omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

# Begroting 2024

## Meerjarenperspectief 2025 - 2027

# 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

3. De beleidsbegroting 16

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 16
3.2 Paragrafen 19

4. Financiële begroting 32

4.1 Financiële kaders 32
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld 34
4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo) 35
4.4 Analyse eerste begroting 2024 ten opzichte van het jaar 2024 uit de meerjarenbegroting 2023-1 43
4.5 Meerjarenraming 2025-2027 44
4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ) 61
4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2025-2027 63

5. Bijlagen 68

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 68
5.3 Opbouw algemene reserve 70



Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

# 1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2024 & meerjarenperspectief 2025-2027 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 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.

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

# 2 Over Omnibuzz

# 2. Omnibuzz

## 2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) en verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten.

Onze ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De 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 om deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

### 2.1.1 Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

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

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

### 2.1.2 Slim vervoer

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

### 2.1.3 Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. Recent heeft dit geleid tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het

vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

### 2.1.4 Regiemodel

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

Wij optimaliseren het vervoer 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, 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

### 2.2.1 Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer (OV) biedt in steeds mindere mate een passend en aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op onze ambitie om OV-gebruik onder klanten juist te stimuleren. Ten eerste bleek het OV door het open karakter een minder geschikt alternatief voor onze klanten vanwege een hoger besmettingsrisico. Bovendien groeien de gebieden waar het OV op steeds grotere afstand van de voordeur komt te staan door aanpassingen in de lijnvoering in Limburg. Naast de verschraling van het aanbod, lag ook de kwaliteit van het OV in Limburg afgelopen jaar herhaaldelijk onder vuur. Doordat het OV met personeelstekorten te kampen heeft, is er sprake geweest van bovenmatige uitval van treinen en bussen. Omnibuzz en de gemeenten ondervinden de gevolgen van deze ontwikkelingen en zijn intensief in gesprek met de Provincie Limburg en Arriva hierover. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

### 2.2.2 Impact van COVID-19 en tekort aan personeel in de vervoerssector

De impact van COVID-19 is intussen verminderd, maar de nasleep van de pandemie is nog duidelijk merkbaar in de dienstverlening van Omnibuzz. De verschillen in vervoersvolume per gemeente zijn toegenomen. Hierdoor neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen. Dit is het geval op gemeenteniveau, maar ook op organisatieniveau nemen de verschillen tussen begroting en realisatie toe. In de uitvoering van het vervoer hebben wij nagenoeg alle maatregelen ten gevolge van de pandemie kunnen loslaten. Voor de komende periode gaan wij er van uit dat dit zo blijft, al zullen wij voorbereid moeten zijn op nieuwe besmettingsgolven en bijbehorende uitvoeringsprotocollen.

Dat de uitvoering van het vervoer weer als vanouds verloopt, wil niet zeggen dat de situatie weer gelijk is aan de periode tot aan COVID-19. Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval in het vervoer, zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Sindsdien ondervinden veel vervoerders problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerd chauffeurs. Dit blijft een hardnekkig probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit is derhalve een structureel actiepunt voor onze vervoerders.

Een belangrijke taak die hier voor Omnibuzz uit voortvloeit, is het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang als basis voor goede contractuele afspraken met vervoerders, de aanpak van het chauffeurstekort, de eigen bedrijfsvoering en de vertaling daarvan naar de komende begrotingen.

### 2.2.3 Vervoersresultaat

Tot en met 2019 werden de gerealiseerde vervoerscijfers uit voorgaand jaar voor de begroting als uitgangspunt genomen. In verband met COVID-19 en de nasleep hiervan is het niet meer opportuun met dit uitgangspunt te werken. Hoewel in 2022 de impact van de pandemie behoorlijk is afgenomen, blijft het vervoersvolume nog steeds ver achter ten opzichte van het niveau van 2019. In de tweede helft van 2022 lijkt dit volume zich rond de 75% van 2019 te stabiliseren. Vanwege de onzekerheden is het moeilijk te bepalen welk uitgangspunt wel passend is. Als uitgangspunt is het gerealiseerde vervoersvolume van 2019 gehandhaafd. Voor 2024 wordt hierop een afslag percentage toegepast van 5% en voor 2025 2,5%. Het gehanteerde percentage biedt begrotingstechnisch voldoende ruimte om de vraagontwikkeling, aanvullende continuïteitsafspraken (hoger vervoerstarief) en eventueel vaccinatievervoer op te kunnen vangen. 2019 is ook het jaar waarop de contractuele afspraken met de vervoerders zijn gebaseerd. De ontwikkeling van het volume varieert tussen de gemeenten. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om een afwijkend percentage toe te passen en een eventuele stijging in het vervoersvolume op te vangen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek heeft aangegeven.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2022, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2022 (3,5%). Normaal gesproken zou de NEA-index voor 2023 worden doorgerekend in deze begroting. Omdat deze uitzonderlijk en extreem hoog is uitgevallen (13,7%), is hiervan afgeweken. Ook voor de hieropvolgende jaren rekenen wij met een indexcijfer van 3,5%, omdat de index voor 2023 niet realistisch is voor het meerjarenperspectief. De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is afhankelijk van de omvang van het vervoer. De omvang bepaalt of dit tarief het voorcalculatorisch tarief op basis van de vervoerscontracten is of de tarieven uit het addendum. Het addendum gaat uit van tarieven die meebewegen met de omvang van het vervoer, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Dit gebeurt aan de hand van staffels, die bepaald zijn als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. Concreet wordt de prijs per zone met een afgesproken bedrag verhoogd, als het volume onder een bepaald percentage (ten opzichte van 2019) zakt.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hierin hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente.

### 2.2.4 Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. De berekening van de daadwerkelijke realisatie hiervan is afhankelijk van het volume en maakt onderdeel uit van de continuïteitsafspraken. Als gevolg van de COVID-19 maatregelen is dit aspect niet volledig op voorhand voorspelbaar. Omnibuzz werkt momenteel verschillende scenario's uit voor deze systematiek die recht doen aan de realiteit in de vervoerssector en bovendien zorgt voor een goede borging van de uitvoeringskwaliteit. Hierbij hanteren wij een integrale aanpak, waarbij wij onderwerpen als de contractduur (verlengingsjaren) en duurzaamheid meenemen.

### 2.2.5 Groeiende zorgbehoefte bij klanten

De toename van verward gedrag door onder andere dementie binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de

uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan de telefoon. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit zien wij concreet terug in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Ondanks een daling in het aantal telefonische contacten blijft de benodigde tijd om deze aanvragen af te handelen nagenoeg gelijk.

Er zijn aanvullende vervoersspecificaties voor deze doelgroep die zorgen voor passend vervoer voor deze klanten. De chauffeur krijgt bijvoorbeeld extra tijd voor deze ritten (indicatie extra zorg) of mag pas vertrekken als de klant door een ander persoon is opgevangen (indicatie persoonlijke overdracht). Een goede toepassing van deze indicaties gaat echter niet vanzelf. Hiervoor is afstemming nodig tussen gemeenten (consulenten), vervoerders en Omnibuzz. Vanwege de geringe omvang en beperkte ervaringscijfers zijn de kosten van deze toeslagen voorlopig niet begroot. Door de signalen die wij uit de uitvoering van ons vervoer krijgen te delen met de desbetreffende gemeente, ondersteunen wij gemeenten bovendien in de gemeentelijke taak van vroegsignalering van verward gedrag.

### 2.2.6 Compliance en toename 'kruimelfuncties'

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgende overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2024 treedt verder de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

Omnibuzz streeft ernaar tijdig aan alle bijbehorende verplichtingen te voldoen. De wetten hebben zowel betrekking op lopende processen als op de ontwikkeling van nieuwe diensten, zoals MijnOmnibuzz. Op dit moment vraagt dit de nodige inspanning, omdat de wetswijzigingen elkaar snel opvolgen. Vanwege het structurele en terugkerende karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar was, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een externe organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht.

### 2.2.7 Kostenontwikkeling komende jaren

De meeste kosten voor Omnibuzz worden jaarlijks geïndexeerd. Voor 2023 heeft dit tot geleid tot forse prijsstijgingen. De NEA-index die contractueel met de vervoerders is overeengekomen, is voor 2023 historisch hoog uitgevallen, namelijk 13,7%. Dit komt vooral door de brandstofkosten en de loonontwikkeling in de taxibranche. Dit werkt uiteraard door in de begroting 2024 en meerjarenperspectief. Zoals hiervoor aangegeven wordt voor 2024 en het meerjarenperspectief met een indexering van 3,5% gerekend. Bovendien zien wij dat diverse leveranciers in 2023 forse indexaties hebben doorgevoerd hetgeen leidt tot structurele kostenstijgingen. Voor de komende jaren verwachten wij ook stijgende prijzen, maar in veel minder sterke mate. Recent is gebleken dat maatschappelijke en/of economische ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis een grote impact kunnen hebben en dat een meerjarig perspectief onzekerheden met zich meebrengt.

## 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.

### 2.3.1 Samenwerking met Provincie Limburg

De focus blijft voorlopig dus op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. Waar mogelijk intensiveren wij de afstemming met de Provincie Limburg om toe te werken naar integrale mobiliteit.

De samenwerking tussen Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz komt tot uiting in het onderzoeksrapport 'Iedereen Mobiel' uit 2022, waaruit een gezamenlijk actieplan is opgesteld.

Alle geprioriteerde aanbevelingen uit het actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. De rol van Omnibuzz varieert van klankbord, adviseur, (mede)onderzoeker tot (mede) opdrachtgever. In de begroting is daarom een bedrag opgenomen voor onderzoek ' Maatwerk OV en DGV' , voor de uitvoering van deze projecten.

De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk instrument. Wij overleggen intensief met de Provincie Limburg en Arriva om de VEP nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Dit komt in de volgende paragraaf uitgebreider aan bod.

Tevens leggen wij de verbinding met andere initiatieven zoals Kommee/Trendsportal en ikwilvervoer.nl, waarmee wij actief willen sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin. Via deze initiatieven proberen wij in te springen op de kansen voor (lokaal) aanbod van ander vervoer die ontstaan uit de terugtrekkende beweging van het OV. Door middel van promotie en verruiming van de mobiliteitsmogelijkheden voor Omnibuzz-klanten proberen wij klanten zoveel mogelijk van ander vervoer gebruik te laten maken, mits dit passend kan. Hierin betrekken wij ook de duurzaamheidsdoelstellingen.

