ 111.308	€ 1.467.411
Leudal	€ 602.077	€ 109.066	€ 711.143
Maasgouw	€ 537.077	€ 74.007	€ 611.083
Maastricht	€ 3.737.070	€ 379.581	€ 4.116.651
Meerssen	€ 644.249	€ 55.756	€ 700.005
Nederweert	€ 186.450	€ 52.908	€ 239.359
Peel en Maas	€ 578.669	€ 138.641	€ 717.309
Roerdalen	€ 317.831	€ 62.918	€ 380.749
Roermond	€ 899.781	€ 184.940	€ 1.084.721
Simpelveld	€ 194.807	€ 31.027	€ 225.834
Sittard-Geleen	€ 2.893.588	€ 279.362	€ 3.172.950
Stein	€ 384.229	€ 74.463	€ 458.692
Vaals	€ 280.343	€ 30.251	€ 310.594
Valkenburg aan de Geul	€ 664.014	€ 49.718	€ 713.732
Venlo	€ 1.446.829	€ 314.083	€ 1.760.912
Venray	€ 595.224	€ 135.351	€ 730.575
Voerendaal	€ 245.346	€ 38.008	€ 283.353
Weert	€ 555.631	€ 155.190	€ 710.821
Totaal	€ 26.640.624	€ 3.405.384	€ 30.046.008

Tabel Begroting 2029

Gemeente	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2029
Beek	€ 310.428	€ 49.463	€ 359.891
Beekdaelen	€ 917.366	€ 109.055	€ 1.026.421
Beesel	€ 254.581	€ 41.181	€ 295.761
Bergen	€ 218.011	€ 39.774	€ 257.786
Brunssum	€ 1.018.432	€ 83.826	€ 1.102.258
Echt-Susteren	€ 878.353	€ 98.265	€ 976.618
Eijsden-Margraten	€ 813.312	€ 79.713	€ 893.025
Gennep	€ 348.773	€ 54.146	€ 402.918
Gulpen-Wittem	€ 465.487	€ 42.676	€ 508.163
Heerlen	€ 2.971.323	€ 266.462	€ 3.237.785
Horst aan de Maas	€ 649.221	€ 134.811	€ 784.033
Kerkrade	€ 2.027.454	€ 138.492	€ 2.165.946
Landgraaf	€ 1.401.275	€ 112.201	€ 1.513.475
Leudal	€ 622.389	€ 109.941	€ 732.331
Maasgouw	€ 555.173	€ 74.600	€ 629.774
Maastricht	€ 3.860.563	€ 382.627	€ 4.243.190
Meerssen	€ 665.818	€ 56.204	€ 722.022
Nederweert	€ 192.691	€ 53.333	€ 246.023
Peel en Maas	€ 598.231	€ 139.753	€ 737.984
Roerdalen	€ 328.527	€ 63.423	€ 391.950
Roermond	€ 929.490	€ 186.423	€ 1.115.914
Simpelveld	€ 201.339	€ 31.276	€ 232.615
Sittard-Geleen	€ 2.990.083	€ 281.604	€ 3.271.686
Stein	€ 397.128	€ 75.060	€ 472.188
Vaals	€ 289.793	€ 30.494	€ 320.287
Valkenburg aan de Geul	€ 686.289	€ 50.117	€ 736.406
Venlo	€ 1.494.683	€ 316.603	€ 1.811.286
Venray	€ 615.044	€ 136.437	€ 751.481
Voerendaal	€ 253.578	€ 38.313	€ 291.891
Weert	€ 573.964	€ 156.435	€ 730.399
Totaal	€ 27.528.800	€ 3.432.706	€ 30.961.506

4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)

In deze begroting wordt het GGZ-vervoer wederom opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart. In 2023 is de gemeente Nederweert aangesloten en sinds 2024 voeren wij dit vervoer ook voor de gemeente Weert uit. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c ‘Jeugdhulp dagbesteding’.

Inmiddels wordt door Omnibuzz een nieuwe aanbesteding van het GGZ-vervoer voorbereid omdat vanaf 1 augustus 2025 ook de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw zullen aansluiten.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer aan bod komen.

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 2024 voor dit type vervoer gereden zijn. De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de NEA-index van 2,5%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Echt-Susteren	87.420	2.020
Maasgouw	8.736	452
Nederweert	6.887	360
Roermond	44.103	2.202
Weert	49.631	1.495
Totaal	196.777	6.529

Tabel Verdeling vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2026	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 243.083	€ 31.993	€ 85.079	€ -	€ 360.155
Maasgouw	€ 26.409	€ -	€ 9.243	€ -	€ 35.652
Nederweert	€ 20.856	€ -	€ 7.300	€ -	€ 28.155
Roermond	€ 132.679	€ 26.605	€ 46.438	€ 2.972	€ 208.694
Weert	€ 145.079	€ 16.033	€ 50.778	€ 446	€ 212.335
Totaal	€ 568.105	€ 74.631	€ 198.837	€ 3.419	€ 844.991

Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten

Naast de eerdergenoemde vervoerskosten zijn er ook nog indirecte vervoers- en overheadkosten. De indirecte vervoerskosten bestaan voor het grootste deel uit een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer én vanuit het leerlingenvervoer naar het GGZ-vervoer. 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 GGZ-vervoer begroot. Deze overheadkosten worden tussen de GGZ-gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners.

Tabel Overheadkosten

Gemeente	Aantal ritten	Indirecte vervoerskosten	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Echt-Susteren	31%	€ 7.617	17%	€ 1.447
Maasgouw	7%	€ 1.704	13%	€ 1.099
Nederweert	6%	€ 1.358	9%	€ 785
Roermond	34%	€ 8.304	33%	€ 2.746
Weert	23%	€ 5.638	27%	€ 2.304
Totaal	100%	€ 24.621	100%	€ 8.381

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2026-0

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente 2026-0

Gemeente	Winstopslag	Bijdrage
Echt-Susteren	€ 200	€ 369.420
Maasgouw	€ 200	€ 38.655
Nederweert	€ 200	€ 30.498
Roermond	€ 200	€ 219.943
Weert	€ 200	€ 220.477
Totaal	€ 1.000	€ 878.993

4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2027-2029

Hieronder staan de tabellen inzake de meerjarenraming GGZ-vervoer van 2027 tot en met 2029.

Verdeling vervoerskosten 2027-2029

Tabel Verdeling vervoerskosten 2027

Gemeente	Kilometers 2027	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 249.160	€ 32.793	€ 87.206	€ -	€ 369.159
Maasgouw	€ 27.069	€ -	€ 9.474	€ -	€ 36.543
Nederweert	€ 21.377	€ -	€ 7.482	€ -	€ 28.859
Roermond	€ 135.996	€ 27.270	€ 47.599	€ 3.047	€ 213.911
Weert	€ 148.706	€ 16.433	€ 52.047	€ 458	€ 217.643
Totaal	€ 582.307	€ 76.497	€ 203.808	€ 3.504	€ 866.116

Tabel Verdeling vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometers 2028	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 255.389	€ 33.613	€ 89.386	€ -	€ 378.388
Maasgouw	€ 27.746	€ -	€ 9.711	€ -	€ 37.457
Nederweert	€ 21.912	€ -	€ 7.669	€ -	€ 29.581
Roermond	€ 139.396	€ 27.952	€ 48.788	€ 3.123	€ 219.259
Weert	€ 152.423	€ 16.844	€ 53.348	€ 469	€ 223.085
Totaal	€ 596.865	€ 78.409	€ 208.903	€ 3.592	€ 887.769

Tabel Verdeling vervoerskosten 2029

Gemeente	Kilometers 2029	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 261.774	€ 34.453	€ 91.621	€ -	€ 387.848
Maasgouw	€ 28.439	€ -	€ 9.954	€ -	€ 38.393
Nederweert	€ 22.459	€ -	€ 7.861	€ -	€ 30.320
Roermond	€ 142.881	€ 28.651	€ 50.008	€ 3.201	€ 224.740
Weert	€ 156.234	€ 17.265	€ 54.682	€ 481	€ 228.662
Totaal	€ 611.787	€ 80.369	€ 214.125	€ 3.682	€ 909.963

Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2027-2029

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2027

Gemeente	Indirecte vervoerskosten		Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	7.800	€	1.482
Maasgouw	€	1.745	€	1.125
Nederweert	€	1.390	€	804
Roermond	€	8.503	€	2.811
Weert	€	5.773	€	2.359
Totaal	€	25.212	€	8.582

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten		Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	7.980	€	1.516
Maasgouw	€	1.786	€	1.151
Nederweert	€	1.422	€	823
Roermond	€	8.699	€	2.876
Weert	€	5.906	€	2.413
Totaal	€	25.792	€	8.779

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2029

Gemeente	Indirecte vervoerskosten		Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	8.163	€	1.551
Maasgouw	€	1.827	€	1.177
Nederweert	€	1.455	€	842
Roermond	€	8.899	€	2.942
Weert	€	6.042	€	2.469
Totaal	€	26.385	€	8.981

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2027-2029

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2027-2029

Gemeente	2027	2028	2029
Echt-Susteren	€ 378.641	€ 388.084	€ 397.762
Maasgouw	€ 39.614	€ 40.593	€ 41.597
Nederweert	€ 31.254	€ 32.026	€ 32.817
Roermond	€ 225.426	€ 231.034	€ 236.781
Weert	€ 225.976	€ 231.604	€ 237.372
Totaal	€ 900.910	€ 923.340	€ 946.329

4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

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 2026-0 wordt gebaseerd op de realisatie van het jaar 2024, geëxtrapoleerd naar een heel jaar. Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2026-0 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de indirecte vervoerskosten en de verdeling van de overheadkosten aan bod komen.

Verdeling directe vervoerskosten 2026-0

Het totale vervoersvolume is, zoals genoemd, gebaseerd op het gerealiseerde volume van 2024. Dit volume is hieronder weer-gegeven. Omdat wij geen opslag ingerekend hebben, is dit volume ook het volume dat wij begroten voor de jaren 2027-2029.

Tabel volumes leerlingenvervoer 2026-0

Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometers boven 50 kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	51.185	836.248	18.135	23.989	-
Maasgouw	39.625	508.921	3.160	-	-
Nederweert	24.288	408.810	24.510	20.332	-
Roerdalen	42.765	430.372	10.700	13.645	-
Roermond	52.913	741.654	33.445	45.238	1.112
Weert	37.655	946.829	10.880	20.544	-
TOTAAL	248.430	3.872.833	100.830	123.748	1.112

Dit leidt tot de volgende vervoerskostentabel. De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume van 2024 en de afgesproken tarieven en vervolgens verhoogd met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen zijnde 2,5%.

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2026-0

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 949.642	€ 16.544	€ 10.081	€ -	€ 976.267
Maasgouw	€ 608.855	€ 2.883	€ -	€ -	€ 611.737
Nederweert	€ 461.562	€ 22.359	€ 8.545	€ -	€ 492.466
Roerdalen	€ 548.656	€ 9.761	€ 5.734	€ -	€ 564.152
Roermond	€ 869.651	€ 30.510	€ 19.011	€ 69.281	€ 988.453
Weert	€ 1.001.147	€ 9.925	€ 8.634	€ -	€ 1.019.706
TOTAAL	€ 4.439.513	€ 91.982	€ 52.005	€ 69.281	€ 4.652.781

Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2026-0

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2026-0

Gemeente	Directe vervoers- kosten	Directe vervoers- kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers- kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 976.267	€ -	€ 200	€ 26.469	€ 9.352	€ 1.012.287
Maasgouw	€ 611.737	€ -	€ 200	€ 20.491	€ 7.100	€ 639.528
Nederweert	€ 492.466	€ -	€ 200	€ 12.559	€ 5.076	€ 510.301
Roerdalen	€ 564.152	€ -	€ 200	€ 22.114	€ 6.036	€ 592.502
Roermond	€ 919.173	€ 69.281	€ 200	€ 27.362	€ 17.742	€ 1.033.757
Weert	€ 1.019.706	€ -	€ 200	€ 19.472	€ 14.888	€ 1.054.266
TOTAAL	€ 4.583.500	€ 69.281	€ 1.200	€ 128.467	€ 60.194	€ 4.842.641

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 en een multi-inzetbaar budget van € 25,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het GGZ-vervoer 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.

Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2027-2029

Zoals hierboven aangegeven is het begrote vervoersvolume voor 2027-2029 gelijk aan het volume van 2026. De tarieven worden vervolgens jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde van de laatste twee NEA-indexen, zijnde 2,5%. Dit leidt tot de volgende vervoerskosten.

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 973.383	€ 16.957	€ 10.333	€ -	€ 1.000.673
Maasgouw	€ 624.076	€ 2.955	€ -	€ -	€ 627.031
Nederweert	€ 473.101	€ 22.918	€ 8.758	€ -	€ 504.777
Roerdalen	€ 562.372	€ 10.005	€ 5.878	€ -	€ 578.255
Roermond	€ 891.393	€ 31.273	€ 19.487	€ 71.013	€ 1.013.165
Weert	€ 1.026.176	€ 10.173	€ 8.849	€ -	€ 1.045.199
TOTAAL	€ 4.550.501	€ 94.282	€ 53.305	€ 71.013	€ 4.769.100

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 997.717	€ 17.381	€ 10.592	€ -	€ 1.025.690
Maasgouw	€ 639.678	€ 3.029	€ -	€ -	€ 642.706
Nederweert	€ 484.928	€ 23.491	€ 8.977	€ -	€ 517.397
Roerdalen	€ 576.432	€ 10.255	€ 6.025	€ -	€ 592.712
Roermond	€ 913.677	€ 32.055	€ 19.974	€ 72.788	€ 1.038.494
Weert	€ 1.051.831	€ 10.428	€ 9.071	€ -	€ 1.071.329
TOTAAL	€ 4.664.263	€ 96.639	€ 54.638	€ 72.788	€ 4.888.328

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2029

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.022.660	€ 17.816	€ 10.856	€ -	€ 1.051.332
Maasgouw	€ 655.670	€ 3.104	€ -	€ -	€ 658.774
Nederweert	€ 497.052	€ 24.078	€ 9.202	€ -	€ 530.332
Roerdalen	€ 590.843	€ 10.512	€ 6.175	€ -	€ 607.529
Roermond	€ 936.519	€ 32.856	€ 20.473	€ 74.608	€ 1.064.456
Weert	€ 1.078.126	€ 10.688	€ 9.297	€ -	€ 1.098.112
TOTAAL	€ 4.780.870	€ 99.055	€ 56.004	€ 74.608	€ 5.010.536

Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2027-2029

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Directe vervoers- kosten	Directe vervoers- kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers- kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.000.673	€ -	€ 200	€ 27.104	€ 9.576	€ 1.037.553
Maasgouw	€ 627.031	€ -	€ 200	€ 20.982	€ 7.270	€ 655.483
Nederweert	€ 504.777	€ -	€ 200	€ 12.861	€ 5.198	€ 523.036
Roerdalen	€ 578.255	€ -	€ 200	€ 22.645	€ 6.181	€ 607.281
Roermond	€ 942.152	€ 71.013	€ 200	€ 28.019	€ 18.168	€ 1.059.551
Weert	€ 1.045.199	€ -	€ 200	€ 19.939	€ 15.245	€ 1.080.584
TOTAAL	€ 4.698.087	€ 71.013	€ 1.200	€ 131.550	€ 61.639	€ 4.963.489

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoers- kosten	Directe vervoers- kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers- kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.025.690	€ -	€ 200	€ 27.727	€ 9.797	€ 1.063.414
Maasgouw	€ 642.706	€ -	€ 200	€ 21.465	€ 7.437	€ 671.809
Nederweert	€ 517.397	€ -	€ 200	€ 13.157	€ 5.317	€ 536.071
Roerdalen	€ 592.712	€ -	€ 200	€ 23.166	€ 6.323	€ 622.401
Roermond	€ 965.706	€ 72.788	€ 200	€ 28.663	€ 18.586	€ 1.085.943
Weert	€ 1.071.329	€ -	€ 200	€ 20.398	€ 15.596	€ 1.107.523
TOTAAL	€ 4.815.540	€ 72.788	€ 1.200	€ 134.576	€ 63.056	€ 5.087.159

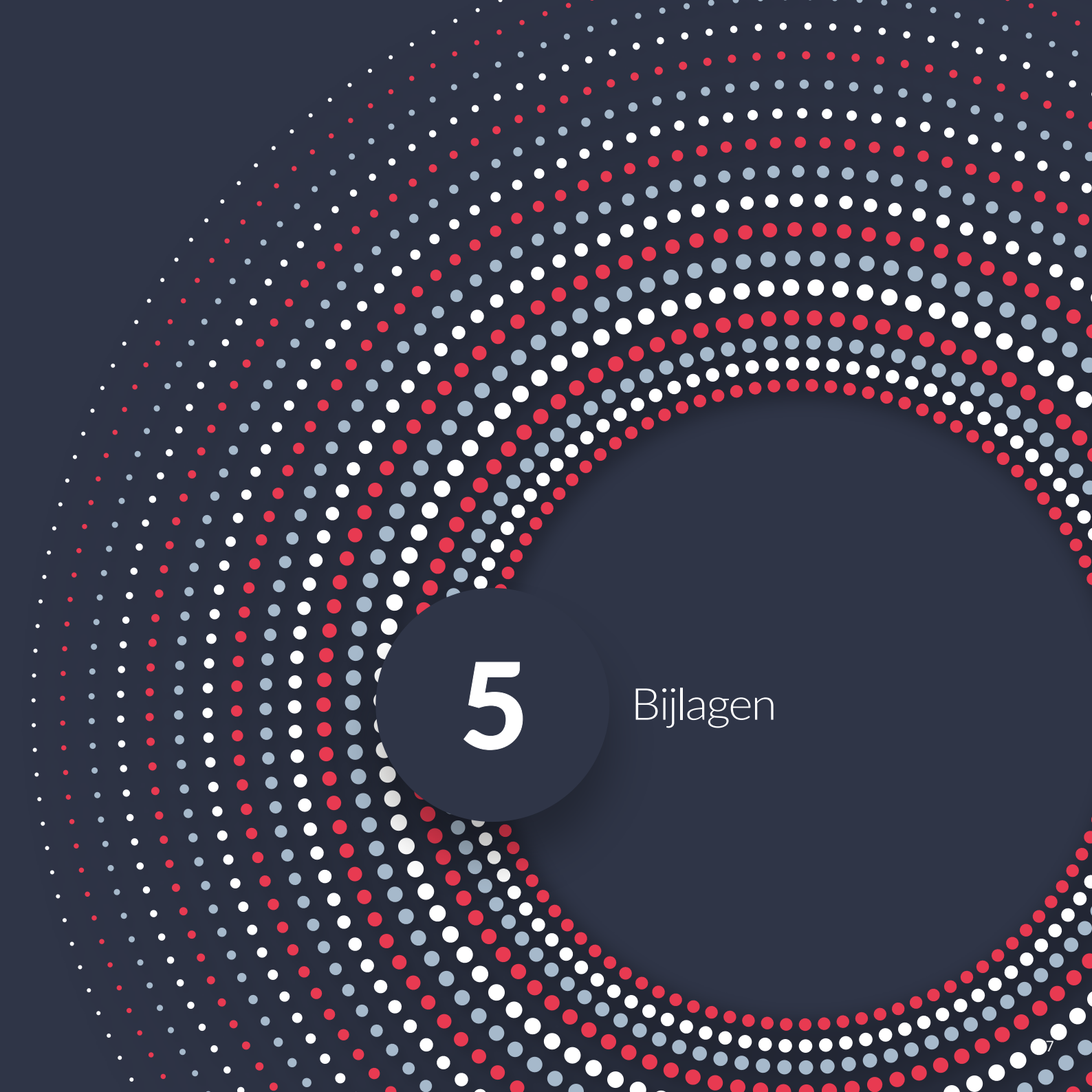
Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2029

Gemeente	Directe vervoers- kosten	Directe vervoers- kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoers- kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.051.332	€ -	€ 200	€ 28.365	€ 10.022	€ 1.294.130
Maasgouw	€ 658.774	€ -	€ 200	€ 21.959	€ 7.608	€ 665.091
Nederweert	€ 530.332	€ -	€ 200	€ 13.459	€ 5.439	€ 659.038
Roerdalen	€ 607.529	€ -	€ 200	€ 23.699	€ 6.469	€ 745.279
Roermond	€ 989.848	€ 74.608	€ 200	€ 29.322	€ 19.013	€ 1.225.701
Weert	€ 1.098.112	€ -	€ 200	€ 20.867	€ 15.955	€ 1.306.735
TOTAAL	€ 4.935.928	€ 74.608	€ 1.200	€ 137.671	€ 64.506	€ 5.895.974

‘Winstopslag’ GGZ-vervoer 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 GGZ-vervoer 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 2026

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	92.572	-	-	92.572	10,00%	24.236	9.257	-	68.336	59.078
Hardware	43.464	-	-	43.464	33,33%	17.898	14.486	-	25.566	11.079
Inrichting en verbouwing	84.836	-	-	84.836	4,00%	8.266	3.393	-	76.570	73.176
Technische installaties	75.462	-	-	75.462	6,67%	4.398	5.033	-	71.064	66.031
Software	29.467	-	-	29.467	10,00%	6.949	2.947	-	22.519	19.572
Totaal Wmo-vervoer	325.801	-	-	325.801		61.747	35.117	-	264.054	228.937

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2027-2029

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	49.821	40.564	31.307
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	69.783	66.389	62.996
Technische installaties	60.997	55.964	50.931
Software	16.625	13.679	10.732
Totaal Wmo-vervoer	197.227	176.596	155.965
Totaal-generaal	197.227	176.596	155.965

5.2 Staat van reserves

Tabel Staat van reserves 2026

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bij-boeking van de rente	Overige ver-meerderingen	Verminderin-gen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tus-sentijds via begrotings-wijziging	Bestemming van het resul-taat 2026	Reserves na bestemming ultimo 2026
Reserves								
Algemene reserve	725.949	-	-	-	725.949	-	-	725.949
Bestemmingsreserve Data-Analyse	41.192	-	-		41.192	-	-	41.192
Bestemmingsreserve ICT	18.374	-	-	6.125	12.250	-	-	12.250
Totaal Reserves	785.515	-	-	6.125	779.391	-	-	779.391

Tabel Staat van reserves 2027-2029

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2027	Reserves na bestemming ultimo 2028	Reserves na bestemming ultimo 2029
Reserves			
Algemene reserve	725.949	725.949	725.949
Bestemmingsreserve Data-Analyse	41.192	41.192	41.192
Bestemmingsreserve ICT	6.125	0	-
Totaal algemene reserves	773.266	767.141	767.141

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.

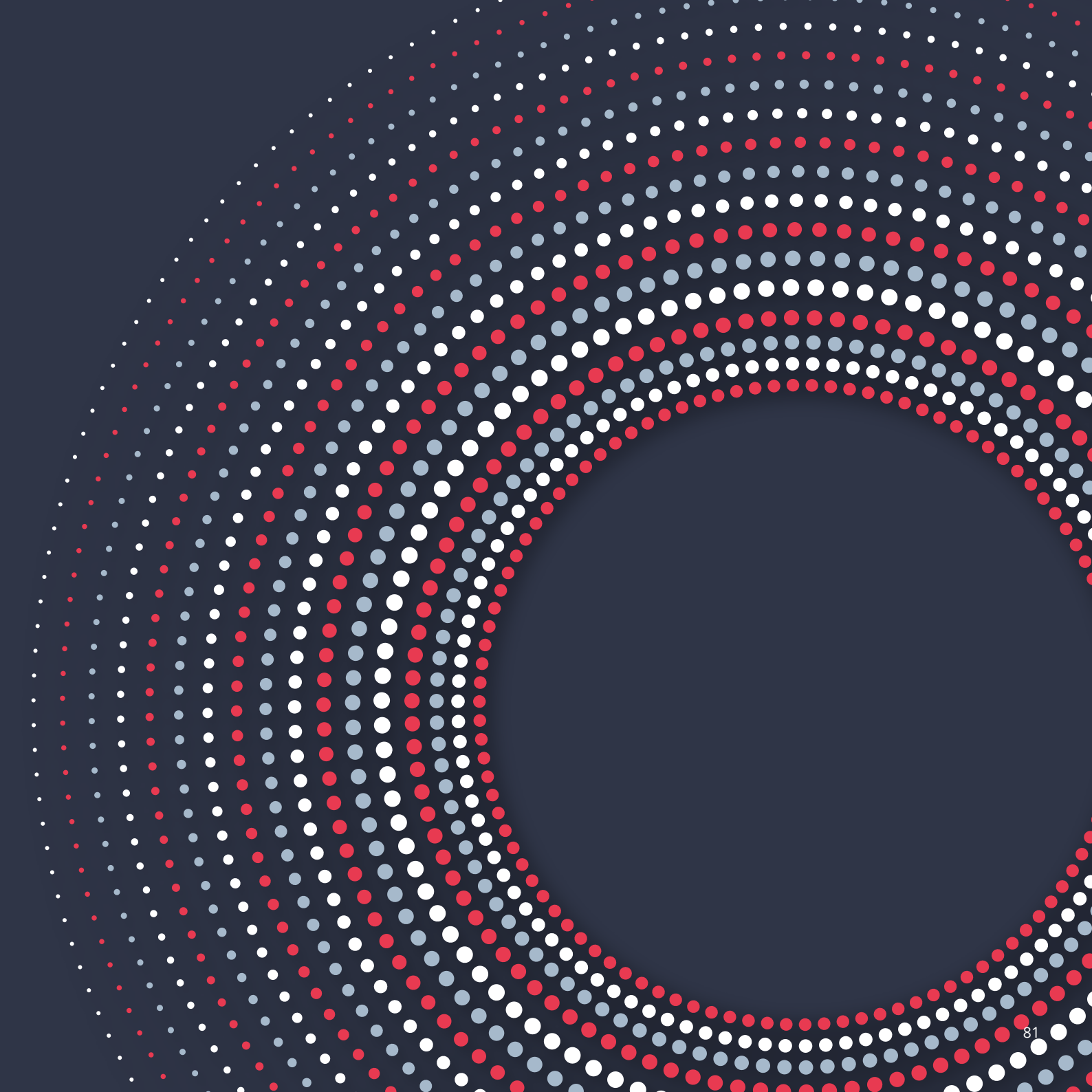
Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150.000

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
--------------------------------------	--	---------





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.

Jaarverslag 2024



Jaarverslag

1. Voorwoord	3
2. Omnibuzz	6
3. Omnibuzz in ontwikkeling in 2024	8
4. Pijler 1: Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren	10
5. Pijler 2: Efficiënt organiseren van doelgroepenvervoer	14
6. Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie	20
7. Compliance	26
8. Omnibuzz in cijfers	32
9. Overlegstructuren	40
10. Personeel	46
11. Communicatie	48
12. Programmaverantwoording	52

Jaarrekening

13. Balans	66
14. De programmarekening	80
15. Overige gegevens	88
16. Rechtmatigheidsverklaring	90
18. Bijlagen	100

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag 2024 en de jaarrekening 2024. Ook in 2024 heeft de eerder door ons geconstateerde groei in reizigersvolume doorgezet. Het lijkt erop dat de vervoersdip, die ontstaan is tijdens de COVID-19 pandemie, voorbij is en dat het herstel doorzet. De door ons uitgevoerde data-analyse laat zien dat de groei in het aantal ritten en zones met name voortkomt uit de groep klanten die nieuw instromen.

1.1 Publieke mobiliteit

Deze door ons geconstateerde groei treedt in meerdere regio's op. Het is niet ongemerkt gebleven en heeft geleid tot een thema dat in 2024 landelijk zeer veel aandacht heeft gekregen: publieke mobiliteit. In heel Nederland is sprake van stijgende vergrijzing en slechte(re) bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen met openbaar vervoer. Dit resulteert in een toenemende druk op collectieve vervoerssystemen zoals Omnibuzz en zorgen over de houdbaarheid (aanbod, kwaliteit en financiën) van de (openbaar) vervoerssystemen in Nederland.

Meerdere verantwoordelijke Ministeries overleggen, samen met experts en vertegenwoordigers van provincies en vervoerssystemen, over een nieuwe opzet. Het doel is een dusdanig vergaande integratie van het huidige openbaar vervoerssysteem en de collectieve vervoerssystemen, waarmee iedere burger in Nederland kan reizen met het voor hem/haar meest geschikte vervoersmiddel of een combinatie hiervan. Beschikbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid staan hierbij voorop.

Wij zijn, vanwege de unieke positie die Limburg heeft, nauw betrokken bij deze overleggen. Limburg is uniek, omdat de OV-concessie en het Wmo-doelgroepenvervoer op dezelfde schaal zijn georganiseerd. Daarnaast werken Omnibuzz, de Provincie Limburg en Arriva nauw samen en realiseren nieuwe mogelijkheden. In 2025 zullen de gemeenten betrokken worden bij dit thema. Wij zullen (on)mogelijkheden met elkaar verkennen en nagaan op welke wijze publieke mobiliteit kan worden geïntroduceerd in Limburg. De introductie zal zeker leiden tot aanpassingen bij Omnibuzz, de gemeenten en Arriva, en zeker ook gevolgen hebben voor een aantal klantgroepen.