### 2.3.2 De Voor Elkaar Pas (VEP)

De VEP is een op maat gemaakt reisproduct, exclusief voor klanten van Omnibuzz, dat hen de mogelijkheid biedt met het OV te reizen tegen gunstige voorwaarden. De afspraken over de Voor Elkaar Pas (VEP) zijn vastgelegd in 2017 met een looptijd van 5 jaar. In 2022 zijn deze passen in principe allemaal verlengd. Dit was een behoorlijke operatie, waarbij de voorwaarden van de Voor Elkaar Pas overigens niet wezenlijk veranderd zijn. Wij blijven optimaliseren, aansluiting zoeken bij innovaties in het OV en inzetten op verbetering van de productvoorwaarden.

In 2023 zijn wij voornemens als onderdeel van het actieplan deel te nemen aan de open dagen van Arriva en hierbij de VEP actief onder de aandacht te brengen. Op termijn willen wij graag toe naar een mogelijke inzet van de VEP als voorliggende voorziening. De Provincie Limburg en Arriva tonen zich constructieve partners, maar ook zij hebben te maken met uitdagingen die voor ons helaas herkenbaar zijn, zoals een dalende vervoersvraag, toenemende kosten en personeelstekorten. Zo leidt de urgentie en de actualiteit soms de aandacht af van de plannen voor de toekomst.

## 2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Binnen het huidige Omnibuzz-vervoer wordt op verschillende manier optimale efficiëntie nagestreefd. Op het gebied van instroom van ander vervoer zijn er interessante ontwikkelingen.

### 2.4.1 Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen van 2020 tot 1 januari 2025 met opties tot verlenging. Onderliggend bestek is destijds door het Aanbesteding Instituut Mobiliteit (AIM) en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) genoemd als 'bijna perfect bestek'. Dit betekent onder andere dat de ambities realistisch en haalbaar zijn binnen de looptijd van de contracten. 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.

De relatief lange looptijd zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Door de enorme en onvoorziene impact van de pandemie is het noodzakelijk de overeenkomsten met vervoerders tussentijds aan te passen aan de nieuwe werkelijkheid, zodat de continuïteit van het vervoer op de langere termijn geborgd blijft. Ook andere aspecten van het contract vragen om een herziening van de afspraken. Gemeenten hebben bijvoorbeeld afgesproken dat het Omnibuzz-vervoer middels een groeimodel vanaf 2025 volledig zero emissie is. Dit scenario is intussen onhaalbaar. Momenteel evalueren wij de huidige contracten en de haalbaarheid van de kwaliteitsafspraken als basis voor de keuze voor een nieuwe aanbesteding of om de huidige contracten te verlengen. Contractueel is er een optie om de lopende contracten tot 1 januari2028 (met drie jaar dus) te verlengen. De uiteindelijke keuze hangt vooral af van drie centrale factoren: duurzaamheid, personeel en vervoersvolume.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen. Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt. Belangrijke instrumenten hierbij zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Via vraagspreiding geven wij sturing aan de gewenste vertrek- en ophaalmomenten en voorkomen wij piekvorming in de planning/uitvoering van het vervoer en het onnodig inzetten van een aannamestop. Tegelijk pakken wij het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen bij het behouden van het huidige personeel en werven van nieuw personeel. Middels data gedreven onderzoek vergroten wij de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data. De intentie is om op termijn toe te groeien naar voorspellend vermogen.

Met name de samenwerking tussen de deelnemende gemeenten en Omnibuzz is met name doorslaggevend als het gaat om het zo efficiënt organiseren van het vervoer. Gemeenten bepalen of iemand in aanmerking komt voor vervoer en onder welke voorwaarden. Zo heeft het gemeentelijk beleid de meest directe invloed op de beheersbaarheid van het vervoer. In de advisering aan gemeenten zetten wij in op bewustwording en signalering, zodat vervoerspecificaties voor de klant passend zijn. Samen kijken wij kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties en ondersteunen gemeenten bij het nemen van beheersmaatregelen via bewustzijn van de kosteneffecten van deze specificaties en het toekennen van een (gelimiteerd) budget. Anderzijds intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten richten wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk in. De taxipoints in de ziekenhuizen zijn gemoderniseerd en in 2023 leveren wij een volwaardige MijnOmnibuzz omgeving op, waarmee klanten laagdrempelig en veilig digitale diensten kunnen afnemen. De komende jaren zullen wij vooral inzetten op het stimuleren van gebruik van digitale diensten door het promoten van MijnOmnibuzz en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers.

### 2.4.2 Instroom ander doelgroepenvervoer

Gemeenten kunnen op individuele basis of als regio een vervoersprobleem aan Omnibuzz voorleggen. Gezamenlijk bekijken wij dan of instroom mogelijk en wenselijk is en

tegen welke voorwaarden dit gebeurt. Als resultaat hiervan voert Omnibuzz sinds 2022 (op geringe schaal) een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Hiervoor is geen aparte aanbesteding noodzakelijk. Omnibuzz heeft de vervoerscontracten flexibel ingericht, waardoor instroom op kleine schaal kan plaatsvinden binnen de huidige contracten. Elke mobiliteitsbehoefte is in principe bespreekbaar en de deelnemende gemeenten bepalen in eerste instantie zelf wat (in tijd en omvang) wel en niet kan. Zodra de instroom concreet is, wordt deze taak als zodanig ingerekend in de begrotingen.

### 2.4.3 Invulling andere vervoersbehoeften

Omnibuzz kan flexibel worden ingezet bij maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren gedaan voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels en vaccinatielocaties. Ook hebben wij vluchtelingen uit Oekraïne geholpen met reizen en geholpen bij het evacuëren van mensen tijdens de wateroverlast. Op deze wijze dient het beschikbare vervoersysteem als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem.

## 2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

### 2.5.1 Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook 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. Om dit te faciliteren zijn informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer en rapportage-instrumenten binnen Omnibuzz voortdurend in ontwikkeling. Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits. Dit vraagt om investeringen in de eigen organisatie. Hier tegenover staan (op termijn) structurele besparingen, meer flexibiliteit in de organisatie en behoud van kennis en expertise ten behoeve van de gemeenten.

### 2.5.2 Contractbeheer

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan op de nieuwe werkelijkheid, 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. Dit geldt zowel voor de uitvoering van het vervoer, de contractuele inbedding met de vervoerders en de afstemming met gemeenten. Dit zal komend jaar aandacht blijven vragen, want wij werken aan nieuwe structurele afspraken die beter passen bij de huidige onvoorspelbaarheid van de vervoersontwikkeling. Het inhoudelijk werk wordt intern verricht. Alleen juridische toetsing gebeurt, indien nodig, door een externe partij, zodat wij mogelijke risico's minimaliseren.

### 2.5.3 Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is met ingang van 2023 aangepast als reactie op het verzoek van gemeenten om de relatie tussen de kostenverdeling en de daadwerkelijke kosten/verbruik te versterken. Nu dit is aangepast, gaan we samen met de gemeenten aan de slag met de afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden, die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten. Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg

met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren dus gezamenlijk oppakken.

### 2.5.4 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 ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking als geheel zo goed en transparant mogelijk te laten functioneren. Wij investeren ook in de relatie met individuele gemeenten, bijvoorbeeld door het uitnodigen van nieuwe bestuurders en contactambtenaren voor een kennismakingsgesprek, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven. Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

### 2.5.5 Digitalisering en compliance

Omnibuzz werkt de komende jaren aan verdergaande digitalisering van processen. In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarvan de implementatie stapsgewijs zal plaatsvinden in de komende jaren. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid. Het is tevens een verplichting en dient aan veel eisen te voldoen. In de prioritering is daarom de combinatie gelegd met de wettelijke verplichtingen, zoals de implementatie van de verplichte publicaties binnen de Wet Open Overheid (Woo). Dit betekent dat in 2023 eerst de vergaderstukken en de klantinformatie (die nog niet voldoet) toegankelijk worden gemaakt. MijnOmnibuzz zal na oplevering via een officiële inspectie getoetst worden op de toegankelijkheidseisen, waarna eventuele aandachtspunten kunnen worden verholpen. Vervolgens wordt de externe communicatie (met gemeenten) en tenslotte de interne communicatie aangepakt. Omdat de kosten van digitalisering op voorhand niet duidelijk zijn, werken wij met een stelpost. Het bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het afbouwen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

De Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) zal naar verwachting per 1 januari 2024 in werking treden. Deze wet richt zich op de digitale communicatie tussen overheden en burgers. Dat wil zeggen dat wij ons vanaf 2023 voorbereiden op de bijbehorende verplichtingen en de digitale communicatie veilig en klantvriendelijk vormgeven. Zowel binnen de ontwikkeling van MijnOmnibuzz als in de overige digitale processen gaan wij er van uit dat wij aan deze wet voldoen zodra deze van kracht wordt. Bovendien lopen gesprekken met de Provincie Limburg naar aanleiding van aanbevelingen over het digitale archief. De processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau moet nog worden ingericht. Hiervoor kan Omnibuzz gebruikmaken van de deskundigheid van de archiefinspecteur van de gemeente Sittard-Geleen. Dit zal naar verwachting in 2023 gebeuren. Hieronder valt ook het recht op vergetelheid.

Het is moeilijk om verder vooruit te kijken, omdat wetswijzigingen en de implicaties ervan nog niet op voorhand bekend zijn. Wij merken wel dat wettelijke voorschriften regelmatig wijzigen of aangescherpt worden, waardoor wij rekening houden met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance.

### 2.5.6 Bedrijfsvoering

De nieuwe realiteit van hybride werken vraagt een passende invulling van goed werkgeverschap, doelmatig werken en infectiepreventie. Ook de toekomstbestendigheid van de huidige huisvestiging wordt onderzocht. Alle medewerkers zijn gefaciliteerd om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderingen vanaf kantoor is gefaciliteerd. Het

dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen. Door het hybride werken verandert wel de aard van integriteitskwesties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren.

### 2.5.7 Het applicatielandschap als basis

Omdat digitalisering continu in ontwikkeling is, is het van groot belang om ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. In 2022 is fors geïnvesteerd in de stabiliteit, toekomstbestendigheid en veiligheid van dit applicatielandschap. Er zijn investeringen gedaan in het maatwerkpakket voor de klantenadministratie (OMA) en de diensten voor ICT-beheer zijn opnieuw aanbesteed.