1.2 Vraagspreiding

De introductie van vraagspreiding heeft voor zekerheid gezorgd voor onze klanten. De tijdigheid van ophalen en afzetten is in overeenstemming met de afspraken. Het instrument is echter geen wondermiddel. Een blijvende stijging van de vraag betekent niet dat de vervoerders zomaar kunnen bijschakelen. Het tekort aan kundige chauffeurs blijft een groot probleem (ook in het openbaar vervoer) en stelt de vervoerders voor uitdagingen. De vele klanten met bijzondere indicaties maken de puzzel om iedereen tijdig en kwalitatief verantwoord te vervoeren, steeds complexer. Ondanks deze maatregel en het tekort aan chauffeurs, zijn wij zeer tevreden over de geleverde kwaliteit. Dat geldt ook voor onze klanten, die ons waarderen met een 8,3.

1.3 Ravijnjaar

Naar aanleiding van het ravijnjaar hebben een aantal gemeenten ons – terecht – gevraagd indringend te kijken naar

mogelijkheden om de kosten om te buigen. Omnibuzz is van mening dat dit kan, echter als uitvoerend orgaan kunnen wij niets aan de afgegeven indicaties veranderen. Wij kunnen gemeenten wel wijzen op een andere wijze van het indicatiestellen dan wel het heroverwegen ervan. Meerdere gemeenten staan hier open voor en dat zorgt ervoor dat wij de eerste veranderingen in de indicaties al hebben kunnen zien in 2024.

In het jaarverslag 2023 constateerden wij al dat het ons doel is ervoor te zorgen dat inwoners zoveel mogelijk hun vervoerbehoefte op eigen kracht kunnen realiseren. Het beheersbaar houden van de begrotingen van zowel de Provincie Limburg als de gemeenten staat hierin voorop. Dit doel was ook in 2024 het uitgangspunt en zal ook de komende jaren ons doel blijven.

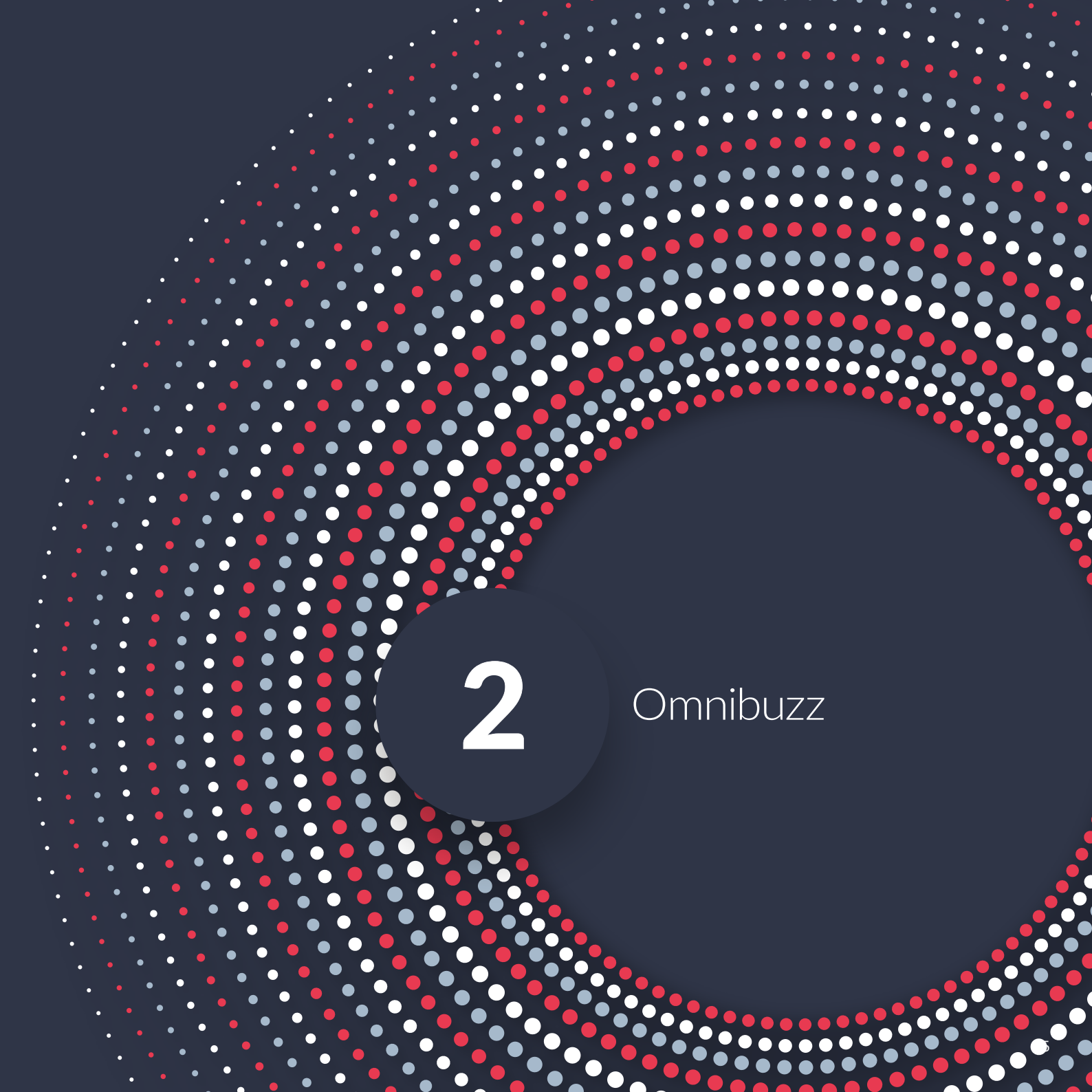
Er is nog veel meer te vertellen over wat Omnibuzz in 2024 heeft gedaan. Daarom nodigen wij u uit het jaarverslag 2024 te lezen. Dit jaarverslag vindt u ook op onze website: www.omnibuzz.nl. Neem dan ook eens een kijkje op de pagina ReisWijzer <https://www.omnibuzz.nl/reiswijzer/>. Op deze pagina kan iedere inwoner, klant en indicatiesteller alle beschikbare reismogelijkheden in de eigen gemeente zien. Wij hebben ReisWijzer zelf ontwikkeld, aangezien de website www.ikwilvervoer.nl in 2024 heeft aangekondigd te stoppen. Het resultaat mag er zijn.

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 (GR) die verantwoordelijk is voor hoofdzakelijk 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 optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. Omnibuzz voert tevens in een aantal gemeenten ander kleinschalig vervoer uit in opdracht van die gemeente(n).

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.”

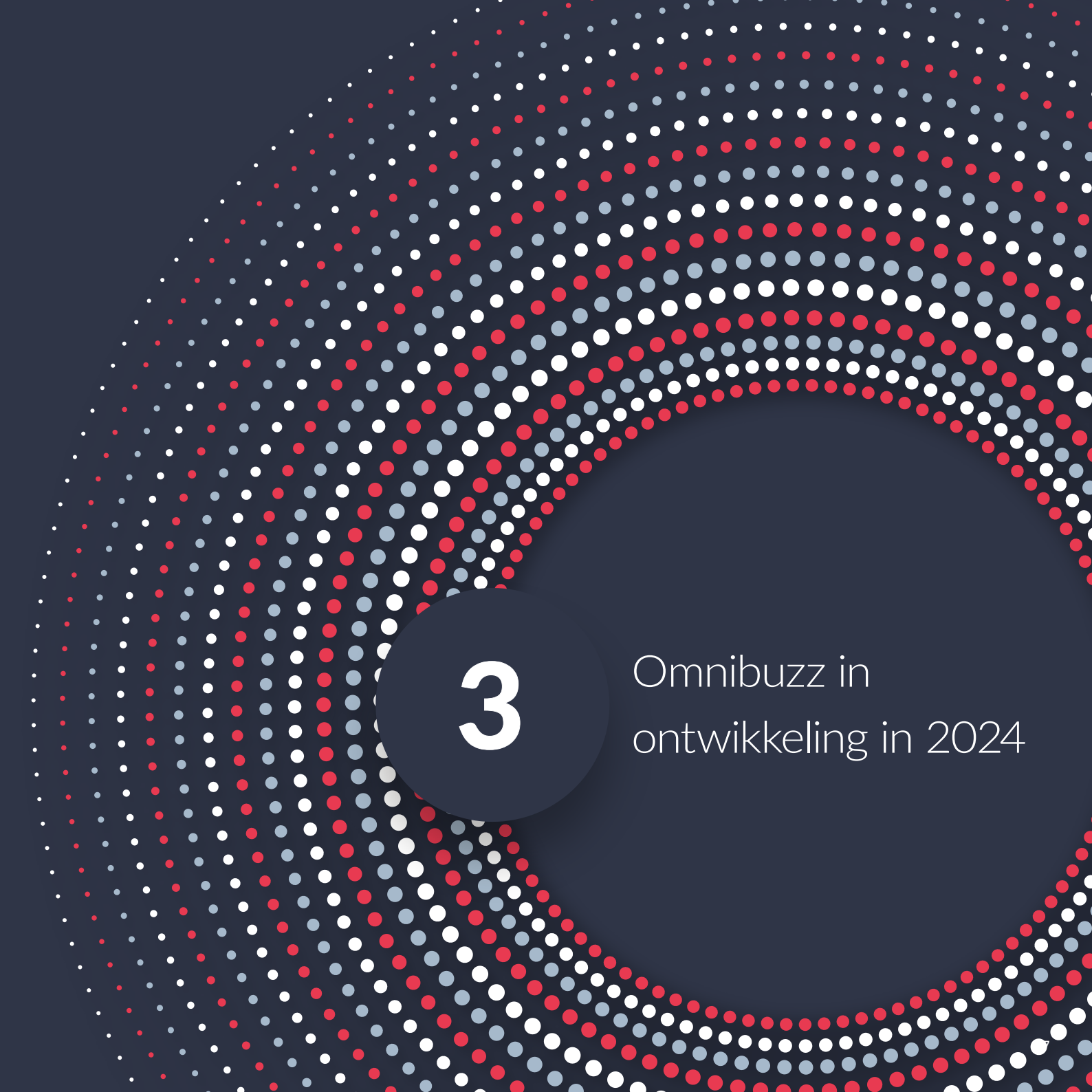
Uit onze missie blijkt een sterke focus op duurzaam en kwalitatief hoogwaardig vervoer. Het doel van Omnibuzz is de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer te bieden.

Omnibuzz zorgt dat klanten - vooral diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren.

Wij blijven voortdurend optimaliseren en ontwikkelen zodat het vervoer, ondanks groeiende uitdagingen, beheersbaar blijft voor de 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** Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer.
- 3** Omnibuzz als slimme organisatie.



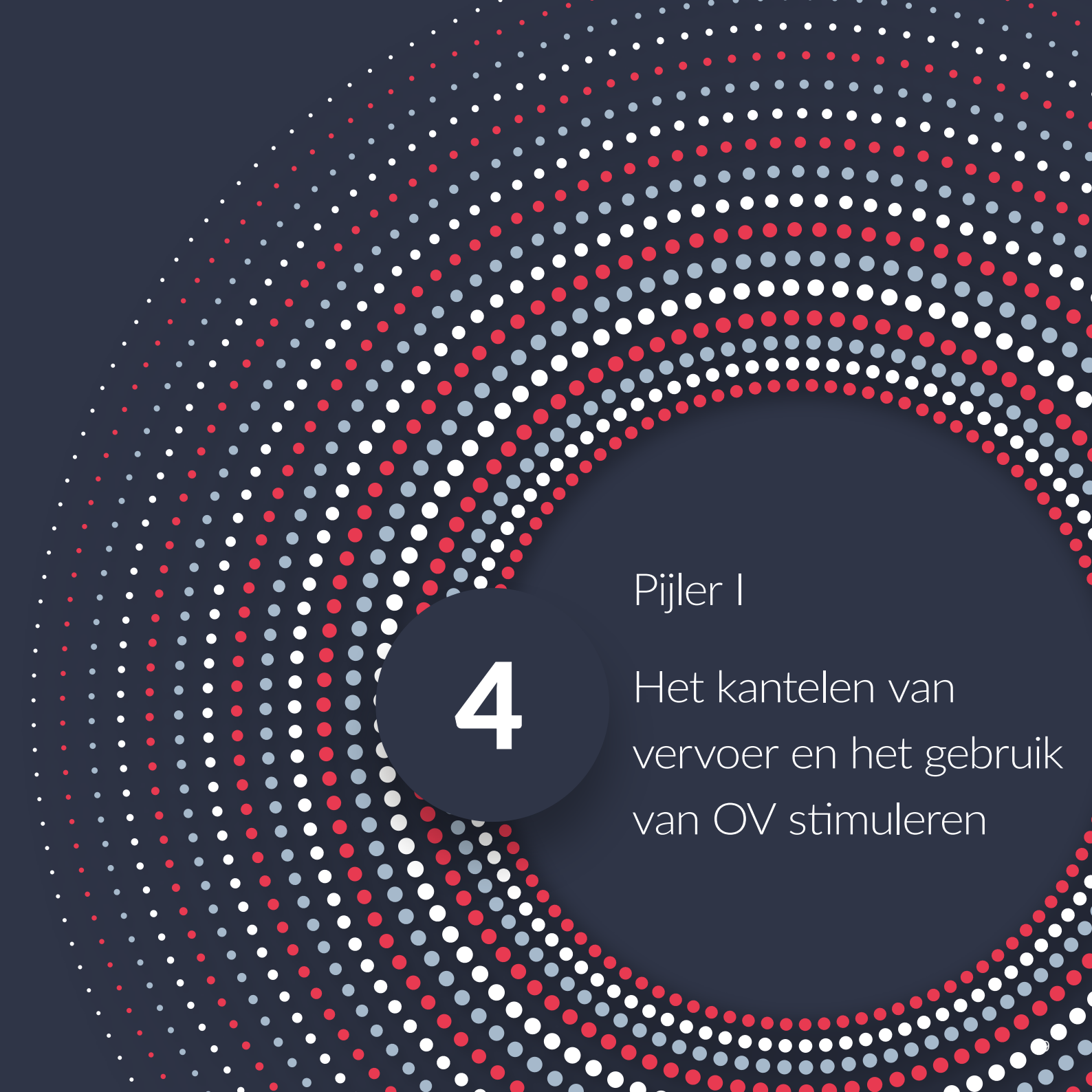
3

Omnibuzz in
ontwikkeling in 2024

3. Omnibuzz in ontwikkeling in 2024

In 2024 heeft Omnibuzz zich specifiek met drie thema's beziggehouden: publieke mobiliteit, instroom van ander doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer) en digitoegankelijkheid. Aan de hand van de drie pijlers van Omnibuzz worden alle relevante ontwikkelingen omschreven en brengen wij de cijfers van Omnibuzz in kaart. Hoe wij hiermee aan de slag zijn gegaan, leest u in dit jaarverslag.





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

In 2021 is de samenwerking tussen Omnibuzz, Provincie Limburg en Arriva naar aanleiding van het rapport 'Iedereen Mobiel' geïntensiveerd. In de loop van 2023-2024 is in deze samenwerking het thema publieke mobiliteit steeds vaker onderwerp van gesprek geweest, mede door een groeiende landelijke discussie. Landelijk heeft niet alleen het OV, maar ook het doelgroepenvervoer een aantal uitdagingen in de toekomst. Limburg heeft door zijn unieke situatie de aandacht getrokken van onder andere het Ministerie van Infrastructuur en Waterschappen (I&W), dat in 2024 de rol van kartrekker publieke mobiliteit op zich heeft genomen.

Dit heeft tot gevolg gehad dat de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz het afgelopen jaar meerdere gesprekken hebben gevoerd met het Ministerie van I&W over publieke mobiliteit en de mogelijkheden in Limburg. Er is een concept plan van aanpak 'Publieke mobiliteit in Limburg' opgesteld dat in april is vastgesteld door de Provincie Limburg, Omnibuzz en Arriva. In dit plan van aanpak staat omschreven wat publieke mobiliteit omvat, gerelateerd aan landelijke ontwikkelingen. Ook zijn de opgaven en kansen beschreven die Limburg kent, zoals vergrijzing, personeelscapaciteit, balans tussen stedelijk en landelijk gebied, bereikbaarheid voor iedereen, leefbaarheid, brede welvaart en duurzaamheid. Dit alles komt samen in twee actielijnen:

- Actielijn I: Het creëren van een gedeeld en breed gedragen gezamenlijk perspectief voor publieke mobiliteit met een concreet handelingsperspectief voor betrokken partijen.
- Actielijn II: Aan de slag in Limburg middels proeven, experimenteren en pilots om te leren van lessen en data te

verzamelen. Onder andere vervoersarmoede, ontschotten, MaaS-applicaties en flexvervoer zijn onderwerpen waarop in de praktijk wordt ingezet.

Om de komende jaren projecten over bovengenoemde onderwerpen uit te kunnen zetten, is samenwerking tussen de gemeenten, zowel sociaal domein als mobiliteit, de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz noodzakelijk. Publieke mobiliteit raakt namelijk niet alleen de Wmo-reizigers maar alle inwoners van Limburg. Om hierin een eerste stap te maken, is er eind 2024 een aanvraag ingediend voor financiering van projecten vanuit de Regiodeal Noord-Limburg, zodat wij kunnen starten met experimenteren met publieke mobiliteit. Het experimenteren gebeurt middels een pilot gericht op het combineren van OV en Wmo-vervoer, waarbij ingezet wordt op een servicelijn, het rijden van de first-and-last mile van en naar bediende haltes en één vervoerskenmerk. In 2025 volgt de uiteindelijke beoordeling van de aanvraag van de Regiodeal Noord-Limburg waarna begonnen wordt met de uitrol van een pilot.

4.2 Rapport 'Iedereen Mobiel'

Parallel aan publieke mobiliteit, is gewerkt aan de aanbevelingen uit het 'Iedereen Mobiel' rapport. Een rapport gericht op het reisgedrag, de mobiliteitsbehoeften van 55-plussers in Limburg en de sturingsmogelijkheden voor deze doelgroep, zodat zij zo lang mogelijk zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV. De aanbevelingen in dit rapport hebben geleid tot een gezamenlijk actieplan. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit dit actieplan zijn vertaald in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg en dus aansluiten bij actielijn II van het plan van aanpak 'Publieke mobiliteit in Limburg'.

In 2024 heeft Omnibuzz, naar aanleiding van actielijn II, mogelijkheden onderzocht die het gebruik van de Voor Elkaar

Pas (VEP) kunnen stimuleren. Tevens is onderzocht welke (medische) ritten mogelijk niet door gemeenten vergoed hoeven te worden. Hieronder leest u een beschrijving van deze projecten.

Onderzoek mogelijkheden gebruik van de Voor Elkaar Pas (VEP) stimuleren

Omnibuzz biedt, in samenwerking met Arriva, de Voor Elkaar Pas (VEP) aan. Deze pas combineert twee vervoersvormen, OV en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Dit product is afgestemd op de doelgroep. Een begeleider kan gratis met de VEP-klant meereizen in het OV van Arriva in Limburg, indien de klant beschikt over een begeiderspas van Arriva. Eind 2024 heeft 23,5% van onze klanten een VEP en 85,8% daarvan heeft ook een begeiderspas.

Om het gebruik van de VEP te stimuleren, zet Omnibuzz in op een brede informatieverstrekking over de VEP in de nieuwsbrieven. Daarnaast krijgen nieuwe klanten van Omnibuzz een informatiepakket over de mogelijkheden van de VEP en hoe deze bijdraagt aan de algehele mobiliteitsvrijheid van de klant. Omnibuzz heeft in 2024 het gebruik en de inzet van de VEP onderzocht. Niet alleen is gekeken naar mogelijke kansen om vervoer te bundelen. Ook is gekeken naar hoe bij de doelgroep de drempel om gebruik te maken van het OV verlaagd kan worden. Hiervoor zijn twee pilots uitgerold:

- Pilot gratis Arriva-OV als voorloper op het Wmo-vervoer.
- Pilot aanbieden gratis dagkaarten aan nieuwe VEP-klanten.

Pilot gratis Arriva-OV als voorloper op het Wmo-vervoer

Wij hebben, samen met de Provincie Limburg en Arriva onderzocht hoe de toekomstige/potentiële Wmo-reizigers makkelijker en langer aan het OV kunnen deelnemen. Aanvragers van een Wmo-vervoersindicatie, die hiervoor werden afgewezen, hebben de kans gekregen een jaar lang gratis met Arriva-OV in Limburg te reizen. Er zijn 50 'vrij reizen'-kaarten beschikbaar gesteld. De gemeente

Sittard-Geleen (stedelijk gebied) en de gemeente Horst aan de Maas (landelijk gebied) waren pilotgemeenten. Omdat het aantal aanmeldingen lager was dan verwacht, is eind 2024 besloten de 'vrij reizen'-kaarten niet als voorloper aan deze doelgroep te verstrekken. In 2025 wordt verder onderzocht welke voorliggende voorzieningsmogelijkheden wel geschikt zijn voor deze doelgroep.

Pilot aanbieden gratis dagkaarten aan nieuwe VEP-klanten

Arriva heeft begin 2024 een aantal dagkaarten voor het openbaar vervoer van Arriva ter beschikking gesteld aan klanten die vanaf 2023 een VEP hebben aangeschaft en geen gebruik hebben gemaakt van het OV. Het doel hiervan was de drempel te verlagen en de klant te stimuleren om, gebruik te maken van het OV, eventueel gecombineerd met Omnibuzz-vervoer. Deze pilot heeft geen duidelijke resultaten opgeleverd. In 2025 worden andere mogelijkheden om het gebruik van de VEP te stimuleren verder onderzocht.

Onderzoek welke (medische) ritten mogelijk niet door gemeenten hoeven te worden vergoed

Om een duidelijk beeld te krijgen van welke Wmo-ritten mogelijk onder het zittend ziekenvervoer (ZZV) vallen, heeft Omnibuzz de ritdata geanalyseerd. Hieruit is gebleken dat 1% van alle Wmo-ritten mogelijk uitgevoerd kan worden door ZZV. Dat betekent dat gemeenten mogelijk € 200.000,- (afgerond) kunnen besparen als er actief op gestuurd wordt, maar er zijn wel kanttekeningen te maken.

Van de 1% Wmo-ritten die nu onderzocht zijn, kan niet gesteld worden dat deze ritten allemaal vallen onder de voorwaarden van ZZV. Dit heeft ermee te maken dat Omnibuzz, wegens de AVG-wetgeving, niet voor iedere afzonderlijke rit data mag opslaan ten behoeve van het reisdoel. Klanten kunnen namelijk ook reizen naar het ziekenhuis voor ziekenbezoek, vrijwilligerswerk of andere behandelingen die niet vallen binnen de ZZV. Bovendien staat de eigen bijdrage voor de klant van € 118,00 bij gebruik van ZZV voordat tot volledige vergoeding wordt overgegaan, bij een

beperkt gebruik niet in verhouding tot de klantbijdrage van Omnibuzz van € 0,91- € 1,02 per zone.

Samen met het bestuur van Omnibuzz is besloten in 2025 verder onderzoek uit te voeren ten aanzien van ZZV. Denk hierbij aan:

- › Nader onderzoek naar klanten die in een Wlz-instelling wonen.
- › Richtlijn indicatiestelling met als optie ZZV.
- › Dataonderzoek met weergave in Marap ten aanzien van ZZV.
- › Actieve informatievoorziening over ZZV.

Als wij meer klanten willen toeleiden naar het ZZV, zullen wij ze moeten attenderen op de mogelijkheid gebruik te maken van ZZV. Wij zullen hiervoor de website en nieuwsbrief van Omnibuzz gebruiken. Daarnaast overlegt Omnibuzz met de drie grootste zorgverzekeraars in Limburg over mogelijkheden om deze vergoedingsregeling (extra) onder de aandacht te brengen.

4.3 Ander (lokaal) vervoer

Mede door de terugtrekkende beweging van het OV groeit het aanbod in aanvullend (lokaal) vervoer. Via initiatieven als Trendsportal en ikwilvervoer.nl, sturen wij actiever op het gebruik van alternatief vervoer in brede zin. Bij deze initiatieven betrekken wij de ontwikkelingen op het gebied van gezamenlijke 'multimodale' samenwerking in reisinformatie (MaaS).

Trendsportal is in 2022 gestart met de pilot 'Kommee'. Aan deze pilot neemt Omnibuzz ook deel. Kommee is een initiatief dat alle vervoersvormen onder de aandacht brengt van inwoners van een gemeente door het organiseren van informatiebijeenkomsten en praktijkdagen.

Het afgelopen jaar is Kommee bezig geweest met het uitbreiden van OV-ambassadeurs. Deze ambassadeurs ondersteunen reizigers met een mobiliteitsbeperking tijdens hun reis met het OV. Het thema vervoersgelegenheid en de

leefbaarheid/bereikbaarheid staan centraal bij Trendsportal, evenals het toegankelijk maken en behouden van het gehele vervoersaanbod. In 2023 heeft een themasessie plaatsgevonden omtrent genoemde thema's. De Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz hebben hieraan deelgenomen en hun visies gedeeld.

In 2024 heeft dit een vervolg gekregen, omdat Trendsportal zich heeft aangesloten bij de samenwerking tussen de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz. De thema's van Trendsportal en het project 'Kommee' sluiten aan bij de doelstelling van publieke mobiliteit. Samen met Trendsportal, Arriva en de Provincie Limburg hebben wij de aanvraag voor de Regiodeal Noord-Limburg opgesteld en ingediend.

Sinds 2017 konden gebruikers van de website en klanten van Omnibuzz op www.ikwilvervoer.nl algemene reisinformatie raadplegen en zien welke vervoersvormen er aangeboden worden in hun gemeente. Denk hierbij aan doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en maatwerkvarianten. Deze informatie hebben de Wmo-consulenten gebruikt in hun keukentafelgesprekken door te kijken welke andere vervoersvormen er mogelijk zijn voor mensen die een Wmo-indicatie aanvragen.

In 2024 heeft Omnibuzz geconstateerd dat de website niet meer up to date was. Daarnaast gaf de aanbieder van de website aan te stoppen met deze website, omdat de website commercieel gezien niet meer interessant was voor de aanbieder.

Omnibuzz heeft toen besloten het contract op te zeggen en zelf een website te bouwen; de ReisWijzer <https://www.omnibuzz.nl/reiswijzer/>. Vanaf 1 januari 2025 is actuele informatie van alle vervoersinitiatieven op een nieuwe toegankelijke Omnibuzz-website beschikbaar. Wij beheren deze website zelf, zodat hij ook up to date blijft.

Vanaf 2025 zal Omnibuzz de ReisWijzer als een betrouwbaar instrument inzetten bij gebruikers/klanten, Wmo-consulenten en andere medewerkers van gemeenten.



5

Pijler II

Efficiënt organiseren
van doelgroepen-
vervoer

5. Pijler 2: Efficiënt organiseren van doelgroepenvervoer

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.

5.1 Efficiënt CVV

De aanbesteding van de huidige vervoerscontracten loopt van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024. Het dagelijks bestuur heeft in 2023 besloten om de vervoerscontracten voor het Wmo-vervoer te verlengen met 3 jaar (1 januari 2025 tot en met 31 december 2027). Met de verlenging van de vervoerscontracten, willen wij bevorderen dat door de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties kunnen worden aangegaan en dat er geïnvesteerd kan worden in meer duurzame voertuigen. Vervoerders zelf zagen ook liever een verlenging van de huidige overeenkomst dan een nieuwe aanbesteding in deze lastige tijd. Bovendien geeft dit meer ruimte om te onderzoeken hoe bij de nieuwe aanbesteding (start 1 januari 2028) Zero Emissie Doelgroepenvervoer gerealiseerd kan worden. Verder is de verwachting dat opnieuw aanbesteden leidt tot een kostenstijging omdat nieuwe prijsafspraken met vervoerders gemaakt moeten worden. 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.

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.

Bij uitzondering wordt bij het bereiken van de maximale capaciteit gebruikgemaakt van een tijdelijke en lokale aannamestop. Omdat Omnibuzz een aannamestop wil voorkomen, is in 2023 de piekspreidingsmodule ontwikkeld voor de ritreserveringssoftware. Met deze module wordt sturing gegeven aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering. Ritten worden tijdens de reservering verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten. In 2023 hebben wij piekspreiding bij één vervoerder ingezet. Inmiddels wordt deze module door alle vervoerders gebruikt. Sinds eind 2024 genereren wij relevante data waarmee Omnibuzz de effecten in 2025 goed kan monitoren en evalueren.

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. Tevens is er aandacht voor het meldpunt verward gedrag (dementie), de reisbudgetten en de kosten van maatwerk en aanvullende reisspecificaties.

5.2 Online ritten reserveren

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maakt Omnibuzz zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk onder andere via taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-) ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangemoedigd en daar waar nodig, bieden wij ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder doorontwikkeld naar meer gebruikersgemak voor de klant en om de digitalisering van onze dienstverlening mogelijk te maken. Ook zijn wij in 2024 met een uitgebreide promotiecampagne gestart. Intussen wordt

ruim 6% van de gereden ritten geboekt via MijnOmnibuzz en daarmee ruim een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst (vaste planning en taxipoints).

MijnOmnibuzz is de opvolger van ons online klantportaal en is in 2023 gelanceerd. Klanten kunnen:

- › Ritten boeken, wijzigen en inzien.
- › Klantgegevens inzien en contactgegevens wijzigen.
- › Facturen inzien en downloaden.
- › Gemakkelijk contact zoeken met onze klantenservice (contactformulier).

In 2024 is de gebruiksvriendelijkheid van MijnOmnibuzz vergroot door:

- › Een vereenvoudiging van het aanmaken van een nieuw wachtwoord.
- › Zichtbare duidelijkheid over de geldigheid van de voersvoorziening en de OV-begeleiderskaart.
- › Het instellen van een maximum aan de vooruit te reserveren periode.
- › Het tonen van de indicaties doof/slechthorend en blind/slechtziend.
- › Het tonen van de eigen bijdrage direct na het reserveren.
- › Het starten van een mailcampagne.

In eerste instantie zijn alle gebruikers geïnformeerd over de gebruiksmogelijkheden van MijnOmnibuzz middels een videocampagne. Vanaf september 2024 hebben wij alle nieuwe gebruikers deze videocampagne toegestuurd.

Daarnaast is de functionaliteit intern verbeterd door het zichtbaar maken van het aantal (geslaagde) inlogpogingen van de klant en het bijhouden van de mutaties met betrekking tot de contactgegevens. Een aantal gewenste wijzigingen, zoals aansluiting op de piekspreidingsmodule en het tonen van een alternatief OV-advies hebben wij in 2024 voorbereid en zullen wij in 2025 implementeren.

Het online portaal voldoet aan alle wettelijke eisen qua veiligheid en toegankelijkheid. Deze digitalisering leidt tot

grotere efficiëntie bij ritreservering omdat de medewerkers meer aandacht kunnen besteden aan de klanten die dit nodig hebben.

Door het proactief aanmaken van MijnOmnibuzz accounts voor klanten met een e-mailadres, is het aantal accounts in 2024 met 78% gestegen. Het hebben van een account wanneer het e-mailadres bekend is, is nu genormaliseerd. Met de toename van het aantal accounts is het aantal gereden ritten, geboekt via MijnOmnibuzz, ook gestegen. Samen met de vaste ritten (geautomatiseerd proces), de taxipoint-boeking en de MijnOmnibuzz-reserveringen werden in december meer dan 25% van de ritten buiten het callcenter geboekt.

5.3 Meldpunt beperkte zelfregie

Naar aanleiding van de nieuwe indicaties ten aanzien van beperkte zelfregie, ingevoerd vanaf 1 januari 2019, heeft Omnibuzz een meldpunt beperkte zelfregie ingericht.

Om erop toe te zien dat huidige klanten de juiste begeleiding krijgen en zo lang mogelijk zelfstandig kunnen deelnemen in het Omnibuzz-vervoer, kunnen chauffeurs of callcentermedewerkers melding maken bij Omnibuzz bij (vroegtijdige) signalen van beperkte zelfregie. Hiervoor worden zowel de chauffeurs als callcentermedewerkers getraind via het TX-keurmerk of Samen Dementievriendelijk. Wij sturen de melding, al dan niet voorzien van een advies, aan de gemeenten. Zij kunnen dan de huidige indicatie van desbetreffende klant heroverwegen dan wel veranderen. In 2023 en 2024 heeft Omnibuzz geïnvesteerd in het efficiënter bijhouden van meldingen en de eventuele opvolging hiervan.

Omdat wij merken dat er een groeiende zorgbehoefte is bij onze klanten, is het van belang dat de meldingen juist beoordeeld worden en de adviezen richting gemeenten zorgvuldig worden behandeld.

Daarom zullen wij in 2025 het meldpunt beperkte zelfregie gaan evalueren.

5.4 Data-analyse

Omnibuzz maakt gebruik van vervoerdata die wij gebruiken voor onze rapportage-instrumenten, contractbeheer en (advisering over) kostenbeheersing. Wij hechten waarde aan data-analyse, zodat de kwaliteit en de efficiëntie van het vervoer optimaal blijft, het vervoer beheersbaar en de adviesfunctie richting gemeenten optimaal ingevuld kan worden. Er is ingezet op proactieve analyse van beschikbare data omdat Omnibuzz in de toekomst wil doorgroeien naar een voorspellend vermogen.

In 2023 heeft Innervate in opdracht van Omnibuzz een datagedreven onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van het vervoer sinds COVID-19. Het doel van het onderzoek is meer inzicht krijgen in de samenstelling van de vervoersvraag en zo een betere inschatting kunnen maken van de toekomstige ontwikkeling van het vervoer. Met datzelfde doel heeft Moventem een klantonderzoek uitgevoerd, waarbij klanten ingedeeld zijn in groepen, zoals bijvoorbeeld nieuwe klanten of klanten die aanmerkelijk minder zijn gaan reizen. Zo krijgen wij zicht op waarom nieuwe pashouders zijn gaan reizen met Omnibuzz en andere pashouders juist minder of helemaal niet meer reizen. De omvangrijke resultaten zijn in 2024 gedeeld met gemeenten en vormen de basis voor onze verdere advisering.

Omdat er behoefte was aan verdieping heeft Pipple Data Science in 2024 een onderzoek uitgevoerd op basis van de beschikbare data van Omnibuzz, gericht op het voorspellende vermogen uit de data. De belangrijkste indicator voor het vervoer is heel simpel gezegd het vervoer in voorgaand jaar. Dit is niet nieuw, maar wordt wel – op Omnibuzz-schaal – bevestigd door de analyse. Daarnaast zijn er individuele klanten die eruit springen. Samen met gemeenten proberen wij deze excessen aan te pakken. In 2025 kijken wij naar een mogelijke voortzetting met Pipple Data Science.

Omnibuzz heeft zich in 2024 ook zelf ontwikkeld op het gebied van data-analyse. Zo heeft Omnibuzz op verzoek van een gemeente een dashboard in PowerBI ontwikkeld met specifieke data voor de gemeente. Gemeenten kunnen

hiermee zelf bepaalde data, specifiek voor hun gemeente, analyseren en wellicht sturing geven op beleidsmatig niveau dan wel via de indicatiestelling. In 2025 wordt voor elke gemeente een dashboard ontwikkeld, waarbij de gemeente zelf kan bepalen welke data in het dashboard wordt opgenomen.

5.5 Themasesessie Wmo-consulenten

In 2023 is Omnibuzz gestart met het organiseren van themasessies voor Wmo-consulenten. Deze themasessies omvatten belangrijke en relevante thema's ten aanzien van doelgroepenvervoer. Hiermee kan Omnibuzz blijven inzetten in de advisering aan gemeenten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. In 2024 zijn wij begonnen met het frequenter organiseren van deze themasessies bij afzonderlijke gemeenten. Dit zullen wij in 2025 doorzetten.

In deze themasessies worden gemeenten ook meegenomen in relevante thema's die actueel zijn. Zo werd in het rapport 'Iedereen Mobiel' gesteld dat er meer bewustzijn bij de Wmo-consulenten gecreëerd moet worden over de reisbudgetten. In 2024 zijn de Wmo-consulenten tijdens de presentaties bij de individuele gemeenten meegenomen in wat de kosten zijn voor de verschillende vervoersvormen naast het Omnibuzz-vervoer. Ook is besproken wat het effect is voor het toekennen van een (gelimiteerd) budget bij de klant en hoe dit zorgt voor een optimalisatie van de dienstverlening richting de klant.

5.6 Instroom leerlingenvervoer en invulling ander doelgroepenvervoer

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Samen met de desbetreffende gemeente bekijkt Omnibuzz of instroom mogelijk en wenselijk is en tegen welke voorwaarden dit kan gebeuren. Elke mobiliteitsbehoefte is bespreekbaar. Dat betekent flexibiliteit en

maatwerk voor de deelnemende gemeenten. Pas nadat een gemeente een nieuwe taak concreet heeft opgedragen aan Omnibuzz, wordt deze als zodanig ingerekend in de begrotingen. Voor het leerlingenvervoer voor zes Midden-Limburgse gemeenten was een aanbesteding noodzakelijk.

Naast instroom van doelgroepenvervoer spelen wij snel in op urgente, maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar ‘besmette’ huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuatie gedurende de wateroverlast. Omnibuzz voert ook vervoer uit voor dagbestedingslocaties van Zuyderland, SGL en Bella Vita. In 2025 zal dit verder uitgerold worden bij de overige deelnemende gemeenten. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot.

Leerlingenvervoer

De Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert hebben Omnibuzz opgedragen de aanbesteding en de uitvoering van het leerlingenvervoer uit te voeren. De gemeente Roermond heeft Omnibuzz eveneens opgedragen de aanbesteding en de uitvoering van het gym-zwemvervoer uit te voeren. Voor leerlingenvervoer zijn nieuwe vervoerders gecontracteerd, is er nieuw personeel geworven en worden nieuwe applicaties en processen gebruikt. De optimale afstemming van deze nieuwe aspecten op elkaar, zowel intern als extern, vraagt veel aandacht, tijd en zorgvuldigheid. Om de gemeenten op de hoogte te houden, zullen de beschikbare data met betrekking tot leerlingenvervoer overzichtelijk worden weergegeven in een te ontwikkelen rapportage.

Het algemeen bestuur Omnibuzz heeft op 27 september 2023 onder andere ingestemd met het instellen van een bestuurlijke adviescommissie voor het leerlingenvervoer. Via deze adviescommissie is de betrokkenheid van de bestuurders leerlingenvervoer geborgd voor de eerste fase. Tegelijk is geanticipeerd op eventuele instroom van leerlin-

genvervoer uit andere gemeenten.

Op 19 augustus 2024 is Omnibuzz daadwerkelijk gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer voor 6 Midden-Limburgse gemeenten en het gym-zwemvervoer voor Roermond. De aanbesteding is middels een Europese aanbestedingsprocedure aangeboden op Tendered. Begin 2024 is het beoordelingsteam van de aanbestedende dienst Omnibuzz samengekomen om de individuele beoordelingen te bespreken en te komen tot een definitieve beoordeling van de inschrijvingen. Dit beoordelingsteam bestond uit twee personen namens Omnibuzz en twee personen namens de deelnemende gemeenten. De aanbesteding en ook de beoordeling is begeleid door Forseti.

Vanaf start schooljaar 2024-2025 is Omnibuzz verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer en voor het gym-zwemvervoer van gemeente Roermond. Dit betekent concreet in de taakverdeling dat de individuele gemeenten verantwoordelijk zijn voor het indiceren, het besluitvormingsproces, voor het aanleveren van de leerlingengegevens en eventuele mutaties in het systeem SmartWheels.

Inmiddels maken 723 leerlingen gebruik van dit vervoer en ongeveer 1.026 leerlingen van het gym- en zwemvervoer. 723 leerlingen maken 5 dagen in de week gebruik van vervoer naar en van school. Dit komt neer op 7230 ritten per week. Op jaarbasis maken de leerlingen 40 weken gebruik van het leerlingenvervoer, Hiermee staan de huidige 723 leerlingen garant voor 289.200 ritten per jaar.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer. Wij onderscheiden hierin samengevat de volgende stappen:

- › Ritaanname en ritplanning van de vervoerder controleren.
- › Contractbeheer.
- › Factuurcontrole.
- › Kwaliteitsbeheer.
- › Klachtafhandeling.

- › Informatievoorziening en relatiebeheer.
- › Relatiebeheer vervoerders.
- › Opstellen van rapportages ten behoeve van bestuur, directie, managementteam en andere belanghebbenden.
- › Organiseren van een bestuurlijk gremium leerlingenvervoer.
- › Duiding van de kosten van de producten per gemeente.
- › Begroting en verantwoording per gemeente.

Omnibuzz hecht veel waarde aan de kwaliteit van het vervoer. Gedurende de contractperiode vindt er structureel overleg plaats tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. Na verloop van tijd (bij een stabiele uitvoering) wordt dit afgebouwd tot kwartaaloverleggen. Tijdens dit overleg komt de gang van zaken aan bod en worden klachten over of onvolkomenheden van het systeem besproken en afgehandeld. Tevens heeft Omnibuzz structurele overlegmomenten op ambtelijk niveau met de deelnemende gemeenten en met de bestuurlijke commissie leerlingenvervoer, waaraan de wethouders van de deelnemende gemeenten deelnemen.

Jeugdwet vervoer

De gemeente Weert heeft de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz opdracht verstrekt per 1 augustus 2024 het opdrachtgeverschap, contractering en contractmanagement van het vervoer in het kader van de Jeugdwet als onderdeel van het doelgroepenvervoer uit te voeren. In deze opdracht is tevens gevraagd samen met Omnibuzz en de overige Midden-Limburgse gemeenten de voorbereidingen te treffen voor een Europese aanbesteding van het vervoer in het kader van de Jeugdwet per 1 augustus 2025. Voor de gemeente Weert is per 1 augustus 2024 het jeugdwet-

vervoer weggezet middels een meervoudig onderhandse aanbestedingsprocedure. In deze procedure is gekozen voor een eenvoudiger traject omdat het voor de duur van 1 jaar gegund werd in voorbereiding op een Europese aanbestedingsprocedure.

De gemeenten Weert, Nederweert, Roermond, Maasgouw en Echt-Susteren hebben Omnibuzz in dit kader gevraagd een aantal aspecten inzichtelijk te maken, zodat zij het college kunnen adviseren over het al dan niet opdragen van dit vervoer aan Omnibuzz. Het doel is het jeugdwetvervoer op te dragen aan Omnibuzz. Hiervoor is een businesscase uitgewerkt, die gebaseerd is op het verzoek van de gemeente Weert en op de businesscase voor het leerlingenvervoer in 2023. Eind 2024 hebben de gemeenten Weert, Nederweert, Maasgouw en Echt-Susteren het jeugdwetvervoer opgedragen aan Omnibuzz. De dienstverleningsovereenkomst zal begin 2025 worden getekend.

Het jaar 2025 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het jeugdwetvervoer. In deze aanbesteding is ruimte gelaten voor eventuele instroom van jeugdigen uit de gemeenten Roermond en Roerdalen, mochten zij op een later moment besluiten toch aan te willen sluiten.

In augustus 2025 starten wij met de daadwerkelijke uitvoering van dit vervoer. Het gaat om een beperkt aantal (20-30) unieke jeugdigen. De verwachting is dat jeugdwetvervoer structureel relatief weinig beleidsmatige advisering vraagt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning dus nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.



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. Om het totale vervoer beheersbaar te 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 Ondersteuning pijlers

Het toewerken naar een meer integraal vervoerssysteem vraagt specialistische inhoudelijke kennis die Omnibuzz namens de gemeenten kan inbrengen in het overleg met de Provincie Limburg. Wij gebruiken kennis over gedragsverandering om zo gericht mogelijk te kunnen communiceren en adviseren.

De effecten van de overheidsmaatregelen en het voortdurend monitoren van de continuïteitafspraken vraagt veel van de vervoerders en van het contractbeheer door Omnibuzz. Wij passen de overeenkomsten met vervoerders zo nodig aan en borgen zo de continuïteit voor de lange termijn. Dit vraagt innovatief vermogen. Omnibuzz is hierdoor flexibeler en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels/protocollen of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften. Dit geldt voor de uitvoering van het vervoer, de contractuele inbedding en de afstemming met gemeenten. Deze flexibiliteit maakt de organisatie sterker en beter toekomstbestendig.

6.2 Andere dienstverlening en advisering gemeenten

De dienstverlening van Omnibuzz aan de deelnemende gemeenten is vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst (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 2021 geactualiseerd. In 2025 zullen wij de DVO en het productenboek evalueren en waar nodig bijstellen.

Informatie, communicatie en relatiebeheer

Omnibuzz streeft naar optimale transparantie en tracht het draagvlak voor belangrijke onderwerpen te vergroten. Gemeenten ontvangen maandelijks een managementrapportage met alle relevante cijfers op gemeenteniveau, inclusief de ontwikkeling van het vervoer ten opzichte van de begroting. Bovendien informeert Omnibuzz de gemeenten per kwartaal via voortgangsrapportages. Hierin worden ook de kostenontwikkelingen op de overige posten ten opzichte van de begroting weergegeven. Zo zijn gemeenten gedurende het hele jaar in staat om bij te sturen.

Naast de verplichte jaarlijkse stukken zoals de jaarrekening, jaarverslag en begroting, stelt Omnibuzz ieder jaar een jaarplan op. Dit plan dient als kompas voor de interne bedrijfsvoering en geeft gemeenten een concreet beeld van alle onderwerpen waarmee Omnibuzz het komend jaar bezig is of geconfronteerd wordt. Aanvullend informeren wij bestuurders periodiek middels bestuursinformatiebrieven over actuele onderwerpen, op basis waarvan zij de gemeenteraad kunnen informeren. Als aanvulling hierop worden 2 à 3 keer per jaar ook raadsinformatie- en themabijeenkomsten gehouden.

Onze relatiebeheerder heeft, zowel via mail als telefonisch, intensief contact met de gemeenten over diverse onderwerpen. Naast inhoudelijke vragen, heeft Omnibuzz in 2024 ook meermaals contact gehad met de gemeenten aangaande klachten die betrekking hebben op verward gedrag of agressie. Om het contact te versterken, heeft Omnibuzz in 2024 kennismakingsgesprekken gevoerd bij gemeenten waar nieuwe contactambtenaren zijn aangesteld. Hierin

zijn actuele thema's, beleidsvraagstukken en overige vragen aan de orde gekomen. Daarnaast sluit Omnibuzz desgewenst aan bij de overleggen voor Wmo-consulenten die een specifieke vraag hebben over een bepaald thema. Denk hierbij aan bewustwording rondom indicaties, beperkte zelfregie of mogelijkheden rondom instroom ander doelgroepenvervoer.

In 2024 heeft Omnibuzz intensieve gesprekken gevoerd met gemeenten in Midden-Limburg over de instroom van ander doelgroepenvervoer, namelijk het leerlingenvervoer. Wij hebben de Midden-Limburgse gemeenten voorzien van alle informatie en geadviseerd in het al dan niet aanbesteden. Omnibuzz adviseert dus niet enkel op het gebied van Wmo-vervoer, maar sinds vorig jaar ook over het leerlingenvervoer en het jeugdwetvervoer om zo efficiënt mogelijk maatwerk vervoer te kunnen bieden.

Omgaan met verward gedrag en dementie

Omnibuzz beschikt over het certificaat 'Samen dementievriendelijk' en werkt intern met een meldpunt voor vervoerders en medewerkers. Hierin bundelen wij de signalen en vertalen deze naar adviezen voor gemeenten. Dit zorgt voor passend vervoer voor deze kwetsbare en groeiende groep klanten. Het levert bovendien een bijdrage aan de verplichting van gemeenten in de (vroeg-)signalering van verward gedrag. Gemeenten kunnen deze signalen gebruiken voor het bieden van een passend zorgaanbod.

De problematiek van beperkte zelfregie is ook merkbaar in de directe dienstverlening van Omnibuzz aan de klanten omdat (telefonische) contactmomenten meer tijd vragen. Daarom trainen wij ons personeel op dit aspect.

De nieuwe indicaties extra zorg, persoonlijke overdracht en verplichte begeleiding zien erop toe 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 2024 hebben 24 klanten de indicatie extra zorg, 44 klanten persoonlijke overdracht en 357 verplichte begeleiding gekregen. In totaal is dat in 2024 nog

een heel klein aandeel van het totale aantal pashouders, namelijk 1,06%, hetgeen een stijging is ten opzichte van 2023 (0,98%).

Daarnaast merken wij een groeiende zorgzwaarte bij de Wmo-klanten. Dit is ook veelvuldig aan het licht gekomen bij publieke mobiliteit. Denk hierbij aan het onderzoeken op welke voorwaarden de Wmo-klant beoordeeld wordt om al dan niet gebruik te kunnen maken van het OV. In het kader hiervan is binnen het plan van aanpak 'Publieke mobiliteit in Limburg' gesteld dat in 2025 onderzoek wordt gedaan naar reizigersprofielen zodat een zo goed mogelijk beeld verkregen wordt van welke Wmo-klant mogelijk met het OV zou kunnen reizen en onder welke voorwaarden.

Klachten en agressie

Omnibuzz zet zich intensief in om de klachten te behandelen. Wij hebben in 2024 geconstateerd dat veel klachten betrekking hadden op verward gedrag, agressie of dementie bij de Wmo-klanten. Door het behandelen van de klachten heeft Omnibuzz zicht op de uitvoering van het vervoer vanuit het perspectief van de Wmo-klant. Hierdoor kan een casus leiden tot kwaliteitsverbetering in het vervoer en eventueel in de indicatiestelling.

Samen met de meldingen die binnenkomen via het meldpunt beperkte zelfregie, wordt er actie ondernomen in de afhandeling van de klacht. De afdeling klachten kan onderstaande maatregelen nemen om agressie te voorkomen in het Omnibuzz-vervoer:

Formele waarschuwing

Een schriftelijk bericht aan de klant naar aanleiding van een incident, waarbij de klant gewaarschuwd wordt voor een dreigend vervoersverbod of een andere maatregel bij een volgend incident.

Tijdelijk vervoersverbod

Een tijdelijk vervoersverbod blijft van kracht totdat in overleg met de gemeente wordt bepaald dat het verbod wordt opgeheven.

Tijdelijk belverbod

Indien de klant belt, mag de verbinding worden verbroken, omdat de klant herhaaldelijk agressief gedrag heeft getoond.

Tijdelijk toegangsverbod

De toegang tot het kantoor van Omnibuzz is ontzegd naar aanleiding van fysiek, dan wel verbaal geweld. Dit tijdelijk toegangsverbod betekent dat de klant het gebouw van Omnibuzz tijdelijk niet meer mag betreden.

Omnibuzz behandelt iedere klacht zorgvuldig, waarbij contact met gemeenten en vervoerders erg belangrijk is. Omnibuzz kan gemeenten adviseren in het opleggen van een sanctie, zoals het 'tijdelijk' vervoersverbod. Als het gaat om agressie in het Wmo-vervoer, wordt het agressieprotocol in werking gesteld 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. In 2024 heeft met regelmaat contact tussen Omnibuzz, de gemeente en de klant plaatsgevonden om een passende oplossing te bedenken, met als doel dat de klant kan blijven participeren in de samenleving.

6.3 (Digitale) toegankelijkheid als kerntaak

Van de taken die de gemeenten ons hebben opgedragen, is toegankelijkheid een belangrijke. Wij onderschrijven het belang van drempelvrije toegang tot onze informatie en beschouwen het digitaal toegankelijk maken en houden van onze communicatie als kerntaak in de dienstverlening van Omnibuzz.

Omnibuzz werkt continu aan digitalisering van ritreservering, communicatie, facturatie en betalingen. Dit is een verplichting van overheden en levert gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid op. In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt. In 2023 heeft de inspectie van de digitoegankelijkheid van MijnOmnibuzz plaatsgevonden. De verbeterpunten zijn opgepakt in 2024 en dit heeft geresulteerd in het keurmerk

Drempelvrij. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zou in 2024 een nieuwe inspectie van de website moeten plaatsvinden. Dit is vanwege de bouw van een nieuwe website voor Omnibuzz niet gebeurd. Er zal een inspectie plaatsvinden voor de nieuwe Omnibuzz-website.

In 2024 zijn stappen gezet om alle vergaderstukken digitaal toegankelijk op te stellen. Dit betreft ook documenten die in het kader van de Woo gepubliceerd moeten worden. Wij merken dat dit aandacht blijft vragen omdat elk nieuw document steeds weer moet voldoen. Omnibuzz zal zich dan ook structureel blijven inzetten om zoveel mogelijk toegankelijke documenten aan te bieden en hiermee te voldoen aan de wetgeving.

6.4 Nieuwe Omnibuzz-website

Het content managementsysteem (CMS) van de website van Omnibuzz is al 7 jaar oud. Dit betekent dat er in de nabije toekomst geen updates meer kunnen worden uitgevoerd en onze website dan niet meer veilig is. In 2024 is het besluit genomen om een nieuwe website met een nieuw CMS te bouwen. Relevante ontwikkelingen zoals het uitvoeren van leerlingenvervoer en andere vervoersstromen worden meegenomen in de inrichting van de website. In 2024 is de informatie die zichtbaar moet zijn op de nieuwe website geïnventariseerd en zijn de eerste stappen in de bouw van de website genomen. Bovendien is de ReisWijzer, de website die inzicht geeft in andere vervoersstromen in elke Limburgse gemeente, 1 januari live gegaan. In 2025 gaat de nieuwe website volledig live.

6.5 Bedrijfsvoering

Het applicatielandschap als basis

De volledige dienstverlening van Omnibuzz draait op een aantal basisapplicaties. Het is van groot belang dit applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) zorgt voor de professionalisering van de verdere borging van de infor-

matiebeveiliging. Dit zal in 2025 verder worden uitgewerkt.

Ons applicatielandschap vormt een stevig fundament voor functionele uitbreiding van de informatiebeveiliging. Het klantinformatiesysteem OMA (Omnibuzz Maatwerk Applicatie) en de portaalmodule voor gemeenten OPA (Omnibuzz Portaal Applicatie) zijn recent omgezet naar een .NET omgeving en zodoende toekomstbestendig gemaakt. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder doorontwikkeld. In die doorontwikkeling staan gebruikersgemak en digitalisering van onze dienstverlening centraal. Daarnaast is in 2024 ook meer gebruikgemaakt van de mogelijkheden van Sharepoint, onder andere voor het centraal opslaan van documenten en het delen van informatie met de medewerkers (een intranetgedeelte).

In het afgelopen jaar is het applicatielandschap van Omnibuzz uitgebreid ten behoeve van het leerlingenvervoer. Zo maakt Omnibuzz nu gebruik van de applicatie SmartWheels, waar alle klantgegevens beheerd worden en de ritpatronen voor de leerlingen in verwerkt worden. In SmartWheels worden de volgende processtappen ondersteund:

- Leerlingen toevoegen (invoer door gemeente).
- Ritpatronen toevoegen (invoer door gemeente).
- Afmelden van ritten bij ziekte en/of verlof.
- Melden van sluiting scholen bij vakanties.
- Wijzigen ritpatronen bij structurele wijzigingen.
- Accounts aanmaken en rechten toekennen.
- Klachten registreren en behandelen.

De aangegeven ritpatronen worden via SmartWheels verstuurd naar de vervoerder. Onze financiële afdeling haalt hier de gegevens uit om facturen te kunnen versturen.

Kwaliteitsbeleid

Omnibuzz zorgt ervoor dat de kwaliteit binnen het bedrijf goed wordt beheerd. Dit doen wij door interne controles uit te voeren en onze bedrijfsprocessen in kaart te brengen, inclusief de bijbehorende risico's. Wij hanteren hierbij een

open verbetercultuur, zodat wij continu kunnen optimaliseren. Ook binnen de financiële administratie werken wij aan verbetering, bijvoorbeeld door digitalisering en betere interne rapportages. Hierdoor wordt informatie sneller en overzichtelijker gepresenteerd, wat helpt bij een strakke bewaking van het budget. Afgelopen jaar hebben wij alle processen rondom kwaliteitsbeheer en -verbetering samengebracht, zodat wij efficiënter en effectiever kunnen werken.

In 2025 wordt deze informatie toegankelijk gemaakt voor alle medewerkers middels een SharePointpagina. Dit is een eerste stap in het voorkomen van dubbel werk en meer inzicht geven in kwaliteitsbeheersing. In afwachting van de nieuwe SharePoint-omgeving is de kwaliteitspagina nog niet gelanceerd in 2024. In het voorjaar van 2024 is het eerste medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) gehouden. Hieruit kunnen wij concluderen dat de medewerkers van Omnibuzz erg tevreden zijn over hun werkgever en Omnibuzz met een 8,4 beoordelen. De afdeling uitvoering heeft als verbeterpunt de vindbaarheid en bekendheid van de arbeidsvoorwaarden en personeelsregeling genoemd. Hieraan zullen wij aandacht schenken.

In het najaar van 2024 is daarnaast een opdrachtnemerstevredenheidsonderzoek (OTO) gehouden onder de vervoerders die minimaal 1 jaar de uitvoering van de ritten voor Omnibuzz verzorgen. Ook dit onderzoek leverde een positief beeld op, ondanks dat er op het moment van het onderzoek problemen waren met een van de onderaannemers. Omnibuzz kreeg gemiddeld een 8.

“In het voorjaar van 2024 is het eerste medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) gehouden. Hieruit kunnen wij concluderen dat de medewerkers van Omnibuzz erg tevreden zijn over hun werkgever en Omnibuzz met een 8,4 beoordelen”





7

Compliance

7. Compliance

Zoals beschreven in het productenboek is het van belang dat Omnibuzz voldoet aan gestelde wetten vanuit de overheid. Omnibuzz implementeert de gestelde wijzigingen en/of nieuwe wetten voor het merendeel zelf. Bij complexe onderwerpen met potentieel grote risico's, maken wij, indien nodig, gebruik van juridische toetsing door een externe partij. Zowel in 2023 als in 2024 hebben wij juridisch advies ingeroepen voor de aanbesteding van het leerlingenvervoer.

De stapeling van 'kruimelfuncties', vooral veroorzaakt door wettelijke verplichtingen, zoals de AVG, de archiefwet, digitoegankelijkheid, Wet open overheid (Woo) en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv), leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie. Deze wettelijke verplichtingen hebben veelal betrekking op de digitale processen. Het is dus van groot belang dit goed in te richten en de wettelijke verplichtingen goed te borgen in de processen.

Ten aanzien van de AVG-wetgeving en het digitaal archief heeft Omnibuzz Daadkracht in stelling gebracht om toezicht hierop te houden. Sinds 2023 voeren zij in het kader van de AVG-wetgeving, de functionarisgegevensbescherming en de functie van privacy officer uit voor Omnibuzz. In 2024 is het verwerkersregister onder de loep genomen en heeft Daadkracht advies uitgebracht over verschillende thema's die betrekking hebben op hoe om te gaan met de privacy van de persoonlijke gegevens. Daarnaast werkt Daadkracht met ons aan het digitaal archief. In 2023 en 2024 is een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van de processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Afgelopen jaar is ook per afdeling geïnventariseerd welke documenten opgeslagen moeten worden en waar. Deze informatie zal in beleid worden omgezet dat voorgelegd wordt aan het bestuur. Na goedkeuring, zal dit beleid uitgevoerd worden.