Vanwege het basisnormenkader voor informatiebeveiliging, de Baseline informatiebeveiliging Overheid (BIO), is in 2022 de rol van security officer binnen Omnibuzz vormgegeven en belegd bij Daadkracht. In 2023/2024 wordt de informatiebeveiliging verder uitgebouwd via de implementatie van ISMS (information securitymanagement system). Hiermee leggen wij een stevig fundament voor functionele uitbreiding van dit landschap, zoals de ontwikkeling van MijnOmnibuzz, waar wij de komende jaren op kunnen voortbouwen.

# 3 De beleidsbegroting

# 3. De beleidsbegroting

## 3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

### 3.1.1 Wat willen wij bereiken?

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

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

### 3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen?

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 2024-2027 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- 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.
- Uitwerking toekomstbestendige afspraken met de vervoerders en besluitvorming over contractueel vervolg van de vervoerscontracten.
- 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 vraagspreiding.
- Doorontwikkeling MijnOmnibuzz en nieuwe taxipoints die het reizen gemakkelijker maken en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevorderen.
- 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/informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

### 3.1.3 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel 'begroting 2024'.

**Tabel begroting 2024**

| Programma Wmo-vervoer | Baten | Lasten | Saldo |
|---|---|---|---|
| 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 |
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € 25.999.735 | € - | € -25.999.735 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € 133.547 | € - | € 133.547 |
| Overhead | | | |
| 0.4 Overhead Wmo | € 2.783.552 | € 2.783.552 | € - |
| 0.4 Overhead GGZ | € 6.775 | € 6.775 | € - |
| Onvoorzien | | | |
| 0.8 Overige baten en lasten | € - | € 50.000 | € 50.000 |
| | | | |
| Structureel saldo van baten en lasten | € 28.928.610 | € 28.928.610 | € - |
| | | | |
| Toevoegingen aan de reserves | | | |
| Onttrekkingen aan de reserves | | | |
| Algemene reserve | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve ICT | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten | | | |
| | | | |
| Incidenteel saldo van baten en lasten | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Structureel en reëel evenwicht | € 28.934.735 | € 28.928.610 | € -6.125 |

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 2024 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 5.000 voor 2024. 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 wordt 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.

Tevens nemen wij vanaf dit jaar voor het eerst het GGZ-vervoer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hier zijn wij gedurende 2022 mee gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert.

Daarmee samenhangend wordt er vanaf dit jaar ook een splitsing gemaakt in de overheadkosten tussen het Wmo-vervoer en het GGZ-vervoer. Dit valt terug te zien in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo' en 0.4 'Overhead GGZ'. Naast de kosten die dit GGZ-vervoer met zich meebrengt, vindt er ook een interne doorbelasting plaats van indirecte kosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.71 bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 32.

### 3.1.4 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programmaverantwoordingen 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 | 2024 | Eenheid | Bron |
|---|---|---|---|
| Formatie | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Bezettting | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Apparaatskosten | € 3,32 | kosten per inwoner | Eigen begroting |
| Externe inhuur | 1,7% | kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen | Eigen begroting |
| Overhead | 9,6% | % van totale lasten | Eigen begroting |

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt deze 9,6% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

## 3.2 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

### 3.2.1 Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen kan gedefinieerd worden als het vermogen dat nodig is om incidentele niet voorziene tegenvallers te kunnen opvangen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken 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 |
|---|---|---|
| € 900 .000 | € 1.308.000 | 0,69 |

De minimale omvang van de algemene reserve is eerder vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt, alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen.

### 3.2.2 Risicomanagement

In het bedrijfsplan van januari 2016 is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd. Medio 2018 is de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd en op 24 oktober 2018 is deze vastgesteld door het algemeen bestuur.

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorgerekend, wordt de maximale impact geschat op € 1.308.000,-. Risicomanagement is een 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. De algemene reserve is na aanvang van de werkzaamheden op 11 december 2016 door de deelnemende gemeenten volgestort.

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' geactualiseerd dient te worden. In 2018 heeft de laatste actualisering plaatsgevonden. De minimale omvang van de algemene reserve is in 2018 vastgesteld op € 520.000,-. Met dit minimum worden met name de volumerisico's in het vervoer afgedekt alsmede het risico dat een van de vervoerders (taxibedrijven) failliet gaat. Daarnaast biedt dit minimum voldoende dekking voor de financiering van eventuele investeringen. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 68. De vaststelling is geldend tot en met 2023 als de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Sinds ultimo 2021 bedraagt het saldo van de algemene reserve € 900.000,- en ligt hiermee binnen de afgesproken

bandbreedte van het minimum- en maximumniveau van de algemene reserve. Het saldo biedt ruimte om tot aan het minimum actief gelden in te zetten voor afdekking van benoemde scenario's, dekking van eventuele tekorten en financiering van investeringen.

In de 30 deelnemende gemeenten nemen wij - op totaalniveau - al een aantal jaar op rij een stijging van het vervoer waar. Door de uitbraak van de COVID-19 pandemie is deze ontwikkeling in 2020 abrupt afgebroken. De verdere ontwikkeling in het vervoer is door de actualiteit nog minder voorspelbaar. Ook keuzes die gemeenten (gaan) maken, zijn afhankelijk van de ontwikkelingen in het vervoer.

Voor een toelichting op de situatie en gevolgen rondom COVID-19 verwijzen wij u naar paragraaf 2.2.2 'Impact van COVID-19 en tekort aan personeel in de vervoerssector' op pagina 7.

### Geprognosticeerde balans 2024

| 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 | 900.000 |
| Investeringen met een economisch nut | 297.110 | 265.117 | Egalisatiereserve | - | - |
| | | | Bestemmingsreserve | 117.498 | 111.373 |
| Financiële vaste activa | - | - | Resultaat voor bestemming | - | - |
| Totaal vaste activa | 297.110 | 265.117 | Totaal vaste passiva | 1.017.498 | 1.011.373 |
| | | | | | |
| 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 | 5.389.705 | 4.726.008 | Overige schulden | 1.151.437 | 1.178.580 |
| | | | Overlopende passiva: | | |
| Overige vorderingen | 243.975 | 262.057 | Te betalen verplichtingen | 267.598 | 267.598 |
| Liquide middelen | 231.516 | 241.348 | Voorschotbedragen: | | |
| Overlopende activa | 261.966 | 206.658 | Overige Nederlandse overheidslichamen | 3.987.739 | 3.243.638 |
| Totaal vlottende activa | 6.127.163 | 5.436.072 | Totaal vlottende passiva | 5.406.774 | 4.689.815 |
| Totaal generaal | 6.424.272 | 5.701.189 | Totaal generaal | 6.424.272 | 5.701.189 |

De balansposten ' Vlottende activa' en 'Vlottende passiva' zijn voor 2024 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 nieuwe nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die in 2018 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 2024 (t) en meerjarenperspectief 2025-2027 weergegeven in de volgende tabellen.

### Tabel begrotingsjaar 2024

| Begroting jaar | Verloop van de kengetallen | | |
|---|---|---|---|
| Kengetallen: | 2022 | 2023-2 | 2024 |
| Netto schuldquote | -16% | -3% | -3% |
| Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen | -16% | -3% | -3% |
| Solvabiliteitsratio | 69% | 21% | 19% |
| Structurele exploitatieruimte | 12% | -0,08% | -0,02% |
| Grondexploitatie | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Belastingcapaciteit | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

**Tabel begrotingsjaar 2025-2027**

| Begroting jaar | Verloop van de kengetallen | | |
|---|---|---|---|
| Kengetallen: | 2025 | 2026 | 2027 |
| Netto schuldquote | -3% | -2% | -2% |
| Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen | -3% | -2% | -2% |
| Solvabiliteitsratio | 23% | 21% | 21% |
| Structurele exploitatieruimte | -0,02% | -0,02% | -0,02% |
| Grondexploitatie | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| Belastingcapaciteit | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |

Voor 2024 (t) en meerjarenperspectief 2025-2027 is de geprognosticeerde balans 2024 en meerjarenraming of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2022 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de concept-jaarrekening gebruikt.

Voor 2022 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

De solvabiliteitsratio beweegt tussen de 19% en 69%. Dit betekent dat voor 2024 (t) 19% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is negatief. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2024 -0,02%%. Voor 2024 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

### 3.2.3 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 kapitaal-lasten. Voor de begroting 2024 en meerjarenperspectief 2025-2027 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

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 begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027 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 | € 5.227.535 | € 5.954.390 | € -726.855 |
| Kwartaal 2 | € 5.048.295 | € 5.781.617 | € -733.322 |
| Kwartaal 3 | € 4.869.055 | € 5.608.844 | € -739.789 |
| Kwartaal 4 | € 4.689.815 | € 5.436.072 | € -746.256 |
| (4) Gemiddelde van kwartalen | € 4.958.675 | € 5.695.231 | € -736.556 |
| (6) Ruimte onder kasgeldlimiet | € 736.556 | | |
| (5) Berekening kasgeldlimiet | | | |
| (7) Omvang begroting per 1 januari 2024 | | € 28.928.610 | |
| (8) in procenten van de grondslag | | 8,2% | |
| (5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet: | | € 2.372.146 | |
| Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5) | | € 3.108.702 | |

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2022 als basis voor de kasgeldlimiet 2023 en verder te nemen, alsmede 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 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 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 € 200.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

### De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

| | Omschrijving | 2023-2 Begroting | 2024 Begroting | 2025 Begroting | 2026 Begroting | 2027 Begroting |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vorig begro-tingsjaar | huidig begro-tingsjaar | volgend begro-tingsjaar | begro-tingsjaar t+2 | begro-tingsjaar t+3 |
| 1 | Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | Afschrijvingen ten laste van de exploitatie | 45 | 40 | 32 | 32 | 32 |
| 3 | Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa: | | | | | |
| | Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen 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 | 45 | 40 | 32 | 32 | 32 |

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. In 2023 en de daaropvolgende jaren drukken de afschrijvingen op de exploitatie en er worden in 2023 relatief kleine investeringen gedaan. Per saldo zorgt dit voor een positief EMU-saldo voor 2023 en de daaropvolgende jaren.

**Economische vooruitzichten**
In 2023 stabiliseert de economie, met een bbp-groei van 0,8%. Daarna trekt de groei weer aan, ondersteund door het tijdelijke overheidsbeleid om de inkomens te compenseren voor de hoge energieprijzen. In 2024 groeit de economie naar verwachting met het trendmatige (potentiële) tempo (1,6%). De inflatie heeft dit jaar naar verwachting haar piek bereikt.

Bij de voorziene energieprijzen en overheidsmaatregelen volgt in de komende jaren een minder hoge prijsstijging. Vooral door de uitzonderlijke prijsstijging van energie in het afgelopen jaar komt de geraamde inflatie dit jaar uit op gemiddeld 11,5%. Daarna volgt een daling naar 4,9% in 2023 en 5,0% in 2024, het jaar waarin het energieprijsplafond stopt.

Daarnaast blijft de kerninflatie hoog door doorwerking van energie-inflatie naar de prijzen van andere goederen en diensten, de krappe arbeidsmarkt en de hoge bezettingsgraad van de economie.

De arbeidsmarkt blijft de gehele ramingsperiode uiterst krap. De groei van de werkgelegenheid zakt volgend jaar onder de groei van het arbeidsaanbod. Daardoor stijgt de geraamde werkloosheid van 3,6% dit jaar naar 4,2% in 2023, om vervolgens licht te dalen naar 4,0% in 2024. Door de krapte en de hoge inflatie nemen de loonstijgingen toe.

De COVID-19 crisis heeft de overheidsfinanciën niet doen ontsporen. Door de koopkrachtmaatregelen in het kader van de hoge energieprijzen, stijgt het begrotingstekort in 2023 naar 3,0% bbp. De schuldquote zakt volgend jaar net onder 50% bbp en daalt in 2024 verder naar 47,7% bbp. Dit komt vooral door het noemereffect van de hoge inflatie.

De onzekerheid rond deze raming is groot. Zo zijn er de nodige financiële stabiliteitsrisco's. Daarnaast is het niet uitgesloten dat de energie- en voedselprijzen langer hoog blijven. In een dergelijk scenario, waarin ook de wereldhandelsgroei afneemt, groeit het bbp in 2023 en 2024 met gemiddeld 0,8%-punt minder dan geraamd. Daarbij loopt de inflatie in 2024 op tot boven de 9%, ongeveer 4,5%-punt hoger dan in de raming. In een variant waarin het prijsplafond met een jaar zou worden verlengd, wordt de koopkracht van huishoudens langer ondersteund, maar verslechtert het begrotingstekort.

(Bron: DNB, Economische Ontwikkelingen en Vooruitzichten DNB - december 2022).

### 3.2.4 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.

In de vergadering van het dagelijks bestuur op 13 november 2019 is ingestemd met de tweede evaluatie van het organisatieplan. In het formatieplan is de benodigde bezetting per afdeling als volgt vastgelegd:

### Afdeling Uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

| Functie | Fte |
|---|---|
| Manager uitvoering | 1,00 |
| Teamleider ritreservering | 3,00 |
| Medewerkers ritreservering | 22,45 |
| Regiemedewerkers | 4,45 |
| Projectmedewerker uitvoering | 0,80 |
| Hoofd ritreservering | 1,00 |
| Afdeling uitvoering totaal | 32,7 |

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023.

### Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting kennen in 2024:

| Functie | Fte |
|---|---|
| Manager bedrijfsvoering | 0,90 |
| Teamleider financiële administratie | 1,00 |
| Financieel medewerkers A | 3,00 |
| Financieel medewerkers B | 1,00 |
| Teamleider klantenservice | 1,00 |
| Medewerker klantenservice | 7,00 |
| Medewerker applicatiebeheer | 0,67 |
| Medewerker ICT | 0,67 |
| Medewerker finance & control | 0,80 |
| Afdeling bedrijfsvoering totaal | 16,04 |

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in 2024 16,04 fte en is hiermee ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

### Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

| Functie | Fte |
|---|---|
| Directeur | 1,00 |
| HR beleidsadviseur | 0,80 |
| HR assistent | 0,50 |
| Adviseur projecten | 3,50 |
| Secretariaat | 1,39 |
| Functionaris gegevensbescherming | 0,10 |
| Privacy officer | 0,20 |
| Communicatieadviseur | 0,50 |
| Coördinator klachtenafhandeling | 1,00 |
| Medewerker klachtenafhandeling | 0,90 |
| Medewerker databeheer en -analyse | 0,60 |
| Afdeling staf totaal | 10,49 |

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2024 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023.

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

| Functie | Fte |
|---|---|
| Projectleider | 0,50 |

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

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

| Afdeling | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|---|
| Uitvoering | 32,70 | 32,70 | 32,70 | 32,70 | 32,70 |
| Bedrijfsvoering | 16,04 | 16,04 | 16,04 | 16,04 | 16,04 |
| Staf | 10,49 | 10,49 | 10,49 | 10,49 | 10,49 |
| OR | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 |
| Externe expertise | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |
| Totaal | 60,03 | 60,03 | 60,03 | 60,03 | 60,03 |

120
omnibuzz
KS-780-V

# 4 Financiële begroting

# 4. Financiële begroting

## 4.1 Financiële kaders

Aan de begroting 2024 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 ze worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

Het algemeen bestuur heeft op 21 december 2022 ingestemd met de volgende financiële uitgangspunten voor de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027:

1. In een normale situatie (pré COVID-19) zouden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaren voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt genomen worden. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal kilometers per gemeente. Voor de begroting 2024 is dit uitgangspunt, vanwege de gewijzigde situatie en het hierdoor gedaalde vervoersvolume, niet opportuun. Het vervoersvolume blijft afhankelijk van de ontwikkeling van het COVID-19 virus en de eventueel de beperkende maatregelen. Met de vervoerders zijn aanvullende afspraken gemaakt, die vastliggen in een addendum. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Uitgangspunt blijft daarom het gerealiseerde vervoersvolume in 2019. Hierop wordt voor 2024 een afslag van 5% toegepast.

2. In eerdere begrotingen tot kalenderjaar 2019 werd er een opslagpercentage van 5% op het gerealiseerde vervoersvolume 1 januari tot en met 31 december 2019 gehanteerd om een verdere stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeentes hadden de mogelijkheid om naar wens een ander % toe te passen dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2024 wordt voorgesteld om 0% te hanteren als opslagpercentage, tenzij de individuele gemeentes wel een opslagpercentage willen toepassen.

3. Normaal gesproken wordt het vervoerstarief 2024 geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2023. Gezien de uitzonderlijke situatie en de hoogte van deze index wordt voorgesteld om de NEA-index 2022 te hanteren (3,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de nieuwe vervoerscontracten of de tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2022.

4. 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 2024 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2023. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.

5. Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index zoals weergegeven onder 6 (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2024 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 2%.

6. De overheadkosten 2024 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2024 en de jaarschijven van de meerjarenbegroting 2025-2027 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 2,5% voor 2024 en 2025, en 2,2% voor 2026 en 2027.

7 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie 'Afrekensystematiek' op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

8 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 2019 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2024 e.v. als basis genomen.

9 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 1-1-2023).

10 In de begroting 2024 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota in 2023 kan dit bedrag wijzigen.

11 De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.

12 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2025-2027:

13 Het vervoersvolume van 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Voor het jaar 2025 wordt een afslag van 2,5% toegepast, voor de jaren 2026 en 2027 geldt de nullijn.

14 Voor indexatie van de beheerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2025 bedraagt deze 2,5%, voor 2026 en 2027 2,2%.

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

15 Verdeelsleutel GGZ-vervoer: Voor de deelnemende gemeenten GGZ-vervoer geldt de verdeelsleutel op basis van inwoners/ ritten en kilometers.

16 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer: overhead/ indirecte vervoerkosten worden intern doorbelast aan GGZ-vervoer op basis van pashouders/ ritten.

17 Investeringskosten GGZ: De worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1-1-2023) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

### Beleidsindicatoren

| Indicator | 2024 | Eenheid | Bron |
|---|---|---|---|
| Formatie | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Bezettting | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Apparaatskosten | € 3,32 | kosten per inwoner | Eigen begroting |
| Externe inhuur | 1,7% | kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen | Eigen begroting |
| Overhead | 9,6% | % van totale lasten | Eigen begroting |

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

## 4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

| Programma Wmo-vervoer | Baten | Lasten | Saldo |
|---|---|---|---|
| 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 |
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € 25.999.735 | € - | € -25.999.735 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € 133.547 | € - | € 133.547 |
| Overhead | | | |
| 0.4 Overhead Wmo | € 2.783.552 | € 2.783.552 | € - |
| 0.4 Overhead GGZ | € 6.775 | € 6.775 | € - |
| Onvoorzien | | | |
| 0.8 Overige baten en lasten | € - | € 50.000 | € 50.000 |
| | | | |
| Structureel saldo van baten en lasten | € 28.928.610 | € 28.928.610 | € - |
| | | | |
| Toevoegingen aan de reserves | | | |
| Onttrekkingen aan de reserves | | | |
| Algemene reserve | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve ICT | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten | | | |
| | | | |
| Incidenteel saldo van baten en lasten | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Structureel en reëel evenwicht | € 28.934.735 | € 28.928.610 | € -6.125 |

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

## 4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

### 4.3.1 Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2024 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 2019, verminderd met een afslag van 5%.

**Tabel Vervoersvolume 2024**

| Gemeente | Kilometers 1 jan t/m 31 dec 2019 | Kilometers 2024 | Toeslagen km hoog | Toeslagen km laag | Meereizend km OV-er | 95% ritten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Beek | 104.222 | 99.011 | 4.954 | 23.373 | 1.430 | 13.871 |
| Beekdaelen | 249.860 | 237.367 | 7.587 | 59.365 | 1.945 | 32.247 |
| Beesel | 65.123 | 61.867 | 5.193 | 21.264 | 931 | 8.555 |
| Bergen | 71.485 | 67.911 | 314 | 11.593 | 634 | 5.655 |
| Brunssum | 265.051 | 251.799 | 14.429 | 67.320 | 2.948 | 42.889 |
| Echt-Susteren | 267.999 | 254.599 | 9.450 | 51.953 | 3.733 | 30.820 |
| Eijsden-Margraten | 189.577 | 180.098 | 7.298 | 46.873 | 2.229 | 22.029 |
| Gennep | 126.889 | 120.544 | 7.329 | 40.971 | 1.203 | 19.859 |
| Gulpen-Wittem | 134.359 | 127.641 | 9.181 | 47.396 | 2.137 | 13.704 |
| Heerlen | 833.627 | 791.946 | 16.704 | 141.525 | 11.058 | 138.431 |
| Horst aan de Maas | 221.485 | 210.411 | 10.566 | 55.282 | 1.881 | 23.141 |
| Kerkrade | 538.218 | 511.307 | 20.895 | 115.292 | 4.440 | 91.354 |
| Landgraaf | 407.795 | 387.406 | 14.295 | 84.327 | 5.008 | 65.250 |
| Leudal | 242.113 | 230.007 | 2.340 | 36.638 | 2.260 | 22.533 |
| Maasgouw | 208.919 | 198.473 | 4.868 | 40.472 | 2.813 | 22.987 |
| Maastricht | 1.170.965 | 1.112.417 | 78.155 | 368.460 | 11.830 | 229.417 |
| Meerssen | 230.208 | 218.698 | 12.867 | 67.923 | 2.161 | 28.839 |
| Nederweert | 85.907 | 81.611 | 1.415 | 7.084 | 642 | 9.772 |
| Peel en Maas | 218.690 | 207.755 | 10.099 | 58.843 | 1.923 | 22.413 |
| Roerdalen | 112.369 | 106.750 | 4.046 | 30.395 | 568 | 13.194 |
| Roermond | 297.386 | 282.517 | 1.506 | 47.516 | 3.282 | 56.052 |
| Simpelveld | 68.973 | 65.525 | 2.665 | 14.087 | 1.425 | 8.161 |
| Sittard-Geleen | 804.784 | 764.545 | 65.836 | 209.312 | 8.807 | 126.290 |
| Stein | 129.814 | 123.324 | 4.528 | 41.377 | 1.813 | 16.497 |
| Vaals | 89.973 | 85.474 | 2.156 | 21.176 | 1.636 | 10.204 |
| Valkenburg aan de Geul | 180.485 | 171.461 | 7.396 | 40.921 | 2.459 | 21.281 |
| Venlo | 508.825 | 483.384 | 25.509 | 117.766 | 5.853 | 95.233 |
| Venray | 161.861 | 153.768 | 2.437 | 33.477 | 1.900 | 27.679 |
| Voerendaal | 76.859 | 73.016 | 1.411 | 11.945 | 1.159 | 11.555 |
| Weert | 153.351 | 145.683 | 3.240 | 30.025 | 2.414 | 31.344 |
| Totaal | 8.217.173 | 7.806.315 | 358.667 | 1.943.951 | 92.521 | 1.261.256 |

In de tabel ‘Vervoersvolume 2024’ zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina’s staan.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het geïndexeerd kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief 2023 is vastgesteld op € 5,31 (afgerond) en het nacalculatorisch kilometertarief 2023 is € 1,84 (afgerond). Beide tarieven worden jaarlijks met 3,5% geïndexeerd, conform de uitgangspuntennotitie. Er dient hierbij wel in gedachten gehouden te worden dat de calculaties gemaakt zijn met niet-afgeronde tarieven. De afgeronde tarieven zijn de geïndexeerde € 5,50 opstarttarief en de afgeronde geïndexeerde € 1,91 kilometertarief. De financiële kaders worden in 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina x toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit ‘Tabel Vervoersvolume 2024’ op pagina 35.

**Tabel Vervoerskosten 2024**

Het vervoersvolume 2024 is gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume 2019 met een afslag van 5%. Hier worden aantallen van de gerealiseerde zones, toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019 als grondslag gebruikt. Er is geen opslagpercentage per gemeente opgenomen.

## Tabel Vervoerskosten

| Gemeente | Kilometers 2024 | Toeslagen hoog | Toeslagen laag | Meereizend OV-er | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| Beek | € 265.221 | € 3.239 | € 6.412 | € 1.901 | € 276.772 |
| Beekdaelen | € 630.301 | € 4.960 | € 16.285 | € 2.586 | € 654.132 |
| Beesel | € 165.106 | € 3.395 | € 5.833 | € 1.238 | € 175.572 |
| Bergen | € 160.704 | € 205 | € 3.180 | € 843 | € 164.932 |
| Brunssum | € 716.334 | € 9.432 | € 18.467 | € 3.920 | € 748.154 |
| Echt-Susteren | € 655.350 | € 6.177 | € 14.252 | € 4.963 | € 680.742 |
| Eijsden-Margraten | € 464.832 | € 4.771 | € 12.858 | € 2.963 | € 485.425 |
| Gennep | € 339.232 | € 4.791 | € 11.239 | € 1.599 | € 356.862 |
| Gulpen-Wittem | € 318.951 | € 6.002 | € 13.002 | € 2.841 | € 340.795 |
| Heerlen | € 2.272.428 | € 10.919 | € 38.824 | € 14.702 | € 2.336.873 |
| Horst aan de Maas | € 528.803 | € 6.907 | € 15.165 | € 2.500 | € 553.376 |
| Kerkrade | € 1.478.029 | € 13.659 | € 31.628 | € 5.902 | € 1.529.218 |
| Landgraaf | € 1.098.068 | € 9.345 | € 23.133 | € 6.658 | € 1.137.203 |
| Leudal | € 562.865 | € 1.529 | € 10.051 | € 3.005 | € 577.450 |
| Maasgouw | € 505.170 | € 3.182 | € 11.103 | € 3.740 | € 523.195 |
| Maastricht | € 3.384.175 | € 51.089 | € 101.078 | € 15.729 | € 3.552.071 |
| Meerssen | € 575.936 | € 8.411 | € 18.633 | € 2.873 | € 605.854 |
| Nederweert | € 209.481 | € 925 | € 1.943 | € 853 | € 213.202 |
| Peel en Maas | € 519.733 | € 6.601 | € 16.142 | € 2.557 | € 545.033 |
| Roerdalen | € 276.273 | € 2.645 | € 8.338 | € 755 | € 288.010 |
| Roermond | € 847.309 | € 984 | € 13.035 | € 4.364 | € 865.692 |
| Simpelveld | € 169.922 | € 1.742 | € 3.864 | € 1.895 | € 177.423 |
| Sittard-Geleen | € 2.153.401 | € 43.036 | € 57.420 | € 11.708 | € 2.265.565 |
| Stein | € 326.060 | € 2.960 | € 11.351 | € 2.410 | € 342.781 |
| Vaals | € 219.229 | € 1.409 | € 5.809 | € 2.174 | € 228.622 |
| Valkenburg aan de Geul | € 444.235 | € 4.834 | € 11.226 | € 3.270 | € 463.565 |
| Venlo | € 1.446.048 | € 16.675 | € 32.306 | € 7.781 | € 1.502.810 |
| Venray | € 445.625 | € 1.593 | € 9.184 | € 2.527 | € 458.928 |
| Voerendaal | € 202.874 | € 922 | € 3.277 | € 1.542 | € 208.614 |
| Weert | € 450.336 | € 2.118 | € 8.237 | € 3.210 | € 463.901 |
| Totaal | € 21.832.032 | € 234.457 | € 533.275 | € 123.009 | € 22.722.773 |

### 4.3.2 Indirecte vervoerskosten

Alle kosten die verband houden met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz, op basis van deze regeling, worden gedragen door de gemeenten. Deze worden berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal verreden ritten in 2019 per gemeente.

**Tabel indirecte vervoerskosten 2024**

| Gemeente | Aantal ritten | Verhouding ritten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Beek | 14.601 | 1,10% | € 35.389 |
| Beekdaelen | 33.944 | 2,56% | € 82.272 |
| Beesel | 9.005 | 0,68% | € 21.826 |
| Bergen | 5.953 | 0,45% | € 14.429 |
| Brunssum | 45.146 | 3,40% | € 109.423 |
| Echt-Susteren | 32.442 | 2,44% | € 78.631 |
| Eijsden-Margraten | 23.188 | 1,75% | € 56.202 |
| Gennep | 20.904 | 1,57% | € 50.666 |
| Gulpen-Wittem | 14.425 | 1,09% | € 34.963 |
| Heerlen | 145.717 | 10,98% | € 353.181 |
| Horst aan de Maas | 24.359 | 1,83% | € 59.040 |
| Kerkrade | 96.162 | 7,24% | € 233.073 |
| Landgraaf | 68.684 | 5,17% | € 166.473 |
| Leudal | 23.719 | 1,79% | € 57.489 |
| Maasgouw | 24.197 | 1,82% | € 58.647 |
| Maastricht | 241.492 | 18,19% | € 585.316 |
| Meerssen | 30.357 | 2,29% | € 73.578 |
| Nederweert | 10.286 | 0,77% | € 24.931 |
| Peel en Maas | 23.593 | 1,78% | € 57.183 |
| Roerdalen | 13.888 | 1,05% | € 33.661 |
| Roermond | 59.002 | 4,44% | € 143.006 |
| Simpelveld | 8.590 | 0,65% | € 20.820 |
| Sittard-Geleen | 132.937 | 10,01% | € 322.206 |
| Stein | 17.365 | 1,31% | € 42.088 |
| Vaals | 10.741 | 0,81% | € 26.033 |
| Valkenburg aan de Geul | 22.401 | 1,69% | € 54.294 |
| Venlo | 100.245 | 7,55% | € 242.969 |
| Venray | 29.136 | 2,19% | € 70.618 |
| Voerendaal | 12.163 | 0,92% | € 29.480 |
| Weert | 32.994 | 2,49% | € 79.969 |
| Totaal | 1.327.636 | 100,00% | € 3.217.856 |

### 4.3.3 Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/IV3 systematiek', worden gedragen door de gemeenten, naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS (peildatum 1 januari 2023). Overheadkosten bestaan onder andere uit de loonkosten directie, management en staf, automatisering en facilitaire kosten.