In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) is Omnibuzz aangesloten op de Woo-index.

Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om ervoor te zorgen dat documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk zijn, zijn in 2023 de interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren. Deze sjablonen zijn gebruikt voor alle vergaderstukken zodat deze voldoen aan deze wetgeving. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving, leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van de aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

7.1 Wet Open Overheid

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie over alles wat de overheid doet. Het is de opvolger van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Omnibuzz werkt stapsgewijs aan de gestelde eisen van de Woo. Concreet betekent dit, ook voor Omnibuzz, dat alle openbare stukken voor iedereen beschikbaar én leesbaar moeten zijn. Omnibuzz publiceert deze regelingen op www.officielebekendmakingen.nl. Daarnaast plaatsen wij de documenten, die wij wettelijk verplicht zijn te publiceren, op onze website (denk hierbij aan AB-vergaderingen, jaarverslagen etc). Via Woo@omnibuzz.nl kunnen belangstellenden een verzoek om informatie indienen.

7.2 Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv)

Ook aan de implementatie van de Wmebv werkt Omnibuzz stapsgewijs. De Wmebv richt zich op de digitale communicatie met de burger. In 2024 is de zorgplicht in het kader van de Wmebv vastgesteld, waarmee wordt voldaan aan de actuele wettelijke verplichting. In 2025 wordt de wet verder geïmplementeerd. De relevante eisen worden meegenomen in de (door)ontwikkeling van de website, MijnOmnibuzz en toegepast op e-mailverkeer. Ook de aanwijzingsbesluiten worden voorgelegd aan het bestuur. Uitgangspunt is te vol-

doen aan alle eisen van de Wmebv, die op 1 januari 2026 volledig van kracht wordt.

7.3 Privacy en informatiebeveiliging

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 en de Autoriteit Persoonsgegevens. Sinds 2021 ziet Daadkracht voor ons toe op de privacy en informatiebeveiliging en controleert specifiek de naleving van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

In het afgelopen jaar heeft Omnibuzz een aantal projecten uitgevoerd ter bevordering van de dienstverlening en be-

drijfsvoering. Sommige projecten zijn reeds gestart vóór het verslagjaar, vonden hun doorloop in 2024 en kunnen eveneens doorlopen tot in 2025. Voorbeelden van deze projecten zijn:

- › Archivering van informatie en de voorbereiding op de Wet open overheid (Woo) en Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv).
- › Actualisatie van het verwerkingsregister (2024).
- › Opstellen informatiebeleid Omnibuzz.
- › Nieuwe verwerkersovereenkomsten in het kader van leerlingenvervoer.
- › Opstart van het Information Security Management System (ISMS). Het plan van aanpak is opgesteld en uitvoering vindt plaats in 2025.
- › Opstarten van het project 'Informatie op orde' (in 2024 opgestart).



Het project 'Informatie op orde' omvat belangrijke stappen ten aanzien van het duurzaam beheren en optimaliseren van informatie- en dossierbeheer, in overeenstemming met de vereisten van wet- en regelgeving zoals de Wet open overheid, de AVG, en de archiefwet. Het project heeft de fundering gelegd voor de verbetering van duurzaam toegankelijk informatiebeheer binnen Omnibuzz en vormt een integraal onderdeel van de informatiestrategie.

Het streven is deze verbetering voort te zetten in 2025 met oog voor de archiefwet die Omnibuzz (in ieder geval jaarlijks) aan zowel de gemeentearchivaris als de Provincie Limburg verstrekt. In 2024 hebben er géén beveiligingsincidenten plaatsgevonden.

7.4 Interne controle

In 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota 'Reserves, voorzieningen, weerstandsvermogen en risicomanagement'. Deze nota vormt het kader voor de vorming en besteding van reserves en voorzieningen. In deze notitie wordt ook het risicomanagement uitgewerkt en het weerstandsvermogen gekwantificeerd. Daarnaast stellen wij jaarlijks een uitgangspuntennotitie op. Hierdoor zijn deelnemende gemeenten betrokken bij beleidsmatige ontwikkelingen en houden zij zicht op de financiële consequenties hiervan.

De financiële administratie is verantwoordelijk voor een tijdige, juiste en volledig registratie van alle financiële transacties. De afgelopen jaren zijn hierin belangrijke stappen gezet ten aanzien van zelfcontrole en checks and balances.

De adviseur finance en control vervult binnen Omnibuzz een belangrijke rol in de interne controle. Periodiek wordt een managementrapportage opgesteld ten behoeve van de deelnemende gemeenten (vooraps) en vinden gesprekken plaats met budgethouders om een vinger aan de pols te houden. Ook wordt uitvoerig aandacht besteed aan wet- en regelgeving en compliance.

Omnibuzz heeft de rechtmatigheidsverklaring geïncor-

poreerd in haar bedrijfsvoering. Jaarlijks wordt een intern auditplan vastgesteld dat de basis vormt voor de rechtmatigheidsverklaring. In 2024 is een interne audit uitgevoerd door de adviseur finance en control. Hiervan is een rapportage opgesteld ten behoeve van management en dagelijks bestuur.

7.5 Inkoop en aanbesteding

In het verslagjaar hebben twee aanbestedingen plaatsgevonden. In het kader van de interne audit is hier ook kritisch naar gekeken. Naast een inhoudelijke controle op de aanbestedingen wordt er periodiek een spend-analyse uitgevoerd op crediteur- en opdrachtniveau om de aanbestedingsgrenzen te monitoren.

In het afgelopen jaar is de transactiemail dienstverlening opnieuw aanbesteed (onderhands nationale procedure). Dit heeft geleid tot gunning van de opdracht aan Jetmail. De salarisverwerking van Omnibuzz gebeurt door de gemeente Sittard-Geleen. In 2024 heeft de gemeente de salarisverwerking aanbesteed. Vanaf 2025 zal AFAS de salarissen verwerken.

7.6 Financiële administratie

Implementatie verdeelsleutel

Per 1 januari 2023 zijn de nieuwe verdeelsleutels door het algemeen bestuur van Omnibuzz vastgesteld. Dit heeft ertoe geleid dat de boekhouding ingericht is op basis van de nieuwe verdeelsleutels, om zodoende de directe vervoerskosten, overhead- en indirecte vervoerskosten juist te verantwoorden. In 2024 zijn de rapportages in Power-BI, van zowel Wmo- als GGZ-vervoer en de controles verder geoptimaliseerd om zodoende de controles op de verdeelsleutels efficiënter te kunnen uitvoeren.

Debiteurenbeheer

In 2024 is het debiteurensaldo structureel laag gebleven en is bijna € 3.000,- afgeschreven ten opzichte van een facturatie van meer dan € 3,7 miljoen. Concreet is er 0,07%

afgeschreven aan oninbare vorderingen.

Continuïteitsafspraken

Zoals eerder in het jaarverslag aangegeven, zijn gedurende 2024 wederom de continuïteitsafspraken met de betrokken partijen afgerekend. Vanaf 1 oktober 2022 heeft Omnibuzz een geactualiseerd addendum met de vervoerder opgesteld, waarbij rekening is gehouden met de toekomstbestendigheid van het addendum.

Het addendum is gedurende het volledige boekjaar 2024 van kracht geweest, waarbij de flexibele tariefafspraken inclusief bonus/malus afspraken zijn afgerekend met de betrokken partijen. Daarnaast is in 2024 onderzoek gedaan naar een aangepast addendum in 2025.

Optimalisatie

In 2024 heeft afstemming tussen Arriva en Omnibuzz plaatsgevonden om de facturatie van de VEP-ritten te versnellen. Dit heeft in de praktijk geleid tot een snelheidswinst van een maand. Onze klanten hebben profijt hiervan want zij hebben de kosten van de ritten eerder inzichtelijk.

In 2024 zijn tevens de handleidingen verder geactualiseerd en is aandacht geschonken aan de verdere continuïteit van de werkzaamheden door de kernprocessen breed te delen binnen de afdeling. Daarnaast is de fysieke factuurverzending voor de facturatie klanten aanbesteed en geïmplementeerd bij onze nieuwe transactieverwerker Jetmail.

GGZ-vervoer

Per 1 augustus 2024 heeft de gemeente Weert het jeugd-wetvervoer bij Omnibuzz ondergebracht. De gemeente Roermond heeft dit al per 1 januari 2022 gedaan, net als de gemeente Nederweert per 1 januari 2023.

Gezien de instroom van de gemeente Weert en de meervoudig onderhandse aanbesteding hiervoor, zijn de Power BI rapportages en de diverse formats opgebouwd conform de meervoudig onderhandse aanbestedingssystematiek. Daarnaast zijn in 2024 op initiatief van de gemeenten gesprekken gestart over het voor een of meerdere gemeenten onderbrengen van het jeugdwetvervoer bij Omnibuzz. Hiervoor is een businesscase opgesteld en afgestemd met de gemeenten die in 2024 is vastgesteld door de gemeenten.

Leerlingenvervoer

In 2024 is, om alles tijdig en juist te verantwoorden, een groot aantal zaken voor het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer geïmplementeerd. Te denken valt hierbij aan het inrichten van een leerlingenvervoerboekhouding, inrichting van een inkoopfacturenprogramma leerlingenvervoer, rapportages in Smartwheels voor de afrekeningen met de vervoerders en afstemming met de fiscalist over de btw-systematiek. Daarnaast zijn nieuwe bankrekeningen ingericht bij de BNG en het Ministerie van Financiën, conform de geldende regelgeving hierover. Intern zijn er checklists opgesteld, inclusief de bijbehorende formats, om de werkzaamheden van het leerlingenvervoer structureel vorm te geven.

“In 2024 is, om alles tijdig en juist te verantwoorden, een groot aantal zaken voor het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer geïmplementeerd.”

Aantal
klanten

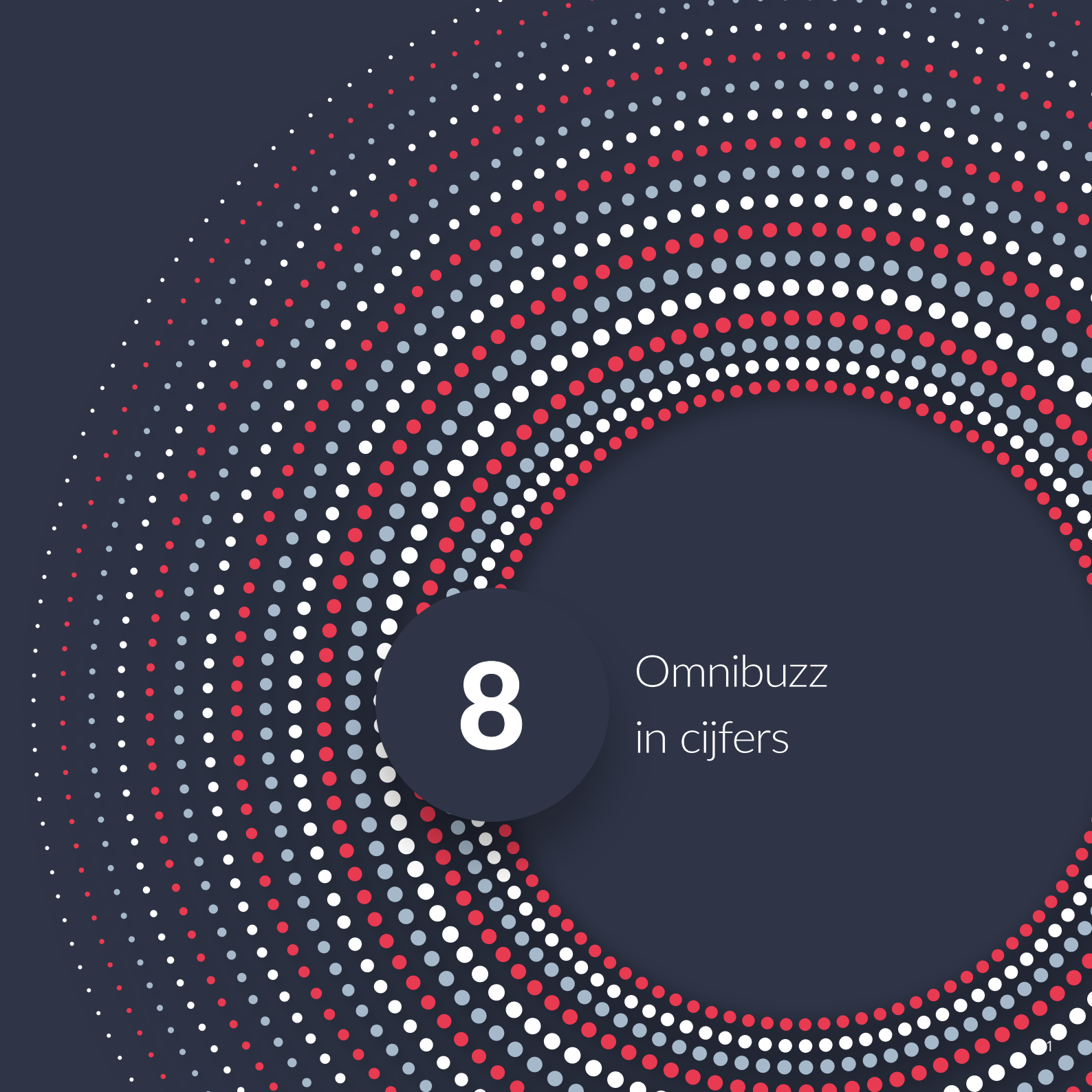
 **1,74%**

Aantal
ritten

 **3,83%**

Aantal
VEP-klanten

 **23,5%**



8

Omnibuzz
in cijfers

8. Omnibuzz in cijfers

8.1 Ontwikkeling klantenbestand

In 2024 is het klantenbestand van Omnibuzz toegenomen van 39.432 naar 40.177 klanten (+ 1,74 %). Dit is een grote stijging ten opzichte van 2023. Toen was er sprake van een stijging van 0,9%. 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 Valkenburg en de gemeente Voerendaal in 2023 een stijging van ongeveer 10% kenden, is de stijging in 2024 afgenomen naar ongeveer 1%. De gemeente Gulpen-Wittern (- 14,05%) en de gemeente Beekdaalen (- 9,07%) hebben te maken met een daling in hun klantenbestand.

Voor Elkaar Pas

Van onze klanten is 23,5% in het bezit van een Voor Elkaar Pas (VEP) en 85,8% van hen heeft de bijbehorende begeleidspas. In 2024 zijn er plannen uitgewerkt voor het vergroten van de aantrekkelijkheid en de bekendheid van de

VEP. Dit is echter nog niet terug te zien in de cijfers van de VEP. Zo is het aantal klanten met een VEP gedaald met 0,1% en zijn de begeleidspassen gestegen met een kleine 0,3%. Het percentage VEP-sen varieert van 13,6% in de gemeente Brunssum tot 30,3% in Maastricht. Deze verschillen kunnen veroorzaakt zijn door de 'dekkingsgraad' van het OV en actief lokaal beleid om OV-gebruik te stimuleren.

Ontwikkeling vervoersvolume

Vanaf het begin van COVID-19 monitoren wij dagelijks de ontwikkeling van het vervoer door het aantal ritten te vergelijken met 2019 als vergelijkingsjaar. Dit blijven wij voorlopig ook intensief doen. In 2023 hadden onze klanten in totaal 993.972 ritten gemaakt. In 2024 zijn het in totaal 1.032.089 ritten. Dat is een stijging van 3,83 % ten opzichte van voorgaand jaar. Vergeleken met 2019 is dit nog altijd 22,26 % lager.

In 2024 is te zien dat het volume weer iets is toegenomen ten opzichte van 2023, maar de volumes liggen nog steeds onder de volumes die tot 2019 'normaal' waren.



“ In 2024 is het klantenbestand van Omnibuzz toegenomen van 39.432 naar 40.177 klanten (+1,74 %). Dit is een grote stijging ten opzichte van 2023. ”

Tabel overzicht aantal ritten

Aantal ritten per maand	2024	2023	2024 t.o.v. 2023	2019	2024 t.o.v. 2019
Januari	86.364	80.851	6,82%	116.790	-26,05%
Februari	80.232	73.490	9,17%	110.296	-27,26%
Maart	90.374	89.958	0,46%	111.558	-18,99%
April	86.979	79.939	8,81%	109.974	-20,91%
Mei	88.463	83.465	5,99%	116.307	-23,94%
Juni	85.612	82.111	4,26%	106.959	-19,96%
Juli	82.649	79.899	3,44%	102.638	-19,48%
Augustus	81.251	79.534	2,16%	105.956	-23,32%
September	86.614	83.246	4,05%	110.375	-21,53%
Oktober	91.095	89.071	2,27%	117.244	-22,30%
November	88.521	90.258	-1,92%	113.172	-21,78%
December	83.935	82.150	2,17%	106.367	-21,09%
Totaal	1.032.089	993.972	3,83%	1.327.636	-22,26%

In 2023 is de afrekening niet meer op zones gebaseerd maar op kilometers. Opmerkelijk is dat de procentuele stijging ten opzichte van 2024 in kilometers vrijwel gelijk (4,45%) is aan de procentuele stijging in ritten (3,83%). Omnibuzz beschikt al vanaf 2019 over de verreden kilometersdata. Hierdoor kunnen wij een tabel met vergelijkingen maken van eerdere jaren (in deze dus 2024 ten opzichte van 2023 en 2019).

Tabel overzicht kilometers per maand

Maand	2024	2023	2024 t.o.v. 2023	2019	2024 t.o.v. 2019
Januari	544.907	510.473	6,75%	776.721	-29,85%
Februari	515.603	469.607	9,79%	678.275	-23,98%
Maart	590.824	574.725	2,80%	686.846	-13,98%
April	566.053	530.727	6,66%	687.449	-17,66%
Mei	583.980	552.895	5,62%	723.712	-19,31%
Juni	574.145	540.991	6,13%	664.801	-13,64%
Juli	549.689	525.861	4,53%	637.247	-13,74%
Augustus	542.019	523.903	3,46%	653.160	-17,02%
September	574.542	549.154	4,62%	676.811	-15,11%
Oktober	598.637	583.047	2,67%	706.550	-15,27%
November	575.750	584.353	-1,47%	676.138	-14,85%
December	551.994	534.110	3,35%	649.464	-15,01%
Totaal	6.768.144	6.479.847	4,45%	8.217.174	-17,63%

Tabel overzicht kilometers per gemeente

Gemeente	2023	2024	2024 t.o.v. 2023	2019	2024 t.o.v. 2019
Beek	79.251	82.164	3,68%	104.222	-21,16%
Beekdaelen	237.324	241.688	1,84%	249.860	-3,27%
Beesel	57.016	69.613	22,09%	65.123	6,89%
Bergen	55.012	65.269	18,64%	71.485	-8,70%
Brunssum	250.758	254.533	1,51%	265.051	-3,97%
Echt-Susteren	212.070	233.545	10,13%	267.999	-12,86%
Eijsden-Margraten	193.659	213.796	10,40%	189.577	12,78%
Gennep	85.945	85.162	-0,91%	126.889	-32,89%
Gulpen-Wittem	113.286	126.277	11,47%	134.359	-6,02%
Heerlen	645.482	703.107	8,93%	833.627	-15,66%
Horst ad Maas	176.069	178.571	1,42%	221.485	-19,38%
Kerkrade	450.948	468.549	3,90%	538.218	-12,94%
Landgraaf	341.670	360.401	5,48%	407.795	-11,62%
Leudal	165.142	174.483	5,66%	242.113	-27,93%
Maasgouw	160.213	153.149	-4,41%	208.919	-26,69%
Maastricht	855.397	864.616	1,08%	1.170.965	-26,16%
Meerssen	166.592	170.095	2,10%	230.208	-26,11%
Nederweert	55.495	50.013	-9,88%	85.907	-41,78%
Peel en Maas	157.377	170.071	8,07%	218.690	-22,23%
Roerdalen	77.492	89.409	15,38%	112.369	-20,43%
Roermond	193.752	202.972	4,76%	297.386	-31,75%
Simpelveld	48.156	52.635	9,30%	68.973	-23,69%
Sittard-Geleen	699.304	729.425	4,31%	804.784	-9,36%
Stein	95.930	103.289	7,67%	129.814	-20,43%
Vaals	85.418	79.591	-6,82%	89.973	-11,54%
Valkenburg ad Geul	179.468	178.369	-0,61%	180.485	-1,17%
Venlo	319.635	330.148	3,29%	508.825	-35,12%
Venray	149.024	147.806	-0,82%	161.861	-8,68%
Voerendaal	58.925	66.713	13,22%	76.859	-13,20%
Weert	114.037	122.681	7,58%	153.351	-20,00%
Totaal	6.479.847	6.768.144	4,45%	8.217.173,00	-17,63%

De gemeenten Beesel (22,09%), Bergen (18,64%) en Roerdalen (15,38%) kennen de grootste stijging ten opzichte van 2023. Er is maar bij enkele gemeenten een daling te zien, variërend van 1% tot 10%. Bij de gemeente Valkenburg aan de Geul is zelfs een lichte daling te zien van 0,61%. Deze gemeente kende vorig jaar een flinke stijging van 25,2% in vergelijking met 2022.

8.2 Relatie met vervoerskosten voor gemeenten

De bevoorschotting aan onze vervoerders is gebaseerd op een verwacht vervoersvolume op basis van historische data. De afgesproken werkwijze is dat de vervoerders een wekelijks voorschot van 72% tot 78% van deze omzet ontvangen van Omnibuzz, gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019. Aan het einde van elk kwartaal wordt afgerekend op basis van de werkelijk verreden zones. Naar aanleiding van COVID-19 heeft Omnibuzz met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt die zijn vastgelegd in een addendum.

Deze afspraken komen erop neer dat de tariefcorrectie uit de oorspronkelijke raamovereenkomst (die van toepassing is bij een vervoersvraag van 80-90%) is doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dat betekent dat er gewerkt wordt met het zogenaamde flexibele tarief. Gedurende heel 2024 is er in alle percelen sprake geweest van dit flexibele tarief. Dit leidt in totaal tot een vervoersresultaat dat zeer dicht bij de begroting 2024-1 ligt. Het negatief vervoersresultaat is ruim € 10.000,-.

Op gemeenteniveau bestaan ook hier weer verschillen, afhankelijk van de ontwikkelingen in de vervoersvraag. Daarnaast hebben wij in de begrotingswijziging 2024-1 reeds rekening gehouden met lagere vervoerskosten (ten opzichte van het niveau 2019). Dit heeft geresulteerd in een neerwaartse bijstelling van de begroting 2024 met € 1,8 miljoen.

De vervoersopbrengsten zijn in lijn met de begin 2024 aangeleverde prognose aan de gemeenten. Alhoewel deze geen invloed hebben op de begroting en jaarrekening van Omnibuzz, zijn deze voor de deelnemende gemeenten wel van belang. De eigen bijdragen zijn gedurende het jaar conform de gebruikelijke procedure aan de gemeenten uitgekeerd. Er zijn, net als bij de vervoerskosten, verschillen op gemeenteniveau te onderkennen, afhankelijk van de vervoersvraag in deze gemeenten. Voor een uitgebreide toelichting op de totale financiële impact verwijzen wij naar de jaarrekening.

8.3 Contractbeheer en kwaliteitsaspecten

Omnibuzz voert op alle relevante aspecten intensief overleg met de vervoerders. Na de uitbraak van COVID-19 hebben wij te maken gehad met diverse maatregelen die hun effect hadden op het vervoer. In 2024 hebben wij geen maatregelen meer gehad, hoewel de gevolgen van COVID-19 nog merkbaar waren. Zo is het vervoersvolume nog niet op het niveau van voor COVID-19. Als gevolg hiervan hebben wij sinds 2022 gewerkt met een addendum. Dit addendum is geëindigd per 31 december 2024. Dit wil overigens niet zeggen dat het vervoersvolume weer op het niveau van voor COVID-19 is. Wel was het addendum in de huidige vorm niet meer aan de orde.

De taxibedrijven kampten ook in 2024 met een chauffeurs-tekort. Omnibuzz heeft in 2024 geen brede campagne meer opgezet zoals wel is gebeurd in 2023. Wel blijft Omnibuzz ondersteunen bij het vinden van chauffeurs en het afstemmen en eventueel sturen van de vervoersvraag op de beschikbare capaciteit.

8.4 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.

Punctualiteit

Landelijk is er in diverse branches een ernstig personeels-tekort. In de afgelopen jaren zagen wij dit ook sterk terug bij onze vervoerders. Door het gebrek aan chauffeurs, was er sprake van een lage performance. Het lukte de meeste vervoerders niet met het huidige personeelsbestand de ritten tijdig uit te voeren. Omnibuzz heeft in 2022 en 2023, samen met de vervoerders, intensief gezocht naar kansen op de arbeidsmarkt. In 2024 zagen wij gelukkig een steeds gezondere balans terug bij de vervoerders. Vervoerders

gaven steeds vaker aan dat goed personeel nog steeds schaars is, maar dat zij gelukkig wel weer in de positie waren om ook personeel te weigeren en keuzes konden maken bij het aannemen van personeel.

Over 2024 was er sprake van een goede performance bij de vervoerders. Ten aanzien van performance zijn de volgende malussen en bonussen opgelegd:

- › Q1: vijfmaal een bonus van 1%.
- › Q2: tweemaal een bonus van 1%.
- › Q3: viermaal een bonus van 1% en eenmaal een malus van 4%.
- › Q4: vijfmaal een bonus van 1%.

Vanaf eind april maken zes percelen gebruik van de piekspreiding. Sinds kort maakt ook één perceel gebruik van de module piekspreiding op de doordeweekse dagen. Wij monitoren de module piekspreiding constant om continu te bepalen of de geleverde capaciteit ook in verhouding staat met de gevraagde ritten.

Klachten Wmo-vervoer

In 2024 zijn in totaal 2.777 klachten ingediend. Dit is een daling van 12,6% ten opzichte van 2023. Van 29 klachten is de status niet duidelijk omdat deze nog niet beoordeeld zijn of niet beoordeeld kunnen worden. In 2022 heeft dit geleid tot het toevoegen van een nieuwe beoordelingscategorie 'geen oordeel', die onder andere gebruikt wordt als de klacht betrekking heeft op te nemen COVID-19 maatregelen of interpretaties in het kader van communicatie. In 2024 zijn 237 klachten hierover ingediend. Dit is een daling van bij 9,28% ten opzichte van 2023. Van de 2.511 klachten die wél zijn beoordeeld, zijn er 1643 (deels) gegrond verklaard (65,43%). Op 1.032.089 ritten betekent dit ongeveer 1,6 gegronde klacht per 1.000 ritten. Deze cijfers zijn licht gedaald ten opzichte van 2023. Toen was 67% van de klachten gegrond en betrof het 1,9 gegronde klacht per 1.000 ritten. Ook in 2024 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.

Op basis van de soort klachten wordt 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. Mede hierdoor is in 2024 maar één enkele keer beroep gedaan op de klachtencommissie. Uit blijkt van oprechte excuses of onterecht handelen vanuit de vervoerder of Omnibuzz, hebben wij in 2024 in totaal 34 attenties naar klanten gestuurd.

Ritten zonder data

Het percentage dataterugkoppeling moet minimaal 95% bedragen. Er zijn 4567 ritten waarvan geen data zijn teruggekoppeld, hetgeen overeenkomt met een percentage van 0,44%. Ten opzichte van 2023 is dit percentage gestegen (0,19%). Deze stijging is te wijten aan een storing in de BCT-terminals, waardoor er in totaal vier dagen geen data is verwerkt bij vervoerder Van Driel. Ondanks dit incident kunnen wij zeggen dat in 2024 de dataterugkoppeling bij alle taxibedrijven stabiel is gebleven.

Emissienorm

De vervoerders hebben bij de aanbesteding ingeschreven met de intentie stapsgewijs te groeien naar een volledig emissievrije uitvoering van de ritten. Om het vervoer binnen de protocollen en richtlijnen uit te kunnen voeren, hebben vervoerders in 2022 regelmatig (voertuig-)keuzes moeten maken die bijdragen aan het terugdringen van de verspreiding van het COVID-19 virus. Denk hierbij aan de inzet van bussen in plaats van personenauto's. Dit ging voor een deel ten koste van de inzet van duurzame auto's.

In 2022 was er door COVID-19 een forse vertraging op de levering van diverse voertuigen en was er een uitdaging op het gebied van laadinfrastructuur. Denk hierbij aan onvoldoende laadcapaciteit binnen het perceel of het kunnen

uitbreiden met laadpalen. Meerdere vervoerders hadden te maken met een overbelast energienetwerk. Dit was in 2023 ook merkbaar en heeft tot de constatering geleid dat de destijds gemaakte duurzaamheidsafspraken in de aanbesteding niet meer realistisch en haalbaar waren.

Begin 2023 heeft het bestuur ingestemd met nieuwe duurzaamheidsscores die realistischer zijn voor 2023 en 2024. Hiermee is het oorspronkelijke duurzaamheidspercentage van minimaal 35% vervangen voor nieuwe percentages per perceel, namelijk:

- › Perceel 1: 27%.
- › Perceel 2: 28%.
- › Perceel 3: 25%.
- › Perceel 4: 31%.
- › Perceel 5: 30%.
- › Perceel 6: 30%.
- › Perceel 7: 20%.
- › Perceel 8: 22%.

Hierbij is rekening gehouden met de huidige ontwikkelingen en beschikbaarheid van elektrische (en andere duurzame) voertuigen. In het 'Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer', dat eind 2019 door alle deelnemende gemeenten is ondertekend, hebben de gemeenten afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer vanaf 2025 volledig zero emissie zal zijn. Daarmee dragen wij bij aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs en helpen wij de luchtkwaliteit te verbeteren. Inmiddels moeten wij echter vaststellen dat 2025 niet realistisch is. Dit komt met name door het achterblijven van de productie van geschikte rolstoelbussen. De huidige – elektrische – rolstoelbussen zijn te beperkt in hun actieradius.

Momenteel streven wij 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, dan is de huidige laadinfrastructuur onvoldoende.

Tot en met december 2024 zijn de volgende percentages gerealiseerd door de vervoerders:

- › Perceel 1: 43,33 %.
- › Perceel 2: 31,81 %.
- › Perceel 3: 25,53 %.
- › Perceel 4: 31,32 %.
- › Perceel 5: 30,42 %.
- › Perceel 6: 37,38 %.
- › Perceel 7: 32,71 %.
- › Perceel 8: 26,04 %.

Hiermee voldoen alle vervoerders aan de afgesproken norm en enkelen ruim boven de afgesproken norm. Wij zullen dit jaar en de komende contractjaren groei in het percentage zero emissie blijven stimuleren.

In sommige gebieden kan de netbeheerder de nieuwe of grotere netaansluiting door netcongestie niet realiseren. Netcongestie is het gebrek aan capaciteit van het elektriciteitsnetwerk; het net is vol. Bedrijven kunnen dan niet aangesloten worden totdat er een netuitbreiding plaats heeft gevonden. In steeds meer gebieden in Nederland is sprake van netcongestie, waardoor het een van de belangrijkste belemmeringen voor de elektrificatie is geworden. Alle huidige vervoerders hebben uitbreiding van de capaciteit aangevraagd.

Omnibuzz blijft toewerken naar 100% zero emissie doelgroepenvervoer. De vraag is echter welke termijn realistisch is en hoe dit gerealiseerd kan worden. Daarnaast vinden gesprekken plaats met gemeenten over hun visie met betrekking tot duurzaamheid en de plannen op het gebied van laadinfra. Er zullen ook in 2025 gesprekken volgen met de Provincie Limburg.

No Show

Ondanks dat Omnibuzz actief klanten benaderd waarvan de ritten frequent zijn loos gemeld, bedraagt het aantal no shows in 2024 in totaal 24.522 ritten. Dit is 2,38% ten opzichte van het streefcijfer 2%. Het percentage loosmeldingen is

iets toegenomen ten opzichte van 2023 (2,3%). 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.

Klanttevredenheid

Om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, vraagt Omnibuzz klanten naar hun ervaringen over recent uitgevoerde ritten. Dit levert inzicht op in de klantbeleving en het klant-contact biedt onze klanten de mogelijkheid om laagdrempelig eventuele onvrede (klachten) te uiten, vragen te stellen of

informatie op te vragen.

In 2024 zijn 4.628 mensen bevraagd over de ervaringen tijdens hun rit. In 2023 waren dit 4.445 mensen. Dit zorgt nog steeds voor betrouwbare en representatieve resultaten. De gemiddelde waardering van de klanten is een 8,3, net als voorgaand jaar. Dit is voor onze vervoerders en de eigen organisatie een belangrijke graadmeter en bewijs dat klanten in deze roerige periode onze dienstverlening zijn blijven waarderen.

Parallel doen wij steeds meer aan benchmarking en vergelijken wij de resultaten op tevredenheid met andere regio's in Nederland. Dit levert nuttige contacten op en bovendien zien wij hier een bevestiging van de positieve resultaten in ons vervoersgebied.





9

Overlegstructuren

9. Overlegstructuren

9.1 Bestuur

Het algemeen bestuur van Omnibuzz bestaat uit de wethouders van de 30 aangesloten gemeenten. Conform artikel 9 van de Gemeenschappelijke Regeling is een dagelijks bestuur gevormd 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 staan in onderstaande overzichten.



Leden algemeen bestuur

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Marcel Meurkens
Beesel	Linda Nijssen-van den Beucken
Beekdaelen	Levin de Koster
Bergen	Wouter Bollen
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Frank Pubben
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Alex Schiffeler
Leudal	Huib van Helden
Maasgouw	Rob Cretskens
Maastricht	Jeroen Hoenderkamp
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Carla Dieteren
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	Harry Coenen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Beekdaelen	Levin de Koster
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

Naast de jaarlijks terugkerende vergaderingen van het algemeen bestuur in juli en december heeft er in 2024 geen extra vergadering voor het algemeen bestuur plaatsgevonden.

9.2 Ambtelijk overleg

De deelnemende gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor hun doelgroepenvervoerbeleid. Omnibuzz is beschikbaar voor advies, toelichting, vragen of andere ondersteunings-behoeften. De bestuursvergaderingen worden telkens voor-bereid met alle contactambtenaren. Op deze wijze kunnen deze ambtenaren de bestuurders goed ondersteunen en adviseren. Indien nodig organiseert Omnibuzz aanvullende ambtelijke bijeenkomsten waarvoor, afhankelijk van het onderwerp, ook financiële contactpersonen worden uitge-nodigd. Het actief betrekken van ambtenaren bij belangrijke onderwerpen leidt doorgaans tot gedragen voorstellen.

Om de continuïteit van deze kennis en het draagvlak bij gemeenten te borgen, nodigen wij nieuwe contactambte-naren uit voor een kennismakingsgesprek. Dit houdt de lijnen kort en bevordert de uitwisseling van ideeën en de collegialiteit over en weer. Wij merken dat medewerkers van gemeenten Omnibuzz steeds vaker en sneller weten te vinden. Gezien de uitdagingen waar wij samen voor staan, is dit een zeer positieve ontwikkeling.

9.3 Cliëntenpanel

Het cliëntenpanel van Omnibuzz heeft een onafhankelijke status. Veel leden hebben jarenlange ervaring met doel-groepenvervoer. Omdat het panel bestaat uit een vertegen-woordiging 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 ver-scheidene klantgroepen. Zij vormen een brug tussen de klanten en Omnibuzz.

Elk afzonderlijk lid levert een actieve bijdrage en commu-niceert naar de eigen achterban. Dit verloopt voor alle partijen tot dusver voortvarend. De vergaderingen met het cliëntenpanel van Omnibuzz vinden 3 tot 4 keer per jaar plaats.

9.4 Stakeholdermanagement

Omnibuzz organiseert digitale informatiebijeenkomsten voor gemeenteraadsleden. Hierin lichten wij relevante onderwerpen toe en kunnen raadsleden vragen stellen. In 2024 hebben wij echter geconstateerd dat de opkomst voor deze informatiebijeenkomst erg mager is, ondanks dat raadsleden hebben aangegeven dat zij deze laagdrempelige opzet als zeer prettig ervaren.

Bovendien is Omnibuzz, 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 tevens 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 2023 en 2024 is het onderwerp publieke mobiliteit steeds belangrijker geworden. Hierover is Omnibuzz intensief in gesprek gegaan met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In 2024 is Trendsportal ook bij dit overleg aangesloten. 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.

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 op het thema 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. Denk hierbij aan concrete maatregelen en afspraken met de taxisector in het kader van de COVID-19 pandemie.
- 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 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.

“In 2023 en 2024 is het onderwerp publieke mobiliteit steeds belangrijker geworden. Hierover is Omnibuzz intensief in gesprek gegaan met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.”





10

Personeel

10. Personeel

10.1 Personeelsbeleid

Begin 2022 heeft de directie de wens uitgesproken het thema 'integriteit' binnen Omnibuzz verder te ontwikkelen en te verankeren in de organisatie. Om dit handen en voeten te geven, is in het najaar van 2022 gestart met een aantal inter-actieve workshops voor alle medewerkers. Begin 2024 heeft de eerste online dilemmatraining plaatsgevonden waarbij medewerkers gevraagd werd hun mening te geven over diverse integriteitskwesties. Dit zal in 2025 een vervolg krijgen.

Daarnaast is gewerkt aan het onderdeel vitaliteit door het organiseren van een vitaliteitsmiddag en de introductie van de leasefiets.

In het kader van Arbo- en vitaliteitsbeleid is er een nieuwe Risico-Inventarisatie & Evaluatie uitgevoerd. Deze heeft geleid tot een concreet plan van aanpak voor de jaren 2024, 2025 en de eerste helft van 2026.

10.2 Opleidingen en ontwikkeling

Ook in 2024 hebben medewerkers weer gebruik kunnen maken van diverse trainingen, waaronder die van de IGOM-academie. Daarnaast heeft er voor de geïnteresseerden een reanimatiecursus plaatsgevonden en is er een uitgebreide, praktisch georiënteerde training geweest voor alle medewerkers met klantcontact.

Er is binnen de organisatie veel aandacht voor de ontwikkeling en, indien mogelijk, doorstroom van medewerkers. Ook in 2024 zijn enkele medewerkers binnen de organisatie van functie veranderd.

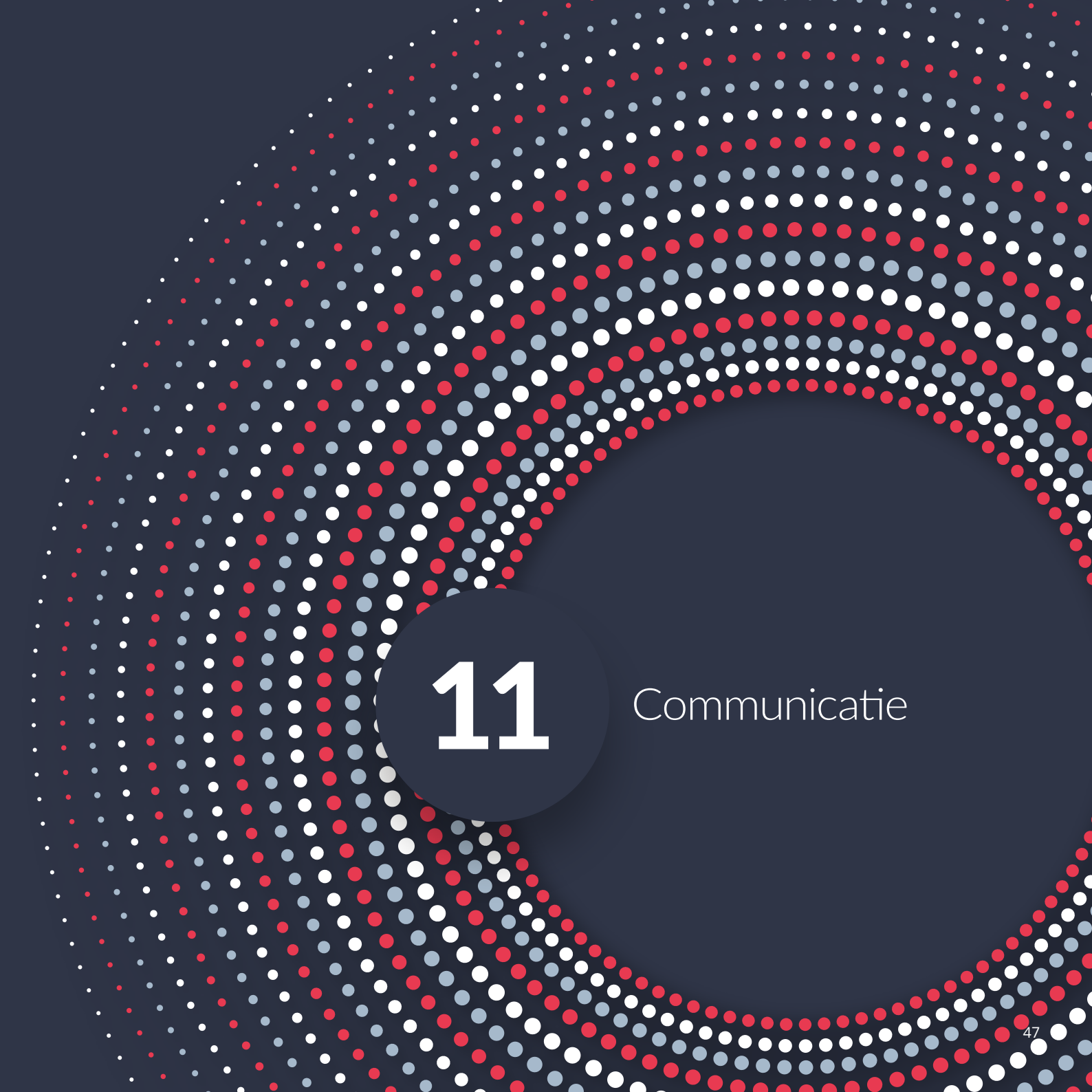
10.3 Ziekteverzuim

Na de forse daling van het ziekteverzuim in 2023 ten opzichte van 2022 is het ziekteverzuim in 2024 enigszins gestegen naar 7,9%. Langdurige ziekte van een aantal medewerkers is de hoofdoorzaak van deze stijging.

10.4 Overig

Er is een begin gemaakt met het actualiseren van het personeelshandboek. Dit zal in 2025 een vervolg krijgen.

Daarnaast is er veel aandacht geweest voor de overgang naar een nieuw personeelsinformatie- en salarissysteem. Per 1 januari 2025 schakelt de gemeente Sittard-Geleen om van Visma/Raet naar AFAS. Omdat de salarisadministratie van Omnibuzz door de gemeente Sittard-Geleen uitgevoerd wordt, zal ook Omnibuzz deze switch maken. In eerste instantie zal de overgang plaatsvinden voor een aantal essentiële onderdelen met de verwachting dat dit in 2025 en 2026 wordt uitgebreid met andere modules.



11

Communicatie

11. Communicatie

Begrijpelijke taal en laagdrempelige teksten

Onderstaand statement was ook in 2024 uitgangspunt van onze communicatie.

“In begrijpelijke taal schrijven en spreken staat bij Omnibuzz op de agenda en heeft onze constante aandacht. Wij letten erop dat onze communicatie(middelen) zo laagdrempelig en begrijpelijk mogelijk zijn voor onze hoofddoelgroep; onze klanten. Gemakkelijke, begrijpelijke en duidelijke teksten op B1-niveau zijn daarbij het uitgangspunt.”

11.1 Sjablonen

De in 2023 ontwikkelde drempelvrije sjablonen voor onder andere beleidsnotities zijn in 2024 herijkt en er zijn enkele nieuwe sjablonen aan toegevoegd.

11.2 Website

Wij zijn gestart met de ontwikkeling van onze nieuwe website. Ook hier is 100% toegankelijkheid het uitgangspunt. De nieuwe website is anders van opzet en bestaat, naast de Omnibuzz website met reguliere Wmo-informatie, uit de ReisWijzer en een website met informatie over het leerlingenvervoer.

De websites ReisWijzer en leerlingen-

vervoer zijn in 2024 ontwikkeld; de realisatie van de nieuw opgezette Wmo-website staat op de planning voor de eerste helft van 2025.

11.3 ReisWijzer

ReisWijzer is een uniek product van Omnibuzz en is ontwikkeld omdat de website per 1 januari 2025 uit de lucht zou gaan. ReisWijzer is een website met informatie over alternatief vervoer in alle deelnemende gemeenten aan de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. Klanten en andere geïnteresseerden kunnen heel overzichtelijk, per gemeente, zien welke alternatieve vervoersvoorzieningen voorhanden zijn. De website is in eigen beheer, dus wij kunnen deze snel en gemakkelijk actualiseren en doorontwikkelen.

11.4 Schrijftraining

In 2024 hebben de medewerkers die contact met klanten hebben, deelgenomen aan een schrijf- en grammaticatraining. In deze schrijftraining, die elk jaar herhaald zal worden, staat schrijven en spreken in begrijpelijke en correcte taal centraal.

11.5 Actualisatie folders, klantbrieven en regelingen

Een aantal folders en regelingen is in 2024 herschreven. Ook zijn de klantbrieven van de klantenservice en finance herijkt waarbij ons uitgangs-

punt 'begrijpelijke taal' is gehanteerd.

11.6 Vakgroep digitale dienstverlening

Omdat er veel speelt rondom het thema digitoegankelijkheid, neemt de communicatieadviseur deel aan de vakgroep digitale dienstverlening. Onder het motto: veel weten meer dan één, worden in dit overleg kennis en ervaringen uitgewisseld over dit onderwerp en de consequenties die het heeft voor de communicatie(middelen) van gemeenten.

11.7 Interne communicatie

In 2024 zijn er formats ontwikkeld voor het invullen van de afwezigheidsassistent en voor de mailhandtekeningen van de medewerkers. Er vinden op reguliere basis werkoverleggen plaats tussen directeur, managers, teamleiders en supervisors en de communicatieadviseur. Onze medewerkers zijn geïnformeerd over actuele onderwerpen via directiebrieven en SharePoint (Intranet).

11.8 Externe communicatie

Externe communicatie vindt plaats met:

- Het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
- Colleges van B&W van 30 gemeenten.

- › De gemeenteraadsleden van 30 gemeenten (raadsinformatiebijeenkomsten)
- › De contactambtenaren/coördinatoren van 30 gemeenten.
- › De communicatieadviseurs van 30 gemeenten.
- › Taxibedrijven.
- › Chauffeurs.
- › Cliëntenpanel.
- › Algemeen publiek.
- › Media.

11.9 Raadsinformatiebijeenkomsten

Twee keer per jaar organiseert Omnibuzz voor alle raadsleden een raadsinformatiebijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst praten wij de raadsleden bij over wat wij gedaan hebben, wat onze plannen zijn en over specifieke onderwerpen als daar aanleiding voor is. Deze bijeenkomsten vinden digitaal plaats.

Helaas constateren wij dat het aantal deelnemende raadsleden beperkt is. Wat hiervan de oorzaak is, is niet bekend.

11.10 Reguliere communicatiewerkzaamheden

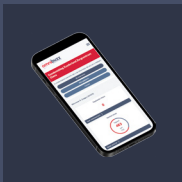
In 2024 zijn, net als in voorgaande jaren, reguliere communicatiewerkzaamheden (in- en extern) uitgevoerd. Niet alleen uitvoeringstaken, ook (strategisch) communicatieadvies behoort tot deze werkzaamheden.

Hieronder vallen onder andere:

- › Nieuwsbrieven aan klanten.
- › Klantbrieven.
- › Vervangen van onze taxipoints.
- › Actueel houden van de website.
- › Het maken van nieuw fotomateriaal.
- › ‘Omnibuzz in cijfers’ (banner met algemene data over Omnibuzz).
- › Onderhouden van mediacontacten (pro- en reactief).

11.11 Nieuwsbrieven

In 2024 zijn drie nieuwsbrieven aan onze klanten verzonden. Inmiddels krijgen ruim 18.000 klanten deze nieuws-



Omnibuzz website	
Aantal bezoekers 2023	Aantal bezoekers 2024
98.300	117.800
Aantal pagina's 2023	Aantal pagina's 2024
309.000	338.000



Nieuwsbrief 21	Nieuwsbrief 22	Nieuwsbrief 23
Papieren versie	Papieren versie	Papieren versie
20.461	20.059	20.113
Online versie	Online versie	Online versie
19.174	19.727	20.231

brief via mail. De overige klanten krijgen een papieren versie.

Wij blijven aandacht houden voor het verminderen van de verzendkosten door onze klanten te attenderen op de digitale nieuwsbrief.

De digitale nieuwsbrief is drempelvrij en kan ook via onze website gelezen of voorgelezen worden (Readspeaker).

11.12 ChatGPT

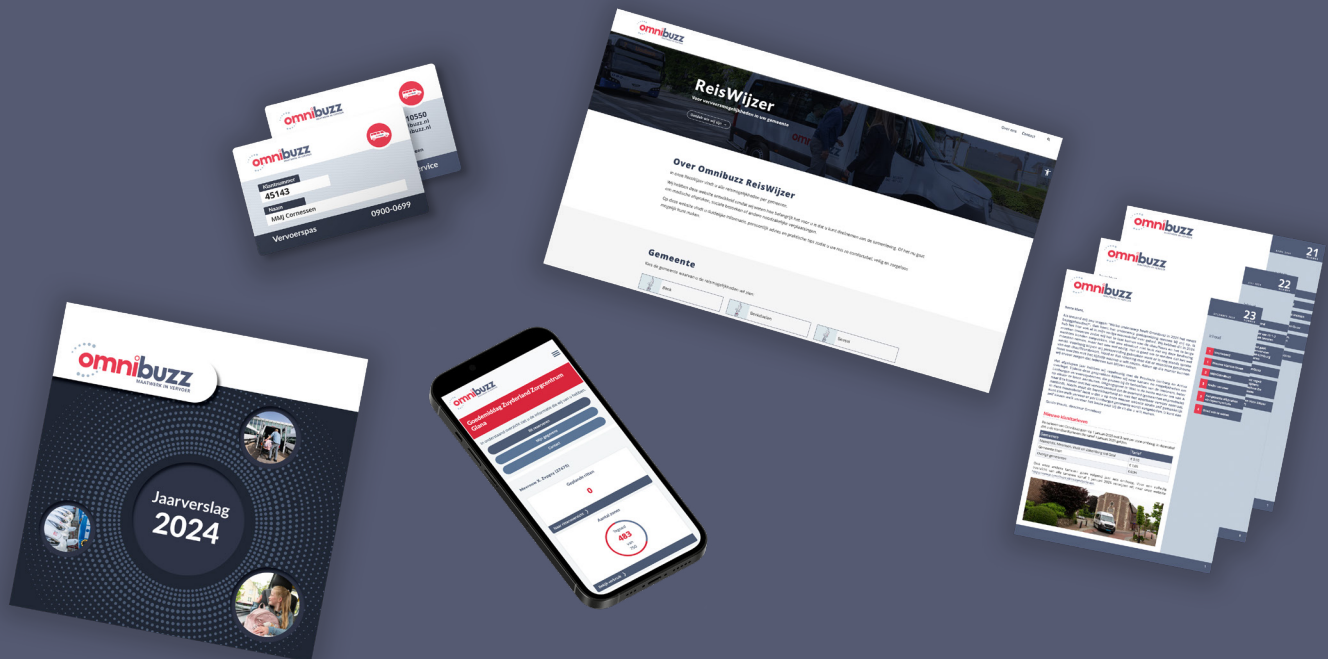
In 2024 is een protocol voor het gebruik van ChatGPT opgesteld voor onze medewerkers. Tevens zijn er tips en adviezen over het gebruik van ChatGPT voor de medewerkers opgesteld. Alle drie de notities zijn vastgesteld in het MT-overleg.

11.13 Projecten

In 2024 is Omnibuzz gestart met een aantal projecten:

- › Leerlingenvervoer Midden-Limburg.
- › Publieke mobiliteit.
- › Doorontwikkeling MijnOmnibuzz; onder andere instructievideo's.
- › Zonnebloem jubileumactiviteiten.
- › Introductie piekspreiding.

Bij alle projecten speelt communicatie een centrale rol en is er ruimschoots aandacht voor het op de juiste wijze, op het juiste tijdstip, met de juiste middelen communiceren over deze projecten.





12

Programma-
verantwoording

12. Programmaverantwoording

12.1 De programmarekening

	Begroting 2024			Begroting 2024-1
	Baten	Lasten	Saldo	Baten
Programma Vervoer				
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ -	€ -	€ -
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.940.629	€ 25.940.629	€ -
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 133.547	€ 133.547	€ -
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ 5.000	€ 14.107	€ 9.107	€ 75.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ -	€ -	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.999.735	€ -	€ -25.999.735	€ 24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 133.547	€ -	€ -133.547	€ 174.799
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ 2.783.552	€ 2.783.552	€ -	€ 2.874.675
0.4 Overhead GGZ	€ 6.775	€ 6.775	€ -	€ 6.122
0.4 Overhead LLV	€ -	€ -	€ -	€ 118.314
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 28.928.610	€ 28.928.610	€ 0	€ 29.855.270
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ 10.744
- Bestemmingsreserve Data analyse	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ 10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 28.934.735	€ 28.928.610	€ -6.125	€ 29.866.014

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, GGZ of LLV gerelateerde overheadkosten.

Tot de kosten van overhead worden in ieder geval de volgende zaken gerekend:

- Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie.

		Realisatie 2024		
Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
€ 2.173.876	€ 2.173.876	€ -	€ 1.857.199	€ 1.857.199
€ 24.439.484	€ 24.439.484	€ 596.465	€ 25.075.545	€ 24.479.080
€ 174.799	€ 174.799	€ -	€ 226.225	€ 226.225
€ 18.000	€ -57.000	€ 271.609	€ 18.728	€ -252.881
€ -	€ -2.173.876	€ 2.175.076	€ -	€ -2.175.076
€ -	€ -24.432.484	€ 24.432.486	€ -	€ -24.432.486
€ -	€ -174.799	€ 240.786	€ -	€ -240.786
€ 2.874.675	€ -	€ 2.874.675	€ 2.825.648	€ -49.027
€ 6.122	€ -	€ 6.122	€ 7.622	€ 1.500
€ 118.314	€ -	€ 118.314	€ 118.014	€ -300
€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ -
€ 29.855.270	€ 0	€ 30.715.533	€ 30.128.982	€ -586.551
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -10.744	€ 10.745	€ -	€ -10.745
€ -	€ -	€ 33.808	€ -	€ -33.808
€ -	€ -10.744	€ 44.553	€ -	€ -44.553
€ 29.855.270	€ -10.744	€ 30.760.086	€ 30.128.982	€ -631.104

- › 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 2024 bestaat dit bedrag uit bankkosten en renteopbrengsten. De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 'Maatwerkvoorzieningen (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 ‘Maatwerkvoorzieningen (Wmo)’ bestaan uit opbrengsten van VEP-ritten, ritten van de klanten boven budget en eveneens als enkele pgb-klanten. De baten voor taakveld 6.6 ‘Maatwerkvoorzieningen (Wmo)’ bestaan daarnaast uit gemeentelijke bijdragen, wat eveneens geldt voor het taakveld 4.3 ‘Onderwijsbeleid en leerlingzaken’ en voor het taakveld 6.72c ‘Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)’.

In 2024 zijn er geen toevoegingen aan de reserves gedaan die de exploitatie rechtstreeks raken. In 2024 is een bedrag van € 44.553,- onttrokken aan de bestemmingsreserves ‘ICT’ en ‘Data analyse’. Deze onttrekking is ook in de voorliggende jaarrekening verwerkt. Het algemeen bestuur heeft hiermee ingestemd in haar vergaderingen van 3 juli 2019, 8 december 2021 en 18 december 2024 inzake dekking voor de kosten van MijnOmnibuzz, dekking van de afschrijvingslasten van investeringen uit het verleden en dekking van data gerelateerd onderzoek. 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-, GGZ-en leerlingenvervoer. Het GGZ-vervoer wordt verantwoord onder de noemer 6.72c ‘Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)’ 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 2024 opgenomen.

Indicator	2024	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,056	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,62	Kosten per inwoner	Eigen jaarrekening
Externe inhuur	0,4%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen jaarrekening
Overhead	9,8%	% 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 55).
- › Financiering (zie 12.6 op pagina 59).
- › Bedrijfsvoering – rechtmatigheidsverantwoording (12.7 op pagina 62).

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.

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 2024 was het saldo van de algemene reserve € 900.000,-. Na akkoord van het algemeen bestuur op 18 december 2024 is € 174.051,- onttrokken aan de algemene reserve, ter compensatie van de misgelopen klant opbrengsten als gevolg van het niet toepassen van de Landelijke Tarieven Index (LTI). Na onttrekking en uitbetaling hiervan aan de gemeenten, resteert ultimo 2024 een saldo ad € 725.949,-. 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 2024 € 35.244,- bedroeg. In 2024 heeft geen dotering aan deze reserve plaatsgevonden. Voor het boekjaar 2024 heeft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur van 3 juli 2019 en 8 december 2021:

- › Realisatie MijnOmnibuzz.
- › Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 10.745,-.

Het resterende saldo ultimo 2024 ad € 24.499,- zal in zijn geheel besteed worden aan de dekking van toekomstige afschrijvingen.

Naast de bestemmingsreserve 'ICT' is er tevens sprake van, na goedkeuring van het voorstel resultaatbestemming door het algemeen bestuur op 3 juli 2024, de bestemmingsreserve 'Data analyse' ad € 75.000,-. 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 € 33.808,-.

Het resterende saldo ultimo 2024 ad € 41.192,- zal besteed worden aan toekomstig data gerelateerd onderzoek, denk aan bijvoorbeeld aan onderzoek naar het gebruik van de VEP.

Het verloop van deze verschillende reserves 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	Verminderen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2024	Bestemming van het resultaat 2024	Reserves na bestemming ultimo 2024
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	900.000	-	-	-	174.051-	725.949	-	-	725.949
Totaal algemene reserve	900.000	-	-	-	174.051-	725.949	-	-	725.949
Bestemmingsreserves Programma Wmo-vervoer									
Bestemmingsreserve									
- Bestemmingsreserve ICT	35.244	-	-	-	10.745-	24.499	-	-	24.499
- Bestemmingsreserve Data analyse	-	75.000	-	-	33.808-	41.192	-	-	41.192
Totaal Bestemmingsreserves	35.244	75.000	-	-	44.553-	65.691	-	-	65.691
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
- Te bestemmen resultaat Wmo	2.095.839	-	-	-	2.095.839-	-	279.359	-	279.359
- Te bestemmen resultaat GGZ	25.984-	-	-	-	25.984	-	15.256	-	15.256
- Te bestemmen resultaat LLV	-	-	-	-	-	-	336.489	-	336.489
Totaal Resultaat voor bestemming	2.069.855	-	-	-	2.069.855-	-	631.104	-	631.104
Totaal Reserves	3.005.099	75.000	-	-	2.288.459-	791.640	631.104	-	1.422.744

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.