**Tabel overheadkosten 2024**

| Gemeente | Aantal inwoners | Verhouding inwoners | Totaal |
|---|---|---|---|
| Beek | 16.133 | 1,44% | € 40.935 |
| Beekdaelen | 35.959 | 3,21% | € 91.240 |
| Beesel | 13.449 | 1,20% | € 34.124 |
| Bergen | 13.119 | 1,17% | € 33.287 |
| Brunssum | 27.677 | 2,47% | € 70.225 |
| Echt-Susteren | 31.975 | 2,85% | € 81.131 |
| Eijsden-Margraten | 25.987 | 2,32% | € 65.937 |
| Gennep | 17.763 | 1,59% | € 45.070 |
| Gulpen-Wittem | 14.204 | 1,27% | € 36.040 |
| Heerlen | 87.107 | 7,78% | € 221.019 |
| Horst aan de Maas | 43.651 | 3,90% | € 110.757 |
| Kerkrade | 45.636 | 4,07% | € 115.793 |
| Landgraaf | 37.194 | 3,32% | € 94.373 |
| Leudal | 36.133 | 3,23% | € 91.681 |
| Maasgouw | 24.303 | 2,17% | € 61.665 |
| Maastricht | 122.632 | 10,95% | € 311.157 |
| Meerssen | 18.600 | 1,66% | € 47.194 |
| Nederweert | 17.501 | 1,56% | € 44.406 |
| Peel en Maas | 45.283 | 4,04% | € 114.898 |
| Roerdalen | 20.705 | 1,85% | € 52.535 |
| Roermond | 59.965 | 5,35% | € 152.151 |
| Simpelveld | 10.398 | 0,93% | € 26.383 |
| Sittard-Geleen | 92.232 | 8,23% | € 234.022 |
| Stein | 24.772 | 2,21% | € 62.855 |
| Vaals | 10.203 | 0,91% | € 25.888 |
| Valkenburg aan de Geul | 16.427 | 1,47% | € 41.681 |
| Venlo | 103.329 | 9,22% | € 262.179 |
| Venray | 44.633 | 3,98% | € 113.248 |
| Voerendaal | 12.404 | 1,11% | € 31.473 |
| Weert | 50.915 | 4,54% | € 129.188 |
| Totaal | 1.120.289 | 100,00% | € 2.842.534 |

In de eerste begrotingswijziging 2023 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen

verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo)' op pagina 42 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2023.

### 4.3.4 Tabel Eindresultaat

| Gemeente | 2024 |
|---|---|
| Beek | € 353.096 |
| Beekdaelen | € 827.643 |
| Beesel | € 231.522 |
| Bergen | € 212.648 |
| Brunssum | € 927.802 |
| Echt-Susteren | € 840.505 |
| Eijsden-Margraten | € 607.564 |
| Gennep | € 452.598 |
| Gulpen-Wittem | € 411.798 |
| Heerlen | € 2.911.073 |
| Horst aan de Maas | € 723.172 |
| Kerkrade | € 1.878.083 |
| Landgraaf | € 1.398.049 |
| Leudal | € 726.620 |
| Maasgouw | € 643.507 |
| Maastricht | € 4.448.544 |
| Meerssen | € 726.625 |
| Nederweert | € 282.539 |
| Peel en Maas | € 717.114 |
| Roerdalen | € 374.207 |
| Roermond | € 1.160.849 |
| Simpelveld | € 224.626 |
| Sittard-Geleen | € 2.821.793 |
| Stein | € 447.724 |
| Vaals | € 280.544 |
| Valkenburg aan de Geul | € 559.540 |
| Venlo | € 2.007.958 |
| Venray | € 642.795 |
| Voerendaal | € 269.567 |
| Weert | € 673.057 |
| Totaal | € 28.783.163 |

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de begroting 2024. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024 gevraagd wordt.

### 4.3.5 Eindresultaat IV3 2024

**Tabel IV3**

| Gemeente | 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien, Treasury) | Totaal | Eindresultaat begroting |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 312.161 | € 40.935 | € 353.096 | € 353.096 |
| Beekdaelen | € 736.404 | € 91.240 | € 827.643 | € 827.643 |
| Beesel | € 197.398 | € 34.124 | € 231.522 | € 231.522 |
| Bergen | € 179.361 | € 33.287 | € 212.648 | € 212.648 |
| Brunssum | € 857.576 | € 70.225 | € 927.802 | € 927.802 |
| Echt-Susteren | € 759.374 | € 81.131 | € 840.505 | € 840.505 |
| Eijsden-Margraten | € 541.627 | € 65.937 | € 607.564 | € 607.564 |
| Gennep | € 407.528 | € 45.070 | € 452.598 | € 452.598 |
| Gulpen-Wittem | € 375.758 | € 36.040 | € 411.798 | € 411.798 |
| Heerlen | € 2.690.054 | € 221.019 | € 2.911.073 | € 2.911.073 |
| Horst aan de Maas | € 612.416 | € 110.757 | € 723.172 | € 723.172 |
| Kerkrade | € 1.762.290 | € 115.793 | € 1.878.083 | € 1.878.083 |
| Landgraaf | € 1.303.676 | € 94.373 | € 1.398.049 | € 1.398.049 |
| Leudal | € 634.939 | € 91.681 | € 726.620 | € 726.620 |
| Maasgouw | € 581.843 | € 61.665 | € 643.507 | € 643.507 |
| Maastricht | € 4.137.387 | € 311.157 | € 4.448.544 | € 4.448.544 |
| Meerssen | € 679.431 | € 47.194 | € 726.625 | € 726.625 |
| Nederweert | € 238.133 | € 44.406 | € 282.539 | € 282.539 |
| Peel en Maas | € 602.217 | € 114.898 | € 717.114 | € 717.114 |
| Roerdalen | € 321.671 | € 52.535 | € 374.207 | € 374.207 |
| Roermond | € 1.008.698 | € 152.151 | € 1.160.849 | € 1.160.849 |
| Simpelveld | € 198.243 | € 26.383 | € 224.626 | € 224.626 |
| Sittard-Geleen | € 2.587.771 | € 234.022 | € 2.821.793 | € 2.821.793 |
| Stein | € 384.869 | € 62.855 | € 447.724 | € 447.724 |
| Vaals | € 254.656 | € 25.888 | € 280.544 | € 280.544 |
| Valkenburg aan de Geul | € 517.859 | € 41.681 | € 559.540 | € 559.540 |
| Venlo | € 1.745.779 | € 262.179 | € 2.007.958 | € 2.007.958 |
| Venray | € 529.546 | € 113.248 | € 642.795 | € 642.795 |
| Voerendaal | € 238.094 | € 31.473 | € 269.567 | € 269.567 |
| Weert | € 543.870 | € 129.188 | € 673.057 | € 673.057 |
| Totaal | € 25.940.629 | € 2.842.534 | **€ 28.783.163** | **€ 28.783.163** |

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en opbrengsten voor de begroting 2024. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 17.

### 4.3.6 Vergelijking eindresultaat IV3

#### Tabel vergelijking IV3

| Gemeente | Eindresultaat begroting 2024 | Eindresultaat MJP 2024 | Verschil | Programma Wmo-vervoer 6.71 Maatwerk-dienstverlening 18+ | Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien Treasury) |
|---|---|---|---|---|---|
| Beek | € 353.097 | € 342.379 | € 10.718 | € 8.210 | € 2.508 |
| Beekdaelen | € 827.647 | € 796.301 | € 31.346 | € 24.023 | € 7.323 |
| Beesel | € 231.524 | € 241.174 | € -9.650 | € -13.514 | € 3.864 |
| Bergen | € 212.649 | € 191.894 | € 20.755 | € 14.517 | € 6.238 |
| Brunssum | € 927.805 | € 889.587 | € 38.218 | € 39.196 | € -978 |
| Echt-Susteren | € 840.508 | € 772.016 | € 68.492 | € 63.935 | € 4.557 |
| Eijsden-Margraten | € 607.567 | € 597.299 | € 10.268 | € 10.086 | € 182 |
| Gennep | € 452.600 | € 436.436 | € 16.164 | € 15.356 | € 808 |
| Gulpen-Wittem | € 411.800 | € 382.748 | € 29.052 | € 31.011 | € -1.960 |
| Heerlen | € 2.911.083 | € 2.719.731 | € 191.352 | € 191.713 | € -361 |
| Horst aan de Maas | € 723.177 | € 687.058 | € 36.119 | € 9.259 | € 26.860 |
| Kerkrade | € 1.878.088 | € 1.820.900 | € 57.188 | € 83.878 | € -26.690 |
| Landgraaf | € 1.398.053 | € 1.359.302 | € 38.751 | € 58.313 | € -19.562 |
| Leudal | € 726.624 | € 634.649 | € 91.975 | € 77.804 | € 14.171 |
| Maasgouw | € 643.510 | € 578.972 | € 64.538 | € 62.247 | € 2.291 |
| Maastricht | € 4.448.557 | € 4.424.880 | € 23.677 | € 55.315 | € -31.638 |
| Meerssen | € 726.628 | € 667.348 | € 59.280 | € 67.439 | € -8.160 |
| Nederweert | € 282.541 | € 265.184 | € 17.357 | € 8.226 | € 9.131 |
| Peel en Maas | € 717.119 | € 686.336 | € 30.783 | € 583 | € 30.200 |
| Roerdalen | € 374.209 | € 344.155 | € 30.054 | € 17.046 | € 13.008 |
| Roermond | € 1.160.856 | € 1.126.443 | € 34.413 | € 19.779 | € 14.634 |
| Simpelveld | € 224.627 | € 217.713 | € 6.914 | € 4.575 | € 2.340 |
| Sittard-Geleen | € 2.821.803 | € 2.611.094 | € 210.709 | € 218.454 | € -7.745 |
| Stein | € 447.726 | € 404.104 | € 43.622 | € 31.653 | € 11.970 |
| Vaals | € 280.545 | € 254.429 | € 26.116 | € 27.967 | € -1.851 |
| Valkenburg aan de Geul | € 559.541 | € 506.774 | € 52.767 | € 52.046 | € 722 |
| Venlo | € 2.007.969 | € 2.056.490 | € -48.521 | € -63.885 | € 15.365 |
| Venray | € 642.800 | € 622.261 | € 20.539 | € -14.375 | € 34.913 |
| Voerendaal | € 269.569 | € 262.752 | € 6.817 | € 2.416 | € 4.401 |
| Weert | € 673.063 | € 699.875 | € -26.812 | € -55.581 | € 28.769 |
| Totaal | € 28.783.288 | € 27.600.284 | € 1.183.004 | € 1.047.694 | € 135.310 |

## 4.4 Analyse eerste begroting 2024 ten opzichte van het jaar 2024 uit de meerjarenbegroting 2023-1

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 vervoerskosten en overheadkosten). Onderstaand worden deze verschillen per onderdeel geanalyseerd en verklaard.

Het totale resultaat is gestegen met € 1.182.881,– ten opzichte van de begroting 2023-1 & meerjarenperspectief. Dit totale resultaat bestaat uit een stijging van het vervoersresultaat € 946.951,–.

De stijging van het vervoersresultaat van € 946.951,– is te wijten aan de volgende belangrijke oorzaken:

In de begroting 2022 & meerjarenperspectief is met een index gerekend van 1%. Eind 2021 is bekendgemaakt dat de NEA-index 3,5% bedraagt. Deze NEA-index wordt toegepast op het vervoersresultaat van 2022 en vervolgens ook op het vervoersresultaat van 2023. Daarnaast is er in 2023-2 met een NEA-index van 13,7% gewerkt die natuurlijk ook nog effect heeft op het meerjarig tarief. Dit is dan ook de reden dat het vervoersresultaat hoger ligt dan in 2022. Daarnaast is er ook gerekend met een afslag op het vervoersvolume. Voor 2024 is gekozen voor een afslag van 5% van het gerealiseerde vervoer van 2019 in plaats van 100% van het gerealiseerde vervoer van 2019 dat in 2022 als basis werd gebruikt.

De stijging van de regiekosten € 180.775,– wordt gerealiseerd door het actualiseren van de cao-informatie. De lonen zijn ingerekend conform het principeakkoord dat bekendgemaakt is op 22 februari 2023. Het gaat hier om een gemiddelde loonsverhoging van 9,1% in 2023 en de opvolgende jaren 2% voor alle werknemers in de betreffende loonschalen. Verder zijn de lonen ingerekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen. De onregelmatigheidstoeslag is opnieuw ingerekend en telt ook mee in de berekening van de sociale lasten en pensioenlasten.

De beheerkosten dalen per saldo met € 26.689,-.

Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de volgende posten:

1. Een daling van het beheer van de taxipoints met € 1.000,-.
2. Een verwachte stijging van het gas, water, licht met € 7.584,-.
3. Een daling van de automatiseringskosten met € 2.243,-.
4. Een daling van de applicatiekosten van € 10.234,-.
5. Een daling van de accountantskosten van € 12.500,-.
6. Een interne doorbelasting van Wmo naar GGZ van - € 8.296,- (zie 4.6.2 hieronder).

De stijging van de lonen met € 86.581,- wordt gerealiseerd door het actualiseren van de cao-informatie. De lonen zijn ingerekend conform het principeakkoord dat bekendgemaakt is op 22 februari 2023. Het gaat hier om een gemiddelde loonsverhoging van 9,1% in 2023 en de opvolgende jaren 2% voor alle werknemers in de betreffende loonschalen. Verder zijn de lonen ingerekend met de nieuwe percentages voor sociale lasten en pensioenen.

De daling van de kapitaalkosten met € 4.738,– wordt veroorzaakt door actualisatie van de bankkosten en verwachte renteopbrengsten van €5.000.

## 4.5 Meerjarenraming 2025-2027

### 4.5.1 Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde '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 | 2025 | 2026 | 2027 | Eenheid | Bron |
|---|---|---|---|---|---|
| Formatie | 0,053 | 0,053 | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Bezettting | 0,053 | 0,053 | 0,053 | fte per 1.000 inwoners | Eigen gegevens |
| Apparaatskosten | € 3,45 | € 3,48 | € 3,56 | kosten per inwoner | Eigen begroting |
| Externe inhuur | 1,6% | 1,6% | 1,6% | kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen | Eigen begroting |
| Overhead | 9,5% | 9,1% | 9,1% | % van totale lasten | Eigen begroting |

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2025 tot en met 2027 gemiddeld 9,2% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

### 4.5.2 Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2025-2027 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

**Tabel begroting 2025**

| Programma Wmo-vervoer | Baten | Lasten | Saldo |
|---|---|---|---|
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € - | € 27.440.637 | € 27.440.637 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € - | € 138.166 | € 138.166 |
| Algemene dekkingsmiddelen | | | |
| 0.5 Treasury | € 5.000 | € 14.459 | € 9.459 |
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € 27.500.096 | € - | € -27.500.096 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € 138.166 | € - | € -138.166 |
| Overhead | | | |
| 0.4 Overhead Wmo | € 2.895.002 | € 2.895.002 | € - |
| 0.4 Overhead GGZ | € 7.019 | € 7.019 | € - |
| Onvoorzien | | | |
| 0.8 Overige baten en lasten | € - | € 50.000 | € 50.000 |
| | | | |
| Structureel saldo van baten en lasten | € 30.545.282 | € 30.545.282 | € - |
| | | | |
| Toevoegingen aan de reserves | | | |
| Onttrekkingen aan de reserves | | | |
| Algemene reserve | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve ICT | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten | € - | € - | € - |
| | | | |
| Incidenteel saldo van baten en lasten | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Structureel en reëel evenwicht | € 30.551.407 | € 30.545.282 | € -6.125 |

## Tabel begroting 2026

| Programma Wmo-vervoer | Baten | Lasten | Saldo |
|---|---|---|---|
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € - | € 28.994.808 | € 28.994.808 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € - | € 142.904 | € 142.904 |
| Algemene dekkingsmiddelen | | | |
| 0.5 Treasury | € 5.000 | € 14.778 | € 9.778 |
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € 29.054.586 | € - | € -29.054.586 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € 142.904 | € - | € -142.904 |
| Overhead | | | |
| 0.4 Overhead Wmo | € 2.907.941 | € 2.907.941 | € - |
| 0.4 Overhead GGZ | € 7.214 | € 7.214 | € - |
| Onvoorzien | | | |
| 0.8 Overige baten en lasten | € - | € 50.000 | € 50.000 |
| | | | |
| Structureel saldo van baten en lasten | € 32.117.644 | € 32.117.644 | € - |
| | | | |
| Toevoegingen aan de reserves | | | |
| Onttrekkingen aan de reserves | | | |
| Algemene reserve | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Bestemmingsreserve ICT | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten | | | |
| | | | |
| Incidenteel saldo van baten en lasten | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Structureel en reëel evenwicht | € 32.123.769 | € 32.117.644 | € -6.125 |

## Tabel begroting 2027

| Programma Wmo-vervoer | Baten | Lasten | Saldo |
|---|---|---|---|
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € - | € 29.943.132 | € 29.943.132 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € - | € 147.767 | € 147.767 |
| Algemene dekkingsmiddelen | | | |
| 0.5 Treasury | € 5.000 | € 15.103 | € 10.103 |
| 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | € 30.003.234 | € - | € -30.003.234 |
| 6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ) | € 147.767 | € - | € -147.767 |
| Overhead | | | |
| 0.4 Overhead Wmo | € 2.998.314 | € 2.998.314 | € - |
| 0.4 Overhead GGZ | € 7.459 | € 7.459 | € - |
| Onvoorzien | | | |
| 0.8 Overige baten en lasten | € - | € 50.000 | € 50.000 |
| | | | |
| Structureel saldo van baten en lasten | € 33.161.775 | € 33.161.775 | € - |
| | | | |
| Toevoegingen aan de reserves | | | |
| Onttrekkingen aan de reserves | | | |
| Algemene reserve | | | |
| Bestemmingsreserve ICT | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Bestemmingsreserve personeel 30 gemeenten | € - | € - | € - |
| Bestemmingsreserve personeel 10 gemeenten | € - | € - | € - |
| | | | |
| Incidenteel saldo van baten en lasten | € 6.125 | € - | € -6.125 |
| Structureel en reëel evenwicht | € 33.167.900 | € 33.161.775 | € -6.125 |

**Meerjarenbalans**
Hieronder is de voor Omnibuzz van toepassing zijnde meerjarenbalans 2025-2027 opgenomen.

| Activa | 31-dec-2025 € | 31-dec-2026 € | 31-dec-2027 € | Passiva | 31-dec-2025 € | 31-dec-2026 € | 31-dec-2027 € |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vaste activa | | | | Vaste passiva | | | |
| Materiële vaste activa: | | | | Algemene reserve | 900.000 | 900.000 | 900.000 |
| Investeringen met een economisch nut | 237.148 | 213.007 | 188.866 | Egalisatiereserve | - | - | - |
| | | | | Bestemmingsreserve | 105.248 | 99.123 | 92.998 |
| Financiële vaste activa | - | - | | Resultaat voor bestem-ming WMO | - | - | - |
| | | | | Resultaat voor bestem-ming GGZ | - | - | - |
| Totaal vaste activa | 237.148 | 213.007 | 188.866 | Totaal vaste passiva | 1.005.248 | 999.123 | 992.998 |
| | | | | | | | |
| 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 | 3.947.727 | 4.687.814 | 4.453.850 | Overige schulden | 1.299.021 | 1.209.680 | 1.229.094 |
| Overige vorderingen | 278.360 | 261.464 | 267.293 | Overlopende passiva: | | | |
| | | | | Te betalen verplichtingen | 306.084 | 280.426 | 284.702 |
| Liquide middelen | 254.520 | 242.461 | 246.110 | Voorschotbedragen: | 2.370.719 | 3.159.497 | 2.887.309 |
| Overlopende activa | 263.317 | 243.981 | 237.985 | | | | |
| Totaal vlottende activa | 4.743.924 | 5.435.719 | 5.205.238 | Totaal vlottende passiva | 3.975.824 | 4.649.603 | 4.401.105 |
| Totaal generaal | 4.981.072 | 5.648.726 | 5.394.104 | Totaal generaal | 4.981.072 | 5.648.726 | 5.394.104 |

### 4.5.3 Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume is gebaseerd op het gerealiseerde aantal kilometers in de periode 1 januari tot en met 31 december 2019, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er. In 2025 gaan wij nog uit van een afslag van 2,5%, waarmee wij dus op 97,5% van het totaal van 2019 verwachten te komen. In de jaren 2026 en 2027 verwachten wij dat het vervoersvolume weer gelijk is aan het niveau van 2019.

## Tabel Vervoersvolume 2025

| Gemeente | Kilometers 1 jan t/m 31 dec 2019 | Kilometers 2025 | Toeslagen km hoog | Toeslagen km laag | Meereizend km OV-er | 97,50% ritten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Beek | 104.222 | 101.616 | 5.085 | 23.988 | 1.467 | 14.236 |
| Beekdaelen | 249.860 | 243.614 | 7.787 | 60.927 | 1.997 | 33.095 |
| Beesel | 65.123 | 63.495 | 5.330 | 21.824 | 956 | 8.780 |
| Bergen | 71.485 | 69.698 | 322 | 11.898 | 651 | 5.804 |
| Brunssum | 265.051 | 258.425 | 14.809 | 69.091 | 3.026 | 44.017 |
| Echt-Susteren | 267.999 | 261.299 | 9.699 | 53.321 | 3.831 | 31.631 |
| Eijsden-Margraten | 189.577 | 184.838 | 7.490 | 48.107 | 2.288 | 22.608 |
| Gennep | 126.889 | 123.717 | 7.521 | 42.049 | 1.235 | 20.381 |
| Gulpen-Wittem | 134.359 | 131.000 | 9.423 | 48.644 | 2.193 | 14.064 |
| Heerlen | 833.627 | 812.787 | 17.143 | 145.249 | 11.349 | 142.074 |
| Horst aan de Maas | 221.485 | 215.948 | 10.844 | 56.737 | 1.930 | 23.750 |
| Kerkrade | 538.218 | 524.763 | 21.444 | 118.326 | 4.556 | 93.758 |
| Landgraaf | 407.795 | 397.601 | 14.672 | 86.546 | 5.139 | 66.967 |
| Leudal | 242.113 | 236.060 | 2.401 | 37.602 | 2.320 | 23.126 |
| Maasgouw | 208.919 | 203.696 | 4.996 | 41.537 | 2.887 | 23.592 |
| Maastricht | 1.170.965 | 1.141.691 | 80.212 | 378.156 | 12.142 | 235.455 |
| Meerssen | 230.208 | 224.453 | 13.206 | 69.711 | 2.218 | 29.598 |
| Nederweert | 85.907 | 83.759 | 1.452 | 7.270 | 659 | 10.029 |
| Peel en Maas | 218.690 | 213.222 | 10.364 | 60.391 | 1.974 | 23.003 |
| Roerdalen | 112.369 | 109.560 | 4.152 | 31.195 | 583 | 13.541 |
| Roermond | 297.386 | 289.951 | 1.545 | 48.766 | 3.369 | 57.527 |
| Simpelveld | 68.973 | 67.249 | 2.735 | 14.457 | 1.463 | 8.375 |
| Sittard-Geleen | 804.784 | 784.664 | 67.568 | 214.820 | 9.038 | 129.614 |
| Stein | 129.814 | 126.569 | 4.647 | 42.466 | 1.860 | 16.931 |
| Vaals | 89.973 | 87.724 | 2.213 | 21.734 | 1.679 | 10.472 |
| Valkenburg aan de Geul | 180.485 | 175.973 | 7.590 | 41.998 | 2.524 | 21.841 |
| Venlo | 508.825 | 496.104 | 26.180 | 120.865 | 6.007 | 97.739 |
| Venray | 161.861 | 157.814 | 2.501 | 34.358 | 1.950 | 28.408 |
| Voerendaal | 76.859 | 74.937 | 1.448 | 12.259 | 1.190 | 11.859 |
| Weert | 153.351 | 149.517 | 3.326 | 30.816 | 2.478 | 32.169 |
| Totaal | 8.217.173 | 8.011.744 | 368.105 | 1.995.107 | 94.956 | 1.294.444 |

### Tabel Vervoersvolume 2026 en 2027

| Gemeente | Kilometers 1 jan t/m 31 dec 2019 | Kilometers 2026 | Toeslagen km hoog | Toeslagen km laag | Meereizend km OV-er | 100% ritten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Beek | 104.222 | 104.222 | 5.215 | 24.603 | 1.505 | 14.601 |
| Beekdaelen | 249.860 | 249.860 | 7.987 | 62.489 | 2.048 | 33.944 |
| Beesel | 65.123 | 65.123 | 5.467 | 22.383 | 980 | 9.005 |
| Bergen | 71.485 | 71.485 | 330 | 12.203 | 667 | 5.953 |
| Brunssum | 265.051 | 265.051 | 15.189 | 70.863 | 3.104 | 45.146 |
| Echt-Susteren | 267.999 | 267.999 | 9.947 | 54.688 | 3.929 | 32.442 |
| Eijsden-Margraten | 189.577 | 189.577 | 7.682 | 49.340 | 2.346 | 23.188 |
| Gennep | 126.889 | 126.889 | 7.714 | 43.128 | 1.266 | 20.904 |
| Gulpen-Wittem | 134.359 | 134.359 | 9.664 | 49.891 | 2.249 | 14.425 |
| Heerlen | 833.627 | 833.627 | 17.583 | 148.973 | 11.640 | 145.717 |
| Horst aan de Maas | 221.485 | 221.485 | 11.122 | 58.192 | 1.980 | 24.359 |
| Kerkrade | 538.218 | 538.218 | 21.994 | 121.360 | 4.673 | 96.162 |
| Landgraaf | 407.795 | 407.795 | 15.048 | 88.765 | 5.271 | 68.684 |
| Leudal | 242.113 | 242.113 | 2.463 | 38.567 | 2.379 | 23.719 |
| Maasgouw | 208.919 | 208.919 | 5.124 | 42.602 | 2.961 | 24.197 |
| Maastricht | 1.170.965 | 1.170.965 | 82.268 | 387.852 | 12.453 | 241.492 |
| Meerssen | 230.208 | 230.208 | 13.544 | 71.498 | 2.275 | 30.357 |
| Nederweert | 85.907 | 85.907 | 1.489 | 7.457 | 675 | 10.286 |
| Peel en Maas | 218.690 | 218.690 | 10.630 | 61.940 | 2.024 | 23.593 |
| Roerdalen | 112.369 | 112.369 | 4.259 | 31.995 | 598 | 13.888 |
| Roermond | 297.386 | 297.386 | 1.585 | 50.017 | 3.455 | 59.002 |
| Simpelveld | 68.973 | 68.973 | 2.805 | 14.828 | 1.500 | 8.590 |
| Sittard-Geleen | 804.784 | 804.784 | 69.301 | 220.328 | 9.270 | 132.937 |
| Stein | 129.814 | 129.814 | 4.767 | 43.555 | 1.908 | 17.365 |
| Vaals | 89.973 | 89.973 | 2.270 | 22.291 | 1.722 | 10.741 |
| Valkenburg aan de Geul | 180.485 | 180.485 | 7.785 | 43.075 | 2.589 | 22.401 |
| Venlo | 508.825 | 508.825 | 26.851 | 123.964 | 6.161 | 100.245 |
| Venray | 161.861 | 161.861 | 2.565 | 35.239 | 2.001 | 29.136 |
| Voerendaal | 76.859 | 76.859 | 1.485 | 12.573 | 1.221 | 12.163 |
| Weert | 153.351 | 153.351 | 3.411 | 31.606 | 2.541 | 32.994 |
| Totaal | 8.217.173 | 8.217.173 | 377.544 | 2.046.264 | 97.391 | 1.327.636 |

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

## Tabel Vervoerskosten 2025

| Gemeente | Kilometers | Toeslagen hoog | Toeslagen laag | Meereizend OV-er | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| Beek | € 281.727 | € 3.440 | € 6.811 | € 2.019 | € 293.997 |
| Beekdaelen | € 669.525 | € 5.268 | € 17.299 | € 2.747 | € 694.840 |
| Beesel | € 175.381 | € 3.606 | € 6.196 | € 1.315 | € 186.498 |
| Bergen | € 170.707 | € 218 | € 3.378 | € 895 | € 175.198 |
| Brunssum | € 760.913 | € 10.019 | € 19.617 | € 4.164 | € 794.713 |
| Echt-Susteren | € 696.137 | € 6.562 | € 15.139 | € 5.271 | € 723.109 |
| Eijsden-Margraten | € 493.758 | € 5.068 | € 13.659 | € 3.148 | € 515.632 |
| Gennep | € 360.341 | € 5.089 | € 11.939 | € 1.699 | € 379.068 |
| Gulpen-Wittem | € 338.798 | € 6.375 | € 13.811 | € 3.018 | € 362.002 |
| Heerlen | € 2.413.858 | € 11.599 | € 41.240 | € 15.617 | € 2.482.313 |
| Horst aan de Maas | € 561.714 | € 7.337 | € 16.109 | € 2.656 | € 587.816 |
| Kerkrade | € 1.570.016 | € 14.509 | € 33.596 | € 6.270 | € 1.624.391 |
| Landgraaf | € 1.166.407 | € 9.926 | € 24.573 | € 7.072 | € 1.207.979 |
| Leudal | € 597.897 | € 1.625 | € 10.676 | € 3.192 | € 613.389 |
| Maasgouw | € 536.611 | € 3.380 | € 11.794 | € 3.973 | € 555.758 |
| Maastricht | € 3.594.800 | € 54.269 | € 107.369 | € 16.707 | € 3.773.145 |
| Meerssen | € 611.781 | € 8.935 | € 19.793 | € 3.052 | € 643.560 |
| Nederweert | € 222.518 | € 982 | € 2.064 | € 906 | € 226.471 |
| Peel en Maas | € 552.080 | € 7.012 | € 17.147 | € 2.716 | € 578.955 |
| Roerdalen | € 293.466 | € 2.809 | € 8.857 | € 802 | € 305.934 |
| Roermond | € 900.043 | € 1.046 | € 13.846 | € 4.636 | € 919.570 |
| Simpelveld | € 180.493 | € 1.850 | € 4.105 | € 2.013 | € 188.461 |
| Sittard-Geleen | € 2.287.425 | € 45.715 | € 60.993 | € 12.437 | € 2.406.570 |
| Stein | € 346.352 | € 3.144 | € 12.057 | € 2.560 | € 364.114 |
| Vaals | € 232.871 | € 1.497 | € 6.171 | € 2.310 | € 242.848 |
| Valkenburg aan de Geul | € 471.882 | € 5.135 | € 11.924 | € 3.473 | € 492.415 |
| Venlo | € 1.536.045 | € 17.712 | € 34.317 | € 8.266 | € 1.596.340 |
| Venray | € 473.362 | € 1.692 | € 9.755 | € 2.684 | € 487.494 |
| Voerendaal | € 215.500 | € 980 | € 3.481 | € 1.637 | € 221.597 |
| Weert | € 478.364 | € 2.250 | € 8.749 | € 3.409 | € 492.773 |
| Totaal | € 23.190.772 | € 249.049 | € 566.465 | € 130.665 | € 24.136.950 |

## Tabel Vervoerskosten 2026

| Gemeente | Kilometers | Toeslagen hoog | Toeslagen laag | Meereizend OV-er | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| Beek | € 299.064 | € 3.652 | € 7.230 | € 2.143 | € 312.089 |
| Beekdaelen | € 710.729 | € 5.593 | € 18.363 | € 2.916 | € 