Netto schuldquote

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

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

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

Solvabiliteitsratio

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

Structurele exploitatieruimte

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

Grondexploitatie (niet van toepassing voor Omnibuzz)

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

Belastingcapaciteit (niet van toepassing voor Omnibuzz)

Met het vaststellen van het opcenten tarief wordt bepaald hoeveel extra ruimte er is om eigen lasten te dragen. Het BBV bevat geen normen voor deze kengetallen.

In bijgevoegde tabel zijn de uitkomsten van de zes kengetallen opgenomen.

Kengetallen	Verloop van de kengetallen		
	Jaarverslag 2023	Begroting 2024-1	Jaarverslag 2024
Netto schuldquote	-9%	2%	-4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	2%	-4%
Solvabiliteitsratio	40%	14%	16%
Structurele exploitatieruimte	7%	-0,04%	2%
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 licht ten opzichte van de begroting 2024-1 als gevolg van een positief resultaat voor de gemeenten qua resultaatbestemming 2024. In 2024 is de structurele exploitatieruimte bij Omnibuzz 2% 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.

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	€ 1.559.173	€ 4.691.649	€ -3.132.476
Kwartaal 2	€ 1.759.672	€ 4.023.568	€ -2.263.897
Kwartaal 3	€ 2.147.453	€ 4.430.286	€ -2.282.833
Kwartaal 4	€ 7.608.110	€ 8.705.053	€ -1.096.942
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.268.602	€ 5.462.639	€ -2.194.037
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.194.037		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2024		€ 29.855.270	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.448.132	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.642.169	

Omnibuzz is in 2024 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 2024 grotendeels evenredig in verband met de reeds ontvangen voorschotten Wmo, GGZ en LLV van de gemeenten inzake Q1 2025.

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.

Schatkistbankieren

Het wetsvoorstel ‘Verplicht schatkistbankieren’ is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen. Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen.

Decentrale overheden 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 rond de € 900.000,-. 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 termijn doelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar. Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

Nr	Omschrijving	2024 x € 1.000 Verslagjaar	2024-1 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar (na wijziging)	Begroting 2024 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	587	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	50	50	40
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	42	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	595	50	40

12.7 Bedrijfsvoering - 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 bewerkstelligen is in 2024 de interne audit geactualiseerd en 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.

Tevens wordt de rapportagetolerantie (€ 50.000,-) overschreden en is de gemeente Weert bij het jeugdwetvervoer per 01-08-2024 ingestroomd, hetgeen hogere lasten tot gevolg heeft gehad.

In het hoofdstuk rechtmatigheidsverklaring wordt de acceptabele overschrijding op enkele programma onderdelen benoemd. Deze overschrijding is acceptabel gezien het binnen het vastgesteld beleid past. De lasten van bijvoorbeeld de VEP worden gedekt door baten bij de VEP. Daarnaast zijn er diverse baten welke de lasten dekken, te denken valt aan forse rente opbrengsten en opbrengsten klanten welke een budgetoverschrijding hebben gehad.

In onderstaande wordt een overzicht gegeven van de opvolging op de geconstateerde afwijkingen van vorig jaar.

Er is een overkoepelend M&O-beleid opgesteld

Het hebben van een overkoepelend M&O-beleid is niet verplicht, maar het versterkt wel de onderbouwing van de

rechtmatigheidsverantwoording. Dit beleid ontbrak nog bij Omnibuzz in 2023.

In 2024 hebben wij daarom de realisatie van dit overkoepelend M&O-beleid opgepakt en laten vaststellen door het dagelijks bestuur. Er is geen sprake geweest van misbruik of oneigenlijk beleid binnen Omnibuzz.

Normenkader geoperationaliseerd in toetsingskader

In 2023 is het normenkader uitgebreid onder de loep genomen en geactualiseerd. Dit normenkader was echter nog niet geoperationaliseerd in een toetsingskader. Ook dit is geen verplichting, maar om de onderbouwing van de rechtmatigheidsverantwoording verder te versterken, is in 2024 ook het normenkader in een toetsingskader geoperationaliseerd en opgenomen in het opnieuw vastgestelde controleprotocol.

Van Data B. Mailservice naar Jetmail

Vorig jaar werd via de spendanalyse een onzekerheid geconstateerd omtrent de aanbesteding van Data B. Mailservice B.V. Op basis daarvan hebben wij een nieuwe aanbesteding uitgevoerd in 2024. Met als gevolg een nieuwe partij die onze transactiemailing uitvoert, Jetmail, en tevens een forse besparing op de jaarlijkse kosten voor deze dienst.

12.8 Bedrijfsvoering

Ziekteverzuim

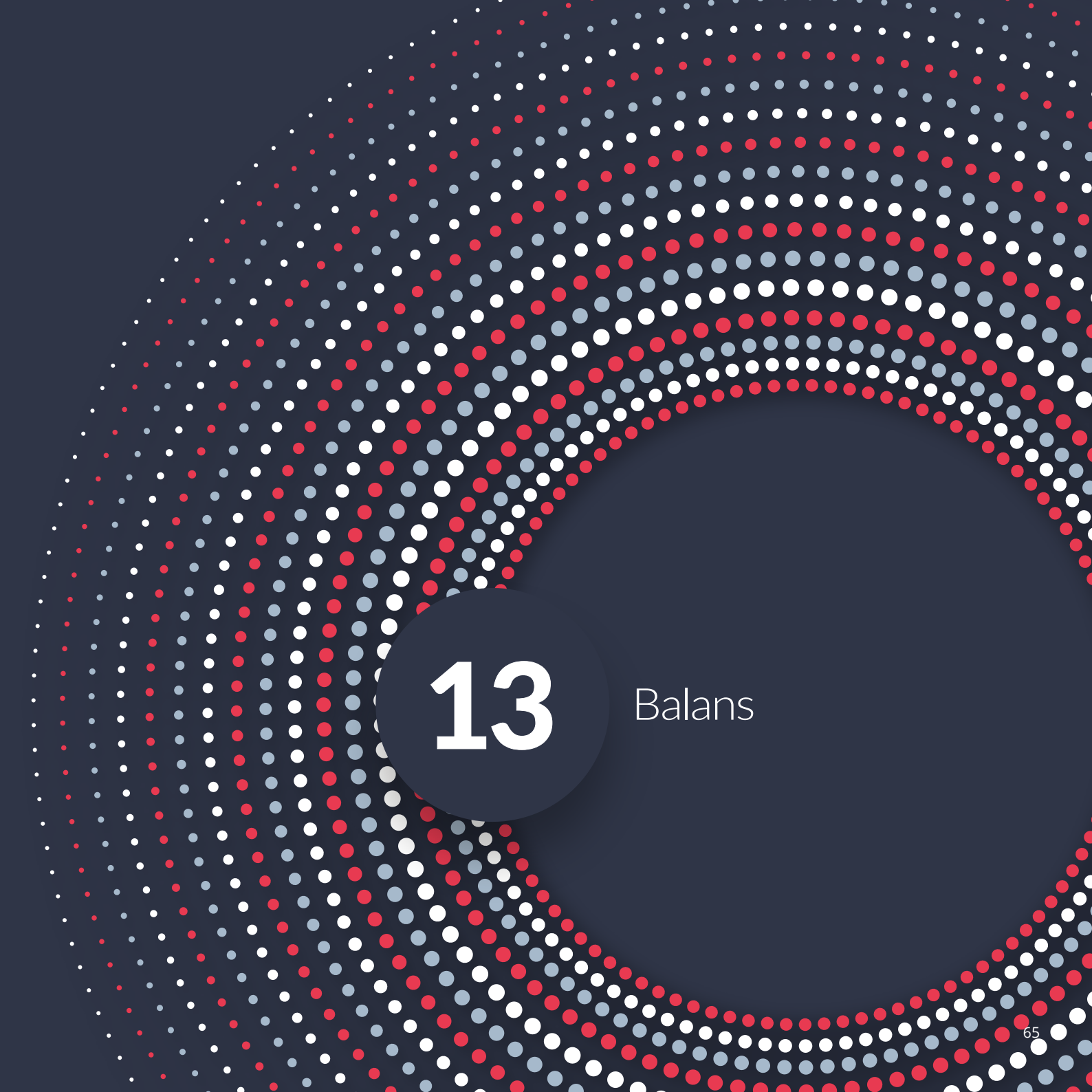
Na de forse daling van het ziekteverzuim in 2023 ten opzichte van 2022 is het ziekteverzuim in 2024 enigszins gestegen naar 7,9%. Langdurige ziekte van een aantal medewerkers is de hoofdoorzaak van deze stijging.

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-2023	31-dec-2024	Passiva	31-dec-2023	31-dec-2024
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	725.949
Investerings met een economisch nut	340.206	325.801	Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	35.244	65.691
			Resultaat voor bestemming Wmo	2.095.839	279.359
			Resultaat voor bestemming GGZ	25.984	15.256
			Resultaat voor bestemming LLV	-	336.489
			Voorzieningen	-	-
			Langlopende schulden	-	-
Totaal vaste activa	340.206	325.801	Totaal vaste passiva	3.005.099	1.422.744
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.948.359	7.178.230	- Overige schulden	2.232.070	2.324.543
- Overige vorderingen	408.568	427.275			
			Overlopende passiva:		
Liquide middelen	568.157	897.271	Te betalen verplichtingen	506.730	973.622
Overlopende activa	229.876	202.276	Voorschotbedragen: Overige Nederlandse overheidslichamen	1.751.267	4.309.945
Totaal vlottende activa	7.154.959	8.705.053	Totaal vlottende passiva	4.490.067	7.608.110
Totaal generaal	7.495.166	9.030.854	Totaal generaal	7.495.166	9.030.854

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven - productenrekening 2024

Alle bedragen in €		Huidig dienstjaar								
	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjr.	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjr. (kol. 2+3-4)	% of andere maatstaf van afschr.	Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjr.	(Extra) afschrijvingen van kapitaaluitgaven in het dienstjr.	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekkingen in het dienstjr.	Boekwaarde aan het begin van het dienstjr. (kol. 2-7)	Boekwaarde aan het einde van het dienstjr. (kol. 10-8-9)
Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	Kolom 5	Kolom 6	Kolom 7	Kolom 8	Kolom 9	Kolom 10	Kolom 11
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	110.861	5.407	-	116.268	10,00%	-	23.696	-	110.861	92.572
Hardware	25.727	31.327	-	57.054	33,33%	-	13.590	-	25.727	43.464
Inrichting en verbouwing	83.834	5.400	-	89.234	4,00%	-	4.398	-	83.834	84.836
Technische installaties	83.368	-	-	83.368	6,67%	-	7.906	-	83.368	75.462
Software	36.416	-	-	36.416	10,00%	-	6.949	-	36.416	29.467
Totaal Wmo-vervoer	340.206	42.133	-	382.339		-	56.538	-	340.206	325.801
Totaal-generaal	340.206	42.133	-	382.339		-	56.538	-	340.206	325.801

13.1 Toelichting op de balans

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 € 325.801,-)

De materiële vaste activa hebben primo 2024 een waarde van € 340.206,-. Gedurende 2024 is er voor € 42.133,- geactiveerd, voornamelijk voor de inrichting van een taxipoint, aanschaf inbraakbeveiliging en de aanschaf van hardware. Rekening houdende met de afschrijvingen in 2024 ad € 56.538,- resteert een saldo ultimo 2024 ad € 325.801,-.

Bovenstaand is een overzicht opgenomen van de activa. Deze investeringen behoren tot de categorie investeringen met economisch nut.

Financiële vaste activa (ad € 0,-)

Gedurende 2024 zijn geen financiële vaste activa geactiveerd, derhalve bedraagt het saldo € 0,-.

Vlottende activa (ad € 8.705.053,-)

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 € 7.178.230,-)

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 2024 (Wmo, GGZ en LLV) en de reeds ontvangen voorschotten van de gemeenten inzake Q1 2025. Daarnaast zijn deze gelden ultimo 2024 tevens om betalingen in 2025 over Q4 2024 af te wikkelen.

Overige vorderingen (ad € 427.275,-)

Dit betreft nog te innen bedragen van debiteuren, hoofdzakelijk klanten. Het merendeel van de vorderingen is in 2025 ontvangen c.q. verwachten wij te ontvangen.

Liquide middelen (ad € 897.271,-)

Het saldo liquide middelen van Omnibuzz ultimo boekjaar 2024 bedraagt in totaal € 897.271,-. De gelden zijn direct opvraagbaar. Het saldo is als volgt opgebouwd:

Type	Saldo
Betaalrekening BNG WMO	€ 502.068
Betaalrekening BNG GGZ	€ 88.683
Betaalrekening BNG LLV	€ 302.019
Betaalrekening Rabobank	€ 4.501
Totaal	€ 897.271

Omnibuzz blijft ruim binnen het maximaal toegestane bedrag volgens de regeling inzake Schatkistbankieren (€ 1.000.000,-). In tabel ‘Berekening benutting drempelbedrag Schatkistbankieren’ is dit verder weergegeven.

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	574	569	687	901
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	426	431	313	99
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	29.855			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	29.855			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 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 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 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)	52.219	51.794	63.161	82.885
(5b)	Dagen in het kwartaal	91	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	574	569	687	901

Overlopende activa (ad € 202.276,-)

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 rente opbrengsten Q4 2024. Het restant saldo bestaat voornamelijk uit transitorische posten welke in 2025 aflopen.

Passiva

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

Eigen vermogen (ad € 1.422.744,-)

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 GGZ en resultaat voor bestemming LLV inclusief gym- en zwemvervoer. Een overzicht hiervan is in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel Staat van Reserves - productenrekening 2024

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat voorgaand boekjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van rente	Overige vermeerderingen	Verminderen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2024	Bestemming van het resultaat 2024	Reserves na bestemming ultimo 2024
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	900.000	-	-	-	174.051-	725.949	-	-	725.949
Totaal algemene reserve	900.000	-	-	-	174.051-	725.949	-	-	725.949
Bestemmingsreserves									
Programma Wmo-vervoer									
Bestemmingsreserve									
- Bestemmingsreserve ICT	35.244	-	-	-	10.745-	24.499	-	-	24.499
- Bestemmingsreserve Data analyse	-	75.000	-	-	33.808-	41.192	-	-	41.192
Totaal Bestemmingsreserves	35.244	75.000	-	-	44.553-	65.691	-	-	65.691
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
- Te bestemmen resultaat Wmo	2.095.839	-	-	-	2.095.839-	-	279.359	-	279.359
- Te bestemmen resultaat GGZ	25.984-	-	-	-	25.984	-	15.256	-	15.256
- Te bestemmen resultaat LLV	-	-	-	-	-	-	336.489	-	336.489
Totaal Resultaat voor bestemming	2.069.855	-	-	-	2.069.855-	-	631.104	-	631.104
Totaal Reserves	3.005.099	75.000	-	-	2.288.459-	791.640	631.104	-	1.422.744

Algemene reserve (ad € 725.949,-)

Primo 2024 was het saldo van de algemene reserve € 900.000,-. Na akkoord van het algemeen bestuur op 18 december 2024 is € 174.051,- onttrokken aan de algemene reserve, ter compensatie van de misgelopen klant opbrengsten als gevolg van het niet toepassen van de LTI. Na onttrekking en uitbetaling hiervan aan de gemeenten, resteert ultimo 2024 een saldo ad € 725.949,-. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Bestemmingsreserve 'ICT' (ad € 24.499,-)

De bestemmingsreserve 'ICT' bedroeg primo 2024 € 35.244,-. Voor het boekjaar 2024 was één mutatie. Dit betreft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur van 3 juli 2019 en 8 december 2021:

- › Realisatie MijnOmnibuzz.
- › Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 10.745,-.

Het resterende saldo ultimo 2024 ad € 24.499,- zal in zijn geheel aangewend worden ter dekking van toekomstige afschrijvingen.

Bestemmingsreserve 'Data analyse' (ad € 41.192,-)

Na goedkeuring van het voorstel resultaatbestemming door het algemeen bestuur op 3 juli 2024 is de bestemmingsreserve 'Data analyse' gevormd ad € 75.000,-. Na goedkeuring van het algemeen bestuur op 18 december 2024 zijn in het verslagjaar de hiertoe geoormerkte kosten onttrokken:

- › Onderzoek en rapportering data analyse

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 33.808,-.

Het resterende saldo ultimo 2024 ad € 41.192,- zal besteed worden aan toekomstig data gerelateerd onderzoek, denk aan bijvoorbeeld aan onderzoek naar het gebruik van de VEP.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming Wmo (ad € 279.359,-)

Het resultaat over 2024 bedraagt, mede als gevolg van gestegen rente opbrengsten, een positief bedrag ad € 279.359,-. 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 GGZ (ad € 15.256,-)

Het resultaat over 2024 bedraagt voor het GGZ-vervoer een positief bedrag van € 15.256,-. Deze gelden hebben betrekking op het GGZ-vervoer van de gemeente Nederweert, Roermond en Weert en dit resultaat wordt veroorzaakt door een lagere vervoersvraag. Voor het resultaat per gemeente wordt verwezen naar pagina 110.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming LLV (ad € 336.489,-)

Het resultaat over 2024 bedraagt voor het LLV-vervoer, inclusief het gym- en zwemvervoer van de gemeente Roermond, een positief bedrag van € 336.489,-. Deze gelden hebben betrekking op 6 Midden-Limburgse gemeenten en dit resultaat wordt veroorzaakt door een lagere vervoersvraag dan de geprognosticeerde data conform de Europese aanbesteding. Voor het resultaat per gemeente wordt verwezen naar pagina 114.

De bestemming van het resultaat wordt ter vaststelling voorgelegd aan het algemeen bestuur.

Langlopende schulden (ad € 0,-)

Omdat in 2024 geen langlopende schulden zijn aangegaan, bedraagt het saldo € 0,-.

Vlottende passiva (ad € 7.608.110,-)

De vlottende passiva bestaan uit de overige schulden, te betalen verplichtingen en voorschotbedragen van overige Nederlandse overheidslichamen.

Overige schulden (ad € 2.324.543,-)

De overige schulden bedragen ultimo 2024 € 2.324.543,- en betreffen de eigen bijdrage klanten Wmo ontvangen namens de gemeenten Q4 2024 ad € 827.922,-. Daarnaast is het saldo van de crediteurenpost opgenomen onder de

overige schulden. Deze heeft voornamelijk betrekking op de afrekening vervoerders Q4 2024. Zowel de uitbetaling eigen bijdrage klanten aan de gemeenten als de afrekening vervoerders zijn begin 2025 uitbetaald.

Te betalen verplichtingen (ad € 973.622,-)

De te betalen verplichtingen bestaan uit nog te betalen facturen en de tussenrekening vervoerders. Deze lopen in 2025 af vanwege de betaaldatum begin 2025.

Voorschotbedragen van overige Nederlandse overheidslichamen (ad € 4.309.945,-)

Dit betreft reeds ontvangen voorschotbedragen over Q1 2025 van zowel Wmo, GGZ als LLV gemeenten.

Niet uit de balans blijvende 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 looptijd van 10 jaar met een mogelijke verlenging met 5 jaar. De opzegtermijn voor dit contract bedraagt 12 maanden.

Eind 2021 is een nieuwe overeenkomst aangegaan met Detron Business Communications BV voor het onderhoud en support van de telefooncentrale voor de duur van 3 jaar, welke stilzwijgend verlengd is.

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. Dit 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 wat betekent dat de contracten tot en met 31 december 2027 doorlopen.

Gedurende de COVID-19 periode heeft Omnibuzz continuïteitsafspraken met de vervoerders gemaakt die in een addendum met de vervoerders zijn vastgelegd. Dit addendum had een looptijd tot en met 31-12-2024. Per 01-01-2025 zijn hernieuwde addendum afspraken gemaakt, welke beperkter in kosten zijn vanuit gemeentelijk perspectief ten opzichte van voorgaande addenda. De looptijd van dit hernieuwde addendum is tot en met 31-12-2027.

In juli 2022 is met Detron ICT Beheer 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.

WNT-verantwoording 2024 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 2024 is de generieke maximum bezoldigingsnorm voor Omnibuzz vastgesteld op € 233.000,-. 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	2024	€	169.923

De bezoldiging bestaat uit de volgende componenten:

Component	2024		2023	
Beloning	€	134.554	€	128.044
Belastbare en variabele onkostenvergoedingen	€	12.061	€	11.452
Voorzieningen (pensioen)	€	23.308	€	21.597
Totale bezoldiging	€	169.923	€	161.093

Bedragen x € 1	Dhr G.M.F. Vreuls	
Functiegegevens	Directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2024	01/01 - 31/12	
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	
Dienstbetrekking?	Ja	
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	146.616
Beloningen betaalbaar op termijn	€	23.308
Subtotaal	€	169.923
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	233.000
Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t	
Totale bezoldiging 2024	€	169.923
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 2023		
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01 - 31/12	
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1	
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€	139.496
Beloningen betaalbaar op termijn	€	21.597
Bezoldiging 2023	€	161.093
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€	223.000
Totaal bezoldiging 2023	€	161.093

Uit bovenstaande blijkt dat de topfunctionarissen binnen Omnibuzz het bezoldigingsmaximum van de WNT niet overschreden hebben. Alle leden die in 2024 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	Levin de Koster
Bergen	Martijn Buijsse
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Frank Pubben
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Ales Schifflers
Leudal	Huub van Helden
Maasgouw	Math Wilms
Maastricht	Anita Bastiaans
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Carla Dieteren
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	Harry Coenen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Beekdaelen	Levin de Koster
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



LLV



GGZ



Wmo



14

De programma-
rekening

14. De programmarekening

14.1 Algemeen

Het algemeen bestuur heeft op 5 juli 2023 de eerste begroting 2024 en op 3 juli 2024 de eerste begrotingswijziging 2024-1 vastgesteld.

Grondslagen voor resultaatbepaling en waardering

De verslaggevingsvoorschriften die voor een Gemeenschappelijke Regeling gelden zijn weergegeven in het ‘Besluit begroting en verantwoording provincie en ge-

meenten’. 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 Omnibuzz. De passiva zijn gewaardeerd tegen nominale waarden.

Controleverordening

	Begroting 2024			Begroting 2024-1
	Baten	Lasten	Saldo	Baten
Programma Vervoer				
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ -	€ -	€ -
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.940.629	€ 25.940.629	€ -
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 133.547	€ 133.547	€ -
Algemene dekkingsmiddelen				
0.5 Treasury	€ 5.000	€ 14.107	€ 9.107	€ 75.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ -	€ -	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.999.735	€ -	€ -25.999.735	€ 24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 133.547	€ -	€ -133.547	€ 174.799
Overhead				
0.4 Overhead Wmo	€ 2.783.552	€ 2.783.552	€ -	€ 2.874.675
0.4 Overhead GGZ	€ 6.775	€ 6.775	€ -	€ 6.122
0.4 Overhead LLV	€ -	€ -	€ -	€ 118.314
Onvoorzien				
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 28.928.610	€ 28.928.610	€ 0	€ 29.855.270
Incidenteel				
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves				
- Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ 10.744
- Bestemmingsreserve Data analyse	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125	€ 10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 28.934.735	€ 28.928.610	€ -6.125	€ 29.866.014

De controleverordening Omnibuzz 2023 e.v. is op 20 december 2023 vastgesteld door het algemeen bestuur. In de vergadering van het dagelijks bestuur van 25 september 2024 is het controleprotocol 2024 e.v. vastgesteld. Beide verordeningen dienen als referentiekader voor de controle van de accountant.

rapportering qua data een bestemmingsreserve ‘Data analyse’.

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

		Realisatie 2024		
Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
€ 2.173.876	€ 2.173.876	€ -	€ 1.857.199	€ 1.857.199
€ 24.439.484	€ 24.439.484	€ 596.465	€ 25.075.545	€ 24.479.080
€ 174.799	€ 174.799	€ -	€ 226.225	€ 226.225
€ 18.000	€ -57.000	€ 271.609	€ 18.728	€ -252.881
€ -	€ -2.173.876	€ 2.175.076	€ -	€ -2.175.076
€ -	€ -24.432.484	€ 24.432.486	€ -	€ -24.432.486
€ -	€ -174.799	€ 240.786	€ -	€ -240.786
€ 2.874.675	€ -	€ 2.874.675	€ 2.825.648	€ -49.027
€ 6.122	€ -	€ 6.122	€ 7.622	€ 1.500
€ 118.314	€ -	€ 118.314	€ 118.014	€ -300
€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ -
€ 29.855.270	€ 0	€ 30.715.533	€ 30.128.982	€ -586.551
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -10.744	€ 10.745	€ -	€ -10.745
€ -	€ -	€ 33.808	€ -	€ -33.808
€ -	€ -10.744	€ 44.553	€ -	€ -44.553
€ 29.855.270	€ -10.744	€ 30.760.086	€ 30.128.982	€ -631.104

14.2 Toelichting op de rekening

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste afwijkingen c.q. incidentele baten en lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting opgenomen.

Afwijkingen ten opzichte van de begrotingswijziging 2024-1		
Lasten Wmo		
Loonkosten	€	54.602
Beheerskosten	€	10.284
Kosten VEP	€	366.385
Kapitaallasten	€	-1.455
Directe vervoerskosten Wmo	€	13.729
BonusMalus	€	24.375
Totaal afwijking lasten Wmo	€	467.921
Baten Wmo		
Klantbijdrage Vervoer Wmo	€	-106.383
Bijdrage VEP	€	-355.300
Bijdrage overig	€	-241.044
Totaal afwijking baten Wmo	€	-702.727
Last Tussentijdse afrekening gemeenten	€	-
Baat Onttrekking Algemeen reserve	€	-
Vrijval bestemmingsreserve ICT	€	-10.745
Vrijval bestemmingsreserve Data analyse	€	-33.808
Totaal afwijking batig saldo Wmo	€	-279.359
Lasten GGZ		
Overheadkosten	€	120
Indirecte vervoerskosten	€	-1.697
Directe vervoerskosten GGZ	€	-11.484
Totaal afwijking lasten GGZ	€	-13.061
Baten GGZ		
Bijdrage overig	€	-2.195
Totaal afwijking baten GGZ	€	-2.195
Totaal afwijking batig saldo GGZ	€	-15.256
Lasten LLV		
Overheadkosten	€	-1.500
Indirecte vervoerskosten	€	16.415
Directe vervoerskosten LLV + Gym- en zwemvervoer	€	-333.090
Totaal afwijking lasten LLV	€	-318.175
Baten LLV		
Bijdrage overig	€	-18.312
Totaal afwijking baten LLV	€	-18.312
Totaal afwijking batig saldo LLV	€	-336.489
Totaal afwijking batig saldo WMO + GGZ + LLV	€	-631.104

De totale afwijking batig saldo van € 631.104,- wordt veroorzaakt door enerzijds Wmo-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- › De overschrijding van de gerealiseerde loonkosten ad € 54.602,-.
- › De overschrijding van de beheerkosten ad € 10.284,-.
- › De kosten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 366.385,-.
- › De lager uitgevallen kapitaallasten ad € 1.455,-.
- › De stijging van de vervoerskosten ad € 13.729,- ten opzichte van de begroting.
- › De hoger uitgevallen bonus-malus ten opzichte van de begroting met € 24.375,-.
- › De stijging in de klantbijdrage vervoer ad € 106.383,-.
- › De baten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 355.300,-.
- › De baten van overige bijdrage € 241.044,-.
- › De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'ICT' ad € 10.745,-.
- › De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'Data analyse' ad € 33.808,-.

Anderzijds wordt dit batig saldo veroorzaakt door GGZ-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- › De overschrijding van de overheadkosten ad € 120,-.
- › De onderschrijding van de indirecte vervoerkosten ad € 1.697,-.
- › De onderschrijding van de directe vervoerkosten ad € 11.484,-.
- › De baten van overige bijdrage ad € 2.195,-.

Daarnaast wordt dit batig saldo veroorzaakt door LLV-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- › De onderschrijding van de overheadkosten ad € 1.500,-.
- › De overschrijding van de indirecte vervoerkosten ad € 16.415,-.
- › De onderschrijding van de directe vervoerkosten van het leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer ad € 333.090,-.
- › De baten van overige bijdrage ad € 18.312,-.

De belangrijkste afwijkingen van lasten en baten ten opzichte van de begroting 2024-1 worden per post op de volgende pagina's toegelicht.

14.3 Toelichting lasten Wmo

Loonkosten (ad € 54.602,-)

De hoger uitgevallen loonkosten worden met name veroorzaakt door hogere inhuur bij het callcenter. Daartegenover staat dat de studiekosten lager uitvallen dan begroot.

Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een overschrijding van de loonkosten van € 54.602,-.

Beheerkosten (ad € 10.284,-)

De post beheerkosten is € 10.284,- hoger dan begroot. Deze post dient echter in samenhang gezien te worden met de onttrekking aan de bestemmingsreserves 'ICT' en 'Data analyse' ad € 44.553,-. Dit betekent per saldo een onderschrijding op deze posten van € 34.269,-.

De onderschrijding van de kosten betreft de volgende zaken:

- › Lagere kopieer- en printkosten.
- › Lagere kosten transactiemailing als gevolg van de aanbesteding.
- › Lagere kosten inrichting thuiswerkplekken.
- › De overschrijding van de kosten betreft de volgende zaken:
 - › Extra kosten beheer en onderhoud MijnOmnibuzz.
 - › Additioneel onderhoud pand.
 - › Data gerelateerd onderzoek en afschrijving van investeringen uit het verleden. Deze zaken worden middels de bestemmingsreserve 'ICT' en 'Data analyse' gedekt en niet middels de begroting.

Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een overschrijding op de beheerkosten van € 10.284,-, vóór onttrekking aan de bestemmingsreserves.

Kosten Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 366.385,-)

Deze post heeft betrekking op de kosten voor het aanmaken van de Voor Elkaar Pas en het vervoer dat hieruit voortvloeit. Omnibuzz draagt zorg voor betaling aan de leverancier en verrekent vervolgens deze kosten met de klant (zie ook 'Bijdrage VEP' bij baten). Het betreft hier vervoer-, pas- en servicekosten.

Kapitaallasten (ad -€ 1.455,-)

De kapitaallasten zijn lager dan begroot. De bankkosten zijn in lijn met de begroting. De kapitaallasten zijn daarentegen gedaald als gevolg van lagere afschrijvingen dubieuze debiteuren. Dit als gevolg van doelmatig debiteurenbeheer.

Directe vervoerskosten Wmo (ad € 13.729,-)

De vervoerskosten zijn € 13.729,- hoger dan opgenomen in de begroting 2024-1.

De begroting 2024-1 is gebaseerd op het vervoersvolume van 2023, rekening houdend met een opslag van 5% en begrote continuïteitsafspraken.

De kosten van 2024 zijn gebaseerd op de gerealiseerde vervoersvraag 2024 inclusief de kosten van het flexibel tarief (continuïteitsafspraken vervoerders).

Dit afsprakenkader, in combinatie met de vervoersvraag, heeft tot een realisatie geleid welke nagenoeg gelijk is aan de begroting waarbij verschillen te onderkennen zijn op gemeenteniveau, zowel in positieve als negatieve zin. Concreet hebben 14 gemeenten minder directe vervoerskosten dan de begroting 2024-1 en 16 gemeenten hebben meer directe vervoerskosten dan begroot in de begroting 2024-1.

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 vervoer Wmo' op pagina 107.

Bonus-malus (ad € 24.375,-)

Zoals toegelicht in de eerste paragraaf 'Kwaliteitscontrole vervoerders' hebben de diverse bonussen (verdeeld over de kwartalen en percelen) en een enkele malus, geleid tot een overschrijding van de bonus-malus post ad € 24.375,-. Deze post wordt volledig veroorzaakt door de kwaliteit van het vervoer.

14.4 Toelichting baten Wmo***Klantbijdrage vervoer Wmo (ad € 106.383,-)***

De ontvangen klantbijdrage is € 106.383,- hoger dan de begrote klantbijdrage. Dit betreft voornamelijk de commerciële ritten door Omnibuzz-klanten waarvan het budget overschreden is en enkele pgb-klanten. De reguliere klantbijdragen die Omnibuzz namens de gemeenten ontvangt zijn per kwartaal teruggestort aan de deelnemende gemeenten en worden om fiscale redenen niet verwerkt in de begroting en jaarrekening van Omnibuzz.

Bijdrage Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 355.300,-)

Dit betreft de bijdrage van klanten voor de Voor Elkaar Pas; zowel de bijdrage voor de ritten als de bijdrage voor de abonnementskosten. De vaste bijdrage per jaar van de klant is gebaseerd op 1/5e deel van de kostprijs van de kaart plus de kostprijs voor de servicekosten. Het verschil tussen kosten en de lagere opbrengsten ad € 11.085,- komt voort uit de systematiek van afboeking omtrent voortijdige pasopzegging.

Bijdrage overig (ad € 241.044,-)

Het merendeel van de € 241.044,- heeft betrekking op renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden inzake Schatkistbankieren naar aanleiding van de rentepercentages. Het resterende deel betreft de interne

doorbelasting van Wmo naar GGZ en van Wmo naar LLV.

Onttrekking bestemmingsreserve 'ICT' (€ 10.745,-)

Voor het boekjaar 2024 heeft deze onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

- › Realisatie MijnOmnibuzz.
- › Dekking afschrijvingskosten van investeringen.

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal€ 10.745,-.

Onttrekking bestemmingsreserve 'Data analyse' (€ 33.808,-)

Voor het boekjaar 2024 heeft deze onttrekking uit de bestemmingsreserve 'Data analyse' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten:

- › Onderzoek en rapportering data analyse

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 33.808,-.

14.5 Toelichting lasten GGZ

Overheadkosten (ad € 120,-)

De begrote algemene post voor de overheadkosten is volledig gerealiseerd conform begroting 2024-1, wat leidt tot een lichte overschrijding ad € 120,-. In de jaarrekening 2024 zijn daarnaast de investeringskosten verrekend tussen Nederweert, Roermond en Weert, welke Roermond en Nederweert in 2022 en 2023 hebben gemaakt.

Indirecte vervoerskosten (ad -€ 1.697,-)

De indirecte vervoerskosten zijn € 1.697,- lager uitgevallen dan begroot aangezien er minder indirecte vervoerskosten zijn gerealiseerd in de Wmo-administratie wat tot een lagere interne doorbelasting aan de GGZ-administratie heeft geleid. Als gevolg van de instroom van de gemeente Weert

verandert de verhouding qua verdeelsleutel ritten tussen de gemeenten.

Directe vervoerskosten (ad -€ 11.484,-)

Per 01-08-2024 is de gemeente Weert ingestroomd in het GGZ-vervoer. Op basis van de reisdata van Weert is de bevoorschotting gefactureerd. In de praktijk is de realisatie lager bij de gemeente Weert dan deze bevoorschotting wat grotendeels het positieve resultaat op de directe vervoerskosten verklaart. Voor de gemeente Nederweert en Roermond heeft er een lichte stijging op de directe vervoerskosten plaatsgevonden als gevolg van een hogere realisatie dan in 2023, naast het solidaire gewogen gemiddelde tarief.

14.6 Toelichting baten GGZ

Bijdrage overig (ad € 2.195,-)

Het bedrag heeft betrekking op renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden naar aanleiding van de gestegen rentepercentages..

14.7 Toelichting lasten LLV

In de jaarrekening 2024 zitten de herverdelingseffecten van de overgang van 7 (Conform businesscase) naar 6 (Conform jaarrekening 2024) Midden-Limburgse gemeenten verwerkt, conform afstemming met de gemeenten.

Overheadkosten (ad -€ 1.500,-)

De begrote algemene post voor de overheadkosten is volledig gerealiseerd conform begroting 2024-1, wat leidt tot een lichte onderschrijding ad € 1.500,-. De post overheadkosten is inclusief de investeringskosten om het LLV te implementeren.

Indirecte vervoerskosten (ad € 16.415,-)

De indirecte vervoerskosten zijn € 16.415,- hoger uitgeval-

len dan begroot aangezien er conform businesscase 7 gemeenten waren waarover de loonkosten van de klantenservice LLV verdeeld konden worden. In de praktijk zijn dit nu 6 gemeenten om de loonkosten over te verdelen. De post indirecte vervoerskosten dient in samenhang met baten van de 'Bijdrage overig' gezien te worden, wat deze overschrijding volledig compenseert.

Directe vervoerkosten (ad -€ 333.090,-)

Per 01-08-2024 is het LLV en gym- en zwemvervoer operationeel. De begroting 2024-1 is voor de directe vervoerskosten gebaseerd op de door de gemeenten aangeleverde data (hoeveelheid component) voor de Europese aanbesteding en op basis van het gemiddeld gewogen tarief, welke is berekend op basis van de afgegeven inschrijfprijzen van de winnende percelen (prijs component). In de praktijk blijkt dat hoofdzakelijk het hoeveelheidscomponent lager is uitgevallen bij 5 van de 6 gemeenten. De data van de gemeente Maasgouw is nagenoeg gelijk aan de begroting 2024-1.

Het gym- en zwemvervoer laat een kostenpost van 84% ten opzichte van de begroting 2024-1 zien.

14.8 Toelichting baten LLV

Bijdrage overig (ad -€ 18.312,-)

Het bedrag heeft betrekking op renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden naar aanleiding van de rentepercentages welke 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 GGZ-kosten 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 LLV-kosten en -opbrengsten worden in paragraaf 18.5 'Bijlage 5: Deelnemende gemeenten 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.

14.9 Toelichting algemene dekkingsmiddelen

De bijgestelde bijdrage van de gemeenten in de eerste begrotingswijziging 2024-1 en de onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' en 'Data analyse' blijken voldoende te zijn voor de dekking van de werkelijke kosten. Voorgesteld wordt het totale positieve resultaat over 2024 te verdelen conform paragraaf 15.1 'Voorstel resultaatbestemming 2024' op pagina 88.



15

Overige
gegevens

15. Overige gegevens

15.1 Voorstel resultaatbestemming 2024

Het dagelijks bestuur stelt voor om het resultaat 2024 ad € 631.104,- als volgt te bestemmen:

- › Terugbetaling aan de deelnemende gemeenten € 629.404,-.
- › Dotering aan de algemene reserve € 1.700,-.

De onderverdeling van het resultaat naar de individuele gemeenten is terug te vinden in 18.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo' op pagina 100, in 18.3 'Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ' op pagina 110 en in 18.5 'Bijlage 5: Deelnemende gemeenten LLV' op pagina 114, waarbij qua terugbetaling rekening wordt gehouden met het onderscheid tussen het Wmo-, GGZ, LLV en gym- en zwemvervoer. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat er ook gemeenten zijn welke naar aanleiding van het resultaat 2024 aan Omnibuzz moeten betalen.

15.2 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 GGZ en LLV. Deze dotering vindt plaats op basis van de reeds gefactureerde winstopslag om zodoende de btw-systematiek te optimaliseren.

Er wordt geen voorstel gedaan ter wijziging van de huidige bestemmingsreserves naar aanleiding van het resultaat in de jaarrekening 2024.

Het algemeen bestuur van Omnibuzz zal hierover op 2 juli 2025 een besluit nemen.

16

Rechtmatigheids- verklaring

16. Rechtmatigheidsverklaring

16.1 Grondslagen voor de rechtmatigheidsverantwoording

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening en op basis van de kadernota rechtmatigheid 2024 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 zoals op 25-9-2024 door het DB 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 AB zijn gemeld (de afspraken over tijdigheid zijn opgenomen in financiële verordening welk door de het AB is vastgesteld op 3-7-2024).
 - › Ten aanzien van het M&O criterium is de nota M&O beleid van onze organisatie 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 2024 van de Commissie BBV en onze eigen financiële verordening. Dit betekent dat:

- › Een verantwoordingsgrens van 3% van de totale lasten inclusief mutaties reserves is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;
- › Een rapporteringstolerantie van € 50.000 is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

16.2 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 rechtmatigheidsverantwoording 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 dagelijks bestuur op 25 september 2024 vastgestelde normen- en toetsingskader (onderdeel van het Controleprotocol 2024 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 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 903.869,-. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van oktober 2024.

16.3 Bevinding

Het dagelijks bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen € 689.715,- bedraagt. Dit is lager dan de daarvoor gestelde grens van € 903.869,-. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties is volgens het dagelijks bestuur overigens een bedrag van € 689.715,- acceptabel op basis van door het algemeen bestuur vastgestelde afspraken en ziet toe op lastenoverschrijdingen op enkele programmaonderdelen.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie zij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.



17

Controleverklaring

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te Geleen

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024

Ons oordeel

Wij hebben de in deze jaarstukken opgenomen jaarrekening 2024 van gemeenschappelijke regeling Omnibuzz te Geleen gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- › Geeft de in deze jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz op 31 december 2024 en het resultaat over 2024 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

- › De balans per 31 december 2024.
- › Het overzicht van baten en lasten over 2024.
- › De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en overige toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2024.

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. 25 september 2024 en de Regeling controleprotocol Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) 2024 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.

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 gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op €301.000, waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie voor fouten 1% bedraagt en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado en het controleprotocol vastgesteld met bestuursbesluit d.d. 25 september 2024.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in de Regeling Controleprotocol WNT 2024. 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 € 301.000 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve of WNT-redenen relevant zijn.

Controleaanpak frauderisico's

Wij hebben risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en haar omgeving, de componenten van het interne-beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop het dagelijks bestuur inspeelt op frauderisico's en het interne-beheersingssysteem monitort en de wijze waarop het algemeen bestuur toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan. Wij constateren dat het dagelijks bestuur beschikt over een actuele frauderisicoanalyse.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne-beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd. Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne-beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

Op basis van deze werkzaamheden en het in de controlestandaarden veronderstelde risico, hebben wij de veronderstelde frauderisico's overwogen met betrekking tot het doorbreken van interne-beheersmaatregelen door het management, inclusief of

er indicaties zijn voor tendentie bij het management van de entiteit die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude.

Wij hebben de volgende gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd gericht op het risico van het doorbreken van interne-beheersmaatregelen door het management:

- › Het toetsen of specifieke journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de financiële overzichten zijn aangebracht aanvaardbaar zijn.
- › Het toetsen of specifiek (op basis van fraudekarakteristieken) journaalboekingen die gedurende het boekjaar en tijdens het opstellen van het financiële overzicht zijn aangebracht aanvaardbaar zijn.
- › Het beoordelen van significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsvoering van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.

In onze controle bouwen wij daarnaast een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij hebben kennisgenomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden van het dagelijks bestuur, management en het algemeen bestuur.

Hieruit volgden geen signalen van fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2024 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in het jaarrapport opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken andere informatie, die 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.
- › Alle informatie bevat die op grond van het BBV voor het jaarverslag is vereist.

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 voor de gemeenschappelijke regeling van toepassing zijnde vereisten in de Gemeentewet en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het dagelijks bestuur en algemeen bestuur voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het dagelijks bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de gemeenschappelijke regeling, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het d.d. 25 september 2024 door het algemeen bestuur vastgestelde normenkader en voor het getrouw toelichten van de financiële rechtmatigheid in de jaarrekening.

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.

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 materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze

jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

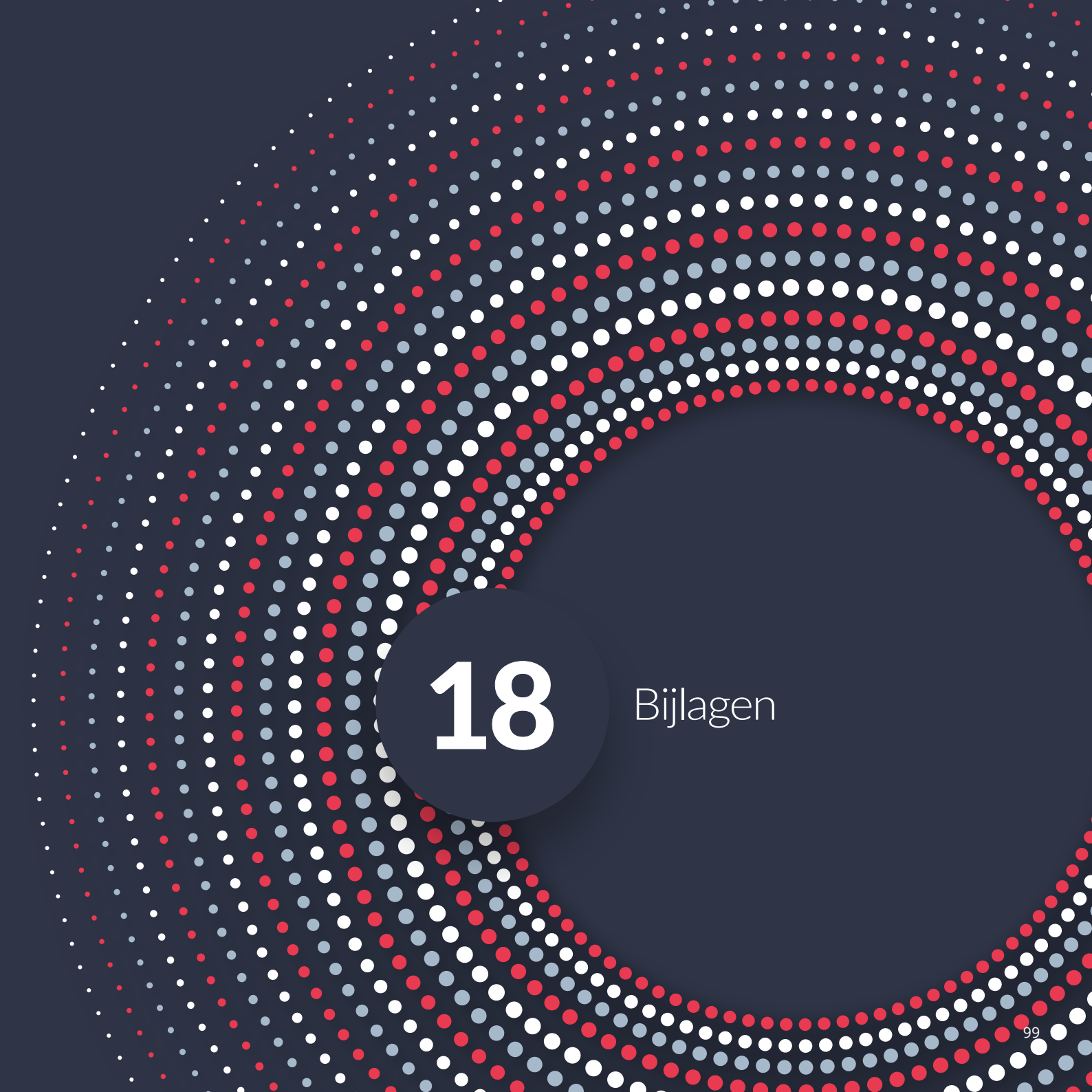
Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol inclusief het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op d.d. 25 september 2024, de Regeling Controleprotocol Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) 2024, 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, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria 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 gereede 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; en
- › 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, 28 maart 2025
WHS Registeraccountants

H.H. van Santvoort MSc RA



18

Bijlagen

18. Bijlagen

18.1 Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten Wmo

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2024		Begroting 2024-1 Voorschot gemeenten		Totaal betaalde voorschotten gemeenten inclusief afrekening vervoer
					A
Beek	€	353.096	€	317.786	€ 317.786
Beekdaelen	€	827.643	€	915.600	€ 915.600
Beesel	€	231.522	€	228.529	€ 228.529
Bergen	€	212.648	€	201.455	€ 201.455
Brunssum	€	927.802	€	985.842	€ 985.842
Echt-Susteren	€	840.505	€	810.861	€ 810.861
Eijsden-Margraten	€	607.564	€	755.482	€ 755.482
Gennep	€	452.598	€	365.691	€ 365.691
Gulpen-Wittem	€	411.798	€	424.896	€ 424.896
Heerlen	€	2.911.073	€	2.739.706	€ 2.739.706
Horst aan de Maas	€	723.172	€	695.817	€ 695.817
Kerkrade	€	1.878.083	€	1.895.930	€ 1.895.930
Landgraaf	€	1.398.049	€	1.415.653	€ 1.415.653
Leudal	€	726.620	€	624.848	€ 624.848
Maasgouw	€	643.507	€	589.479	€ 589.479
Maastricht	€	4.448.544	€	3.962.841	€ 3.962.841
Meerssen	€	726.625	€	645.347	€ 645.347
Nederweert	€	282.539	€	236.882	€ 236.882
Peel en Maas	€	717.114	€	627.963	€ 627.963
Roerdalen	€	374.207	€	317.888	€ 317.888
Roermond	€	1.160.849	€	953.117	€ 953.117
Simpelveld	€	224.626	€	195.750	€ 195.750
Sittard-Geleen	€	2.821.793	€	2.872.803	€ 2.872.803
Stein	€	447.724	€	407.252	€ 407.252
Vaals	€	280.544	€	306.984	€ 306.984
Valkenburg aan de Geul	€	559.540	€	673.122	€ 673.122
Venlo	€	2.007.958	€	1.609.032	€ 1.609.032
Venray	€	642.795	€	667.577	€ 667.577
Voerendaal	€	269.567	€	241.360	€ 241.360
Weert	€	673.057	€	621.667	€ 621.667
TOTAAL	€	28.783.163	€	27.307.159	€ 27.307.159

Kosten 2024	Onttrekking bestemmingsreserve ICT		Onttrekking bestemmingsreserve Data analyse	Te bestemmen resultaat 2024	
B	C		D	E = A-(B-C-D)	
€ 312.570	€	88	€ 371	€	5.675
€ 888.739	€	195	€ 1.144	€	28.200
€ 255.969	€	73	€ 289	€	27.078-
€ 222.952	€	72	€ 209	€	21.216-
€ 958.177	€	151	€ 1.369	€	29.185
€ 847.374	€	174	€ 1.054	€	35.285-
€ 776.437	€	142	€ 1.010	€	19.802-
€ 349.285	€	97	€ 479	€	16.983
€ 442.319	€	77	€ 530	€	16.816-
€ 2.809.285	€	476	€ 4.331	€	64.771-
€ 678.358	€	239	€ 740	€	18.438
€ 1.884.049	€	247	€ 3.011	€	15.138
€ 1.412.237	€	202	€ 2.118	€	5.736
€ 633.692	€	196	€ 681	€	7.967-
€ 545.713	€	133	€ 625	€	44.524
€ 3.803.045	€	682	€ 6.373	€	166.850
€ 629.000	€	101	€ 853	€	17.300
€ 211.619	€	95	€ 248	€	25.606
€ 637.827	€	248	€ 625	€	8.991-
€ 340.617	€	113	€ 379	€	22.236-
€ 962.121	€	331	€ 1.502	€	7.171-
€ 201.044	€	56	€ 251	€	4.988-
€ 2.842.690	€	504	€ 4.116	€	34.733
€ 409.418	€	135	€ 483	€	1.549-
€ 279.150	€	55	€ 323	€	28.212
€ 641.763	€	89	€ 846	€	32.294
€ 1.564.930	€	565	€ 2.353	€	47.020
€ 649.230	€	243	€ 869	€	19.458
€ 252.315	€	67	€ 311	€	10.577-
€ 630.428	€	278	€ 937	€	7.546-
€ 27.072.354	€	6.125	€ 38.428	€	279.359

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Afrekening vervoer 2024 voorschot gemeenten	Totaal betaal-de voorschot gemeenten	Kosten regulier vervoer 2024	Kosten flexibel tarief - Nacalcu-latorisch tarief	Saldo directe vervoerskosten 2024
		A	B	C = A - B	D	E	F = C-D-E
Beek	€ 276.772	€ 240.958	€ -	€ 240.958	€ 221.492	€ 18.279	€ 1.186
Beekdaelen	€ 654.132	€ 717.646	€ -	€ 717.646	€ 646.329	€ 53.339	€ 17.977
Beesel	€ 175.572	€ 170.950	€ -	€ 170.950	€ 182.304	€ 15.045	€ 26.398-
Bergen	€ 164.932	€ 151.430	€ -	€ 151.430	€ 158.703	€ 13.097	€ 20.370-
Brunssum	€ 748.154	€ 789.249	€ -	€ 789.249	€ 711.348	€ 58.705	€ 19.196
Echt-Susteren	€ 680.742	€ 639.109	€ -	€ 639.109	€ 624.266	€ 51.518	€ 36.675-
Eijsden-Margraten	€ 485.425	€ 597.892	€ -	€ 597.892	€ 576.150	€ 47.547	€ 25.806-
Gennep	€ 356.862	€ 275.135	€ -	€ 275.135	€ 243.085	€ 20.061	€ 11.989
Gulpen-Wittem	€ 340.795	€ 342.304	€ -	€ 342.304	€ 333.649	€ 27.535	€ 18.880-
Heerlen	€ 2.336.873	€ 2.135.059	€ -	€ 2.135.059	€ 2.046.162	€ 168.862	€ 79.964-
Horst aan de Maas	€ 553.376	€ 514.469	€ -	€ 514.469	€ 465.662	€ 38.429	€ 10.378
Kerkrade	€ 1.529.218	€ 1.509.277	€ -	€ 1.509.277	€ 1.394.739	€ 115.102	€ 564-
Landgraaf	€ 1.137.203	€ 1.124.204	€ -	€ 1.124.204	€ 1.049.275	€ 86.593	€ 11.664-
Leudal	€ 577.450	€ 473.396	€ -	€ 473.396	€ 447.445	€ 36.926	€ 10.975-
Maasgouw	€ 523.195	€ 466.728	€ -	€ 466.728	€ 397.580	€ 32.811	€ 36.338
Maastricht	€ 3.552.071	€ 3.036.480	€ -	€ 3.036.480	€ 2.713.338	€ 223.921	€ 99.220
Meerssen	€ 605.854	€ 518.825	€ -	€ 518.825	€ 469.818	€ 38.772	€ 10.235
Nederweert	€ 213.202	€ 167.289	€ -	€ 167.289	€ 135.064	€ 11.146	€ 21.078
Peel en Maas	€ 545.033	€ 454.585	€ -	€ 454.585	€ 433.619	€ 35.785	€ 14.819-
Roerdalen	€ 288.010	€ 231.987	€ -	€ 231.987	€ 236.093	€ 19.484	€ 23.589-
Roermond	€ 865.692	€ 666.053	€ -	€ 666.053	€ 627.871	€ 51.816	€ 13.634-
Simpelveld	€ 177.423	€ 147.185	€ -	€ 147.185	€ 141.910	€ 11.711	€ 6.436-
Sittard-Geleen	€ 2.265.565	€ 2.258.237	€ -	€ 2.258.237	€ 2.082.202	€ 171.836	€ 4.199
Stein	€ 342.781	€ 297.997	€ -	€ 297.997	€ 282.231	€ 23.291	€ 7.525-
Vaals	€ 228.622	€ 248.938	€ -	€ 248.938	€ 208.593	€ 17.214	€ 23.131
Valkenburg aan de Geul	€ 463.565	€ 550.851	€ -	€ 550.851	€ 487.141	€ 40.202	€ 23.509
Venlo	€ 1.502.810	€ 1.120.439	€ -	€ 1.120.439	€ 1.016.870	€ 83.918	€ 19.651
Venray	€ 458.928	€ 474.137	€ -	€ 474.137	€ 426.699	€ 35.214	€ 12.225
Voerendaal	€ 208.614	€ 182.099	€ -	€ 182.099	€ 179.535	€ 14.816	€ 12.252-
Weert	€ 463.901	€ 406.611	€ -	€ 406.611	€ 388.998	€ 32.103	€ 14.490-
TOTAAL	€ 22.722.773	€ 20.909.522	€ -	€ 20.909.522	€ 19.328.171	€ 1.595.080	€ -13.729

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Indirecte vervoerkosten 2024	Resultaat indirecte vervoerskosten
		A	B	C = A - B
Beek	€ 35.389	€ 34.682	€ 32.076	€ 2.606
Beekdaelen	€ 82.271	€ 104.643	€ 98.919	€ 5.724
Beesel	€ 21.826	€ 22.760	€ 24.982	€ 2.222-
Bergen	€ 14.429	€ 15.831	€ 18.116	€ 2.285-
Brunssum	€ 109.423	€ 124.405	€ 118.381	€ 6.023
Echt-Susteren	€ 78.632	€ 88.462	€ 91.120	€ 2.658-
Eijsden-Margraten	€ 56.202	€ 89.915	€ 87.356	€ 2.560
Gennep	€ 50.666	€ 44.315	€ 41.462	€ 2.852
Gulpen-Wittem	€ 34.963	€ 46.058	€ 45.838	€ 220
Heerlen	€ 353.181	€ 377.295	€ 374.607	€ 2.689
Horst aan de Maas	€ 59.039	€ 67.187	€ 63.971	€ 3.216
Kerkrade	€ 233.072	€ 268.869	€ 260.411	€ 8.457
Landgraaf	€ 166.473	€ 194.977	€ 183.164	€ 11.813
Leudal	€ 57.489	€ 57.854	€ 58.893	€ 1.039-
Maasgouw	€ 58.647	€ 59.308	€ 54.027	€ 5.280
Maastricht	€ 585.316	€ 600.686	€ 551.137	€ 49.549
Meerssen	€ 73.577	€ 78.235	€ 73.757	€ 4.478
Nederweert	€ 24.931	€ 24.123	€ 21.478	€ 2.645
Peel En Maas	€ 57.183	€ 55.013	€ 54.066	€ 948
Roerdalen	€ 33.662	€ 31.817	€ 32.787	€ 971-
Roermond	€ 143.006	€ 129.164	€ 129.880	€ 717-
Simpelveld	€ 20.820	€ 21.908	€ 21.668	€ 239
Sittard-Geleen	€ 322.206	€ 373.724	€ 355.965	€ 17.759
Stein	€ 42.088	€ 44.933	€ 41.752	€ 3.181
Vaals	€ 26.034	€ 31.736	€ 27.925	€ 3.811
Valkenburg aan de Geul	€ 54.294	€ 79.559	€ 73.155	€ 6.404
Venlo	€ 242.969	€ 218.796	€ 203.480	€ 15.316
Venray	€ 70.619	€ 77.340	€ 75.151	€ 2.189
Voerendaal	€ 29.480	€ 27.093	€ 26.885	€ 208
Weert	€ 79.968	€ 82.277	€ 81.044	€ 1.233
TOTAAL	€ 3.217.856	€ 3.472.963	€ 3.323.455	€ 149.508

Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Overheadkosten 2024	Resultaat overheadkosten
		A	B	C=A-B
Beek	€ 40.935	€ 42.150	€ 40.723	€ 1.427
Beekdaelen	€ 91.240	€ 93.311	€ 90.151	€ 3.159
Beesel	€ 34.124	€ 34.817	€ 33.638	€ 1.179
Bergen	€ 33.287	€ 34.194	€ 33.036	€ 1.158
Brunssum	€ 70.225	€ 72.187	€ 69.743	€ 2.444
Echt-Susteren	€ 81.131	€ 83.290	€ 80.470	€ 2.820
Eijsden-Margraten	€ 65.937	€ 67.675	€ 65.383	€ 2.291
Gennep	€ 45.070	€ 46.242	€ 44.676	€ 1.566
Gulpen-Wittem	€ 36.040	€ 36.533	€ 35.296	€ 1.237
Heerlen	€ 221.019	€ 227.353	€ 219.655	€ 7.698
Horst aan de Maas	€ 110.757	€ 114.161	€ 110.296	€ 3.865
Kerkrade	€ 115.793	€ 117.785	€ 113.797	€ 3.988
Landgraaf	€ 94.373	€ 96.472	€ 93.205	€ 3.266
Leudal	€ 91.681	€ 93.597	€ 90.428	€ 3.169
Maasgouw	€ 61.665	€ 63.443	€ 61.295	€ 2.148
Maastricht	€ 311.157	€ 325.675	€ 314.648	€ 11.027
Meerssen	€ 47.194	€ 48.288	€ 46.653	€ 1.635
Nederweert	€ 44.406	€ 45.470	€ 43.930	€ 1.540
Peel En Maas	€ 114.898	€ 118.365	€ 114.357	€ 4.008
Roerdalen	€ 52.535	€ 54.085	€ 52.253	€ 1.831
Roermond	€ 152.151	€ 157.900	€ 152.554	€ 5.346
Simpelveld	€ 26.383	€ 26.658	€ 25.755	€ 903
Sittard-Geleen	€ 234.022	€ 240.841	€ 232.687	€ 8.155
Stein	€ 62.855	€ 64.321	€ 62.144	€ 2.178
Vaals	€ 25.888	€ 26.309	€ 25.418	€ 891
Valkenburg aan de Geul	€ 41.681	€ 42.712	€ 41.266	€ 1.446
Venlo	€ 262.179	€ 269.797	€ 260.662	€ 9.135
Venray	€ 113.248	€ 116.098	€ 112.167	€ 3.931
Voerendaal	€ 31.473	€ 32.169	€ 31.079	€ 1.089
Weert	€ 129.188	€ 132.779	€ 128.283	€ 4.496
TOTAAL	€ 2.842.534	€ 2.924.675	€ 2.825.648	€ 99.027



18.2 Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde vervoer Wmo

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2024-1						Vervoersvolume realisatie 2024		
Gemeente	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog
Beek	10.422	83.214	2.498	20.563	491	-	9.961	82.164	3.501
Beekdaelen	31.446	249.190	1.019	49.989	1.615	-	30.719	241.688	2.147
Beesel	6.840	59.867	2.416	17.295	582	-	7.758	69.613	2.598
Bergen	4.758	57.763	2.038	9.606	259	-	5.626	65.269	794
Brunssum	37.385	263.296	3.399	75.203	1.818	-	36.763	254.533	2.228
Echt-Susteren	26.584	222.673	7.629	56.257	1.769	-	28.297	233.545	9.158
Eijsden-Margraten	27.021	203.341	2.711	57.769	1.214	-	27.128	213.796	3.466
Gennep	13.317	90.242	5.760	20.558	723	-	12.876	85.162	3.946
Gulpen-Wittem	13.841	118.950	8.296	33.038	1.021	-	14.235	126.277	7.018
Heerlen	113.382	677.756	23.396	140.168	6.177	-	116.333	703.107	17.477
Horst aan de Maas	20.190	184.873	3.169	42.074	698	-	19.866	178.571	4.134
Kerkrade	80.799	473.495	20.448	114.402	5.202	-	80.870	468.549	21.965
Landgraaf	58.593	358.753	16.175	88.780	2.461	-	56.881	360.401	19.245
Leudal	17.386	173.399	2.229	40.941	720	-	18.289	174.483	2.940
Maasgouw	17.823	168.224	4.097	37.296	1.114	-	16.778	153.149	4.800
Maastricht	180.514	898.167	44.669	279.881	8.183	-	171.154	864.616	42.501
Meerssen	23.511	174.922	10.279	38.921	1.372	-	22.905	170.095	9.797
Nederweert	7.249	58.269	135	13.219	323	-	6.670	50.013	275
Peel En Maas	16.532	165.246	5.130	43.840	1.052	-	16.790	170.071	6.971
Roerdalen	9.561	81.367	2.553	17.930	655	-	10.182	89.409	2.475
Roermond	38.815	203.440	687	44.504	1.672	-	40.334	202.972	1.207
Simpelveld	6.584	50.564	904	7.137	531	-	6.729	52.635	728
Sittard-Geleen	112.309	734.269	38.068	175.042	5.544	-	110.544	729.425	37.130
Stein	13.503	100.727	3.542	25.737	791	-	12.966	103.289	4.157
Vaals	9.537	89.689	536	24.830	505	-	8.672	79.591	1.017
Valkenburg aan de Geul	23.909	188.441	8.244	58.976	930	-	22.718	178.369	10.194
Venlo	65.751	335.617	17.346	75.420	3.599	-	63.190	330.148	18.614
Venray	23.242	156.475	2.866	36.839	1.134	-	23.338	147.806	3.655
Voerendaal	8.142	61.871	1.178	18.671	450	-	8.349	66.713	1.128
Weert	24.725	119.739	3.476	36.065	896	-	25.168	122.681	4.919
TOTAAL	1.043.671	6.803.840	244.894	1.700.951	53.503	-	1.032.089	6.768.144	250.185

			Afwijking Realisatie tov BBV 2024-1					
Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht
21.143	877	6	461-	1.049-	1.003	580	386	6
50.745	1.533	-	727-	7.502-	1.128	756	82-	-
18.765	433	-	918	9.746	182	1.470	149-	-
11.953	218	-	868	7.506	1.244-	2.347	41-	-
73.196	1.671	-	622-	8.763-	1.171-	2.007-	147-	-
61.722	1.403	-	1.713	10.872	1.529	5.466	366-	-
57.703	893	1.634	107	10.455	755	65-	321-	1.634
21.971	712	-	441-	5.081-	1.815-	1.414	11-	-
33.633	982	-	394	7.327	1.278-	596	39-	-
161.544	5.073	-	2.951	25.351	5.919-	21.375	1.104-	-
43.869	828	2.232	324-	6.302-	965	1.795	130	2.232
121.580	3.965	2.171	71	4.946-	1.517	7.178	1.237-	2.171
109.469	2.648	3.974	1.712-	1.648	3.070	20.689	187	3.974
47.818	698	267	903	1.085	712	6.877	22-	267
34.712	1.035	-	1.045-	15.075-	703	2.584-	79-	-
276.702	7.132	1.626	9.360-	33.550-	2.168-	3.180-	1.051-	1.626
40.439	1.187	376	606-	4.826-	482-	1.518	185-	376
10.269	211	-	579-	8.256-	140	2.950-	112-	-
46.079	815	-	258	4.825	1.841	2.238	237-	-
21.026	680	4.038	621	8.042	78-	3.096	25	4.038
46.743	1.815	1.439	1.519	468-	520	2.239	143	1.439
13.091	481	-	146	2.071	176-	5.954	50-	-
183.288	5.857	932	1.765-	4.844-	938-	8.247	313	932
30.715	1.476	-	537-	2.562	615	4.978	685	-
29.271	549	-	865-	10.097-	481	4.441	44	-
57.144	874	50	1.191-	10.072-	1.950	1.832-	56-	50
75.529	2.712	35	2.561-	5.469-	1.268	109	887-	35
42.338	1.218	108	96	8.669-	788	5.499	84	108
17.088	636	-	207	4.842	50-	1.583-	186	-
36.926	857	1.447	443	2.942	1.442	861	39-	1.447
1.796.472	49.469	20.335	-11.582	-35.696	5.291	95.521	-4.034	20.335

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2024-1 in €						Vervoerszones realisatie 2024 in €		
Gemeente	Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag
Beek	€ 215.352	€ 1.199	€ 3.907	€ 1.361	€ -		€ 210.798	€ 2.679	€ 5.583
Beekdaelen	€ 646.187	€ 489	€ 9.498	€ 4.473	€ -		€ 627.854	€ 1.250	€ 12.979
Beesel	€ 151.315	€ 1.160	€ 3.286	€ 1.611	€ -		€ 174.857	€ 1.609	€ 4.639
Bergen	€ 135.881	€ 978	€ 1.825	€ 718	€ -		€ 154.898	€ 433	€ 2.768
Brunssum	€ 705.608	€ 1.632	€ 14.289	€ 5.035	€ -		€ 685.442	€ 1.609	€ 19.668
Echt-Susteren	€ 569.097	€ 3.662	€ 10.689	€ 4.901	€ -		€ 599.086	€ 5.633	€ 15.661
Eijsden-Margraten	€ 534.765	€ 1.301	€ 10.976	€ 3.362	€ -		€ 555.146	€ 2.643	€ 15.081
Gennep	€ 244.608	€ 2.765	€ 3.906	€ 2.004	€ -		€ 232.496	€ 2.757	€ 5.860
Gulpen-Wittem	€ 302.031	€ 3.982	€ 6.277	€ 2.827	€ -		€ 318.077	€ 4.347	€ 8.506
Heerlen	€ 1.910.511	€ 11.230	€ 26.632	€ 17.111	€ -		€ 1.974.572	€ 12.499	€ 45.038
Horst aan de Maas	€ 462.158	€ 1.521	€ 7.994	€ 1.934	€ -		€ 448.350	€ 2.747	€ 11.237
Kerkrade	€ 1.343.443	€ 9.815	€ 21.736	€ 14.409	€ -		€ 1.334.220	€ 15.582	€ 32.878
Landgraaf	€ 1.003.465	€ 7.764	€ 16.868	€ 6.818	€ -		€ 997.038	€ 13.138	€ 29.923
Leudal	€ 424.953	€ 1.070	€ 7.779	€ 1.995	€ -		€ 431.925	€ 1.774	€ 11.674
Maasgouw	€ 417.520	€ 1.967	€ 7.086	€ 3.086	€ -		€ 383.095	€ 2.996	€ 8.623
Maastricht	€ 2.698.025	€ 21.441	€ 53.177	€ 22.666	€ -		€ 2.582.407	€ 28.949	€ 81.408
Meerssen	€ 461.487	€ 4.934	€ 7.395	€ 3.801	€ -		€ 448.929	€ 6.627	€ 10.772
Nederweert	€ 150.529	€ 65	€ 2.512	€ 896	€ -		€ 131.644	€ 187	€ 2.649
Peel En Maas	€ 404.774	€ 2.462	€ 8.330	€ 2.914	€ -		€ 415.311	€ 4.481	€ 11.570
Roerdalen	€ 207.115	€ 1.225	€ 3.407	€ 1.815	€ -		€ 225.776	€ 1.535	€ 5.152
Roermond	€ 599.736	€ 330	€ 8.456	€ 4.630	€ -		€ 607.081	€ 1.022	€ 13.815
Simpelveld	€ 132.233	€ 434	€ 1.356	€ 1.472	€ -		€ 136.949	€ 437	€ 3.191
Sittard-Geleen	€ 2.011.991	€ 18.273	€ 33.258	€ 15.357	€ -		€ 1.992.794	€ 23.771	€ 49.003
Stein	€ 265.549	€ 1.700	€ 4.890	€ 2.190	€ -		€ 267.432	€ 2.587	€ 8.123
Vaals	€ 222.793	€ 257	€ 4.718	€ 1.399	€ -		€ 198.833	€ 1.087	€ 7.152
Valkenburg aan de Geul	€ 489.361	€ 3.957	€ 11.205	€ 2.577	€ -		€ 463.624	€ 6.523	€ 14.547
Venlo	€ 998.823	€ 8.326	€ 14.330	€ 9.970	€ -		€ 974.195	€ 12.738	€ 22.407
Venray	€ 424.963	€ 1.376	€ 6.999	€ 3.141	€ -		€ 408.957	€ 2.798	€ 11.510
Voerendaal	€ 162.275	€ 565	€ 3.548	€ 1.248	€ -		€ 172.591	€ 785	€ 4.397
Weert	€ 363.314	€ 1.669	€ 6.852	€ 2.481	€ -		€ 371.267	€ 3.275	€ 11.351
TOTAAL	€ 18.659.861	€ 117.549	€ 323.181	€ 148.203	€ -		€ 18.525.642	€ 168.499	€ 487.163

			Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2024-1 in €					
Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Totaal
€ 2.429	€ 3		€ 4.554-	€ 1.480	€ 1.676	€ 1.068	€ 3	€ 327-
€ 4.246	€ -		€ 18.333-	€ 761	€ 3.482	€ 227-	€ -	€ 14.318-
€ 1.199	€ -		€ 23.541	€ 449	€ 1.353	€ 412-	€ -	€ 24.931
€ 604	€ -		€ 19.017	€ 545-	€ 943	€ 115-	€ -	€ 19.300
€ 4.629	€ -		€ 20.167-	€ 22-	€ 5.379	€ 406-	€ -	€ 15.215-
€ 3.886	€ -		€ 29.990	€ 1.971	€ 4.972	€ 1.015-	€ -	€ 35.918
€ 2.474	€ 807		€ 20.380	€ 1.342	€ 4.105	€ 889-	€ 807	€ 25.746
€ 1.972	€ -		€ 12.111-	€ 8-	€ 1.954	€ 32-	€ -	€ 10.197-
€ 2.720	€ -		€ 16.046	€ 365	€ 2.228	€ 107-	€ -	€ 18.532
€ 14.052	€ -		€ 64.061	€ 1.269	€ 18.406	€ 3.058-	€ -	€ 80.678
€ 2.294	€ 1.034		€ 13.809-	€ 1.226	€ 3.243	€ 359	€ 1.034	€ 7.946-
€ 10.983	€ 1.076		€ 9.223-	€ 5.767	€ 11.141	€ 3.426-	€ 1.076	€ 5.335
€ 7.335	€ 1.841		€ 6.427-	€ 5.374	€ 13.055	€ 517	€ 1.841	€ 14.360
€ 1.933	€ 139		€ 6.972	€ 705	€ 3.895	€ 62-	€ 139	€ 11.649
€ 2.867	€ -		€ 34.425-	€ 1.029	€ 1.536	€ 219-	€ -	€ 32.079-
€ 19.756	€ 819		€ 115.618-	€ 7.508	€ 28.230	€ 2.910-	€ 819	€ 81.971-
€ 3.288	€ 201		€ 12.558-	€ 1.693	€ 3.377	€ 513-	€ 201	€ 7.800-
€ 584	€ -		€ 18.886-	€ 122	€ 137	€ 311-	€ -	€ 18.938-
€ 2.258	€ -		€ 10.538	€ 2.018	€ 3.240	€ 657-	€ -	€ 15.139
€ 1.884	€ 1.747		€ 18.661	€ 309	€ 1.745	€ 69	€ 1.747	€ 22.531
€ 5.028	€ 926		€ 7.344	€ 692	€ 5.359	€ 397	€ 926	€ 14.719
€ 1.332	€ -		€ 4.716	€ 3	€ 1.835	€ 139-	€ -	€ 6.415
€ 16.224	€ 410		€ 19.196-	€ 5.499	€ 15.745	€ 867	€ 410	€ 3.324
€ 4.089	€ -		€ 1.884	€ 887	€ 3.233	€ 1.898	€ -	€ 7.902
€ 1.521	€ -		€ 23.960-	€ 830	€ 2.434	€ 122	€ -	€ 20.574-
€ 2.421	€ 26		€ 25.737-	€ 2.566	€ 3.341	€ 156-	€ 26	€ 19.960-
€ 7.512	€ 18		€ 24.628-	€ 4.412	€ 8.078	€ 2.458-	€ 18	€ 14.579-
€ 3.374	€ 60		€ 16.006-	€ 1.422	€ 4.510	€ 233	€ 60	€ 9.781-
€ 1.762	€ -		€ 10.315	€ 220	€ 850	€ 514	€ -	€ 11.899
€ 2.374	€ 731		€ 7.953	€ 1.606	€ 4.499	€ 107-	€ 731	€ 14.682
€ 137.029	€ 9.838		€ 134.220-	€ 50.950	€ 163.982	€ 11.173-	€ 9.838	€ 79.377

18.3 Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Additioneel voorschot 2024	Totaal betaald voor- schot gemeenten	Kosten 2024	Te bestemmen resultaat 2024
		A	B	C=A+B	D	E = C-D
Nederweert	€ 58.471	€ 35.172	€ 200	€ 35.372	€ 37.811	€ 2.439-
Roermond	€ 81.851	€ 145.749	€ 200	€ 145.949	€ 147.908	€ 1.958-
Weert	€ -	€ -	€ 65.585	€ 65.585	€ 45.933	€ 19.653
TOTAAL	€ 140.322	€ 180.921	€ 65.985	€ 246.907	€ 231.652	€ 15.256

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Additioneel voor- schot 2024	Totaal betaald voorschot gemeenten	Kosten regulier vervoer 2024	Nacalculatorisch tarief	Saldo directe vervoerskosten 2024
		A	B	C = A - B	D	E	F = C- D - E
Nederweert	€ 56.181	€ 32.764	€ -	€ 32.764	€ 34.337	€ 1.685	€ 3.258-
Roermond	€ 70.670	€ 131.990	€ -	€ 131.990	€ 134.356	€ 6.593	€ 8.959-
Weert	€ -	€ -	€ 61.125	€ 61.125	€ 35.674	€ 1.750	€ 23.701
TOTAAL	€ 126.851	€ 164.754	€ 61.125	€ 225.879	€ 204.367	€ 10.028	€ 11.484

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Additioneel voorschot 2024	Indirecte vervoerskosten 2024	Resultaat indirecte vervoerskosten
		A	B	C	C = A+B-C
Nederweert	€ 1.048	€ 1.129	€ -	€ 1.648	€ -520
Roermond	€ 5.648	€ 8.917	€ -	€ 6.482	€ 2.435
Weert	€ -	€ -	€ 3.480	€ 1.504	€ 1.976
TOTAAL	€ 6.696	€ 10.046	€ 3.480	€ 9.635	€ 3.891

Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2024	Begroting 2024-1 voorschot gemeenten	Additioneel voorschot 2024 inclusief winstopslag	Overheadkosten 2024 inclusief herverdeling investeringskosten	Resultaat overheadkosten
		A	B	C	C = A+B-C
Nederweert	€ 1.242	€ 1.279	€ 200	€ 141	€ 1.338
Roermond	€ 5.533	€ 4.843	€ 200	€ 477	€ 4.566
Weert	€ -	€ -	€ 980	€ 7.004	€ -6.024
TOTAAL	€ 6.775	€ 6.122	€ 1.380	€ 7.622	€ -120



18.4 Bijlage 4: Gerealiseerde versus gebudgetteerde vervoer GGZ

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2024-1				Vervoersvolume realisatie 2024	
Gemeente	Ritten	Kilometers			Ritten	Kilometers
Nederweert	326	11.730			560	13.638
Roermond	2.575	42.529			2.202	44.103
Weert	-	-			511	13.112
TOTAAL	2.901	54.258			3.273	70.853

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2024-1 in €				Vervoersvolume realisatie 2024 in €	
Gemeente	Ritten/ kilometers	Toeslag individueel	Toeslag jeudgwet	Meereizend OV'er	Ritten/ kilometers	Toeslag individueel
Nederweert	€ 20.559	€ 4.999	€ 7.207	€ -	€ 24.916	€ 652
Roermond	€ 82.578	€ 19.618	€ 28.938	€ 856	€ 82.829	€ 19.523
Weert	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 23.796	€ 3.073
TOTAAL	€ 103.137	€ 24.616	€ 36.145	€ 856	€ 131.541	€ 23.248

		Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2024-1			
		Ritten	Kilometers		
		234	1.909		
		373-	1.574		
		511	13.112		
		372	16.594		

		Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2024-1 in €				
Toeslag jeugdwet	Meereizend OV'er	Ritten/ kilometers	Toeslag individueel	Toeslag jeugdwet	Meereizend OV'er	Totaal
€ 8.769	€ -	€ 4.358	€ -4.347	€ 1.562	€ -	€ 1.573
€ 29.145	€ 2.859	€ 251	€ -94	€ 207	€ 2.003	€ 2.367
€ 8.375	€ 431	€ 23.796	€ 3.073	€ 8.375	€ 431	€ 35.674
€ 46.289	€ 3.290	€ 28.404	€ 1.368-	€ 10.144	€ 2.434	€ 39.614

18.5 Bijlage 5: Deelnemende gemeenten LLV

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2024-1 Voorschot gemeenten inclusief winstopslag		Kosten 2024		Te bestemmen resultaat 2024	
	A		B		C = A - B	
Echt-Susteren	€	496.636	€	403.761	€	92.876
Maasgouw	€	260.158	€	257.914	€	2.244
Nederweert	€	254.463	€	203.925	€	50.538
Roerdalen	€	287.657	€	238.836	€	48.821
Roermond	€	487.597	€	425.711	€	61.887
Weert	€	506.878	€	426.755	€	80.123
TOTAAL	€	2.293.390	€	1.956.901	€	336.489

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024-1 Voorschot gemeenten LLV		Begroting 2024-1 Voorschot gemeente Gym- en zwemvervoer		Kosten regulier vervoer 2024 LLV		Kosten regulier vervoer 2024 Gym- en zwemvervoer		Nacalculatorisch tarief	Saldo directe vervoerskosten 2024
	A		B		C		D		E	E = A+B-C-D-E
Echt-Susteren	€	461.280	€	-	€	376.650	€	-	€	7.525- € 92.155
Maasgouw	€	235.350	€	-	€	236.044	€	-	€	4.716- € 4.021
Nederweert	€	234.163	€	-	€	189.979	€	-	€	3.795- € 47.980
Roerdalen	€	265.040	€	-	€	217.654	€	-	€	4.348- € 51.735
Roermond	€	399.547	€	31.542	€	354.574	€	26.636	€	7.084- € 56.963
Weert	€	465.795	€	-	€	393.419	€	-	€	7.860- € 80.236
TOTAAL	€	2.061.175	€	31.542	€	1.768.318	€	26.636	€	-35.327 € 333.090

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2024-1 Voorschot gemeenten		Indirecte vervoerskosten 2024		Resultaat indirecte vervoerskosten	
	A		B		C = A-B	
Echt-Susteren	€	16.735	€	16.330	€	405
Maasgouw	€	10.607	€	12.642	€	-2.035
Nederweert	€	10.017	€	7.749	€	2.269
Roerdalen	€	10.489	€	13.644	€	-3.155
Roermond	€	21.761	€	16.881	€	4.880
Weert	€	11.550	€	12.014	€	-464
TOTAAL	€	81.159	€	79.260	€	1.899

Uitsplitsing overheadkosten inclusief investeringskosten

Gemeente	Begroting 2024-1 Voorschot gemeenten	Additioneel voorschot 2024 winstopslag	Overheadkosten 2024	Resultaat overheadkosten
	A	B	C	D = A+B-C
Echt-Susteren	€ 18.421	€ 200	€ 18.305	€ 316
Maasgouw	€ 14.001	€ 200	€ 13.943	€ 258
Nederweert	€ 10.083	€ 200	€ 9.993	€ 289
Roerdalen	€ 11.929	€ 200	€ 11.887	€ 242
Roermond	€ 34.547	€ 200	€ 34.703	€ 44
Weert	€ 29.333	€ 200	€ 29.182	€ 351
TOTAAL	€ 118.314	€ 1.200	€ 118.014	€ 1.500



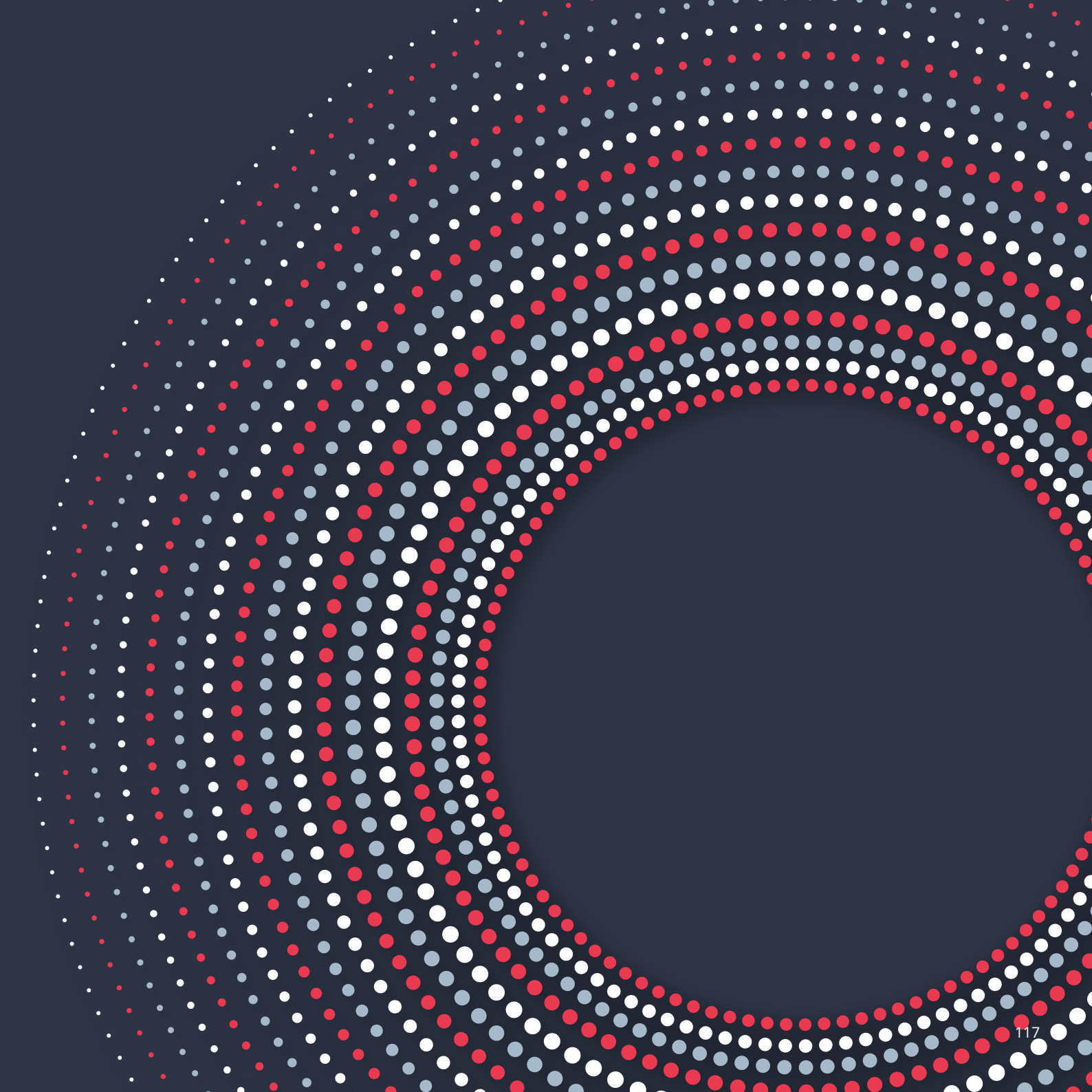
18.6 Bijlage 6: Gerealiseerd vervoer LLV

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume realisatie 2024				
Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometers bo- ven 50 kilometers	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	20.474	334.499	7.254	9.595	-
Maasgouw	15.850	203.568	1.264	-	-
Nederweert	9.715	163.524	9.804	8.133	-
Roerdalen	17.106	172.149	4.280	5.458	-
Roermond	21.165	296.661	13.378	18.095	445
Weert	15.062	378.731	4.352	8.217	-
TOTAAL	99.372	1.549.133	40.332	49.499	445

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume realisatie 2024 in €				
Gemeente	Ritten/ kilometers LLV	Opslagen LLV	Additionele kosten boven 50 kilometers	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 366.428	€ 6.384	€ 3.838	- €	376.650
Maasgouw	€ 234.932	€ 1.112	- €	- €	236.044
Nederweert	€ 178.098	€ 8.628	€ 3.253	- €	189.979
Roerdalen	€ 211.704	€ 3.766	€ 2.183	- €	217.654
Roermond	€ 335.563	€ 11.773	€ 7.238	€ 26.636	381.210
Weert	€ 386.302	€ 3.830	€ 3.287	- €	393.419
TOTAAL	€ 1.713.027	€ 35.492	€ 19.800	€ 26.636	1.794.954





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.

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 24 juni 2025

Ons kenmerk Z25000879

Pagina 1 van 1

Behandeld door Mariska Boon

Datum uw brief 31 maart 2025

Uw kenmerk

Onderwerp Zienswijze begroting 2025-1 en begroting 2025 & meerjarenperspectief 2027-2029

Geachte leden van het dagelijks bestuur van Omnibuzz,

In uw brief van 31 maart 2025 biedt u namens de directeur van Omnibuzz, dhr. Vreuls en voorzitter van het dagelijks bestuur Omnibuzz, dhr. Zwijnenberg, de begroting 2025-1, begroting 2026 & meerjarenperspectief 2027-2029, de uitgangspositie en het jaarverslag 2024 aan, aan de gemeenteraad van Venray. Met een specifieke uitnodiging om een zienswijze te geven op de begrotingen.

In de commissievergadering van 5 juni 2025 en in de raadsvergadering van 24 juni 2025 heeft de gemeenteraad van Venray de begrotingen besproken. Ook heeft zij het concept jaarverslag 2024 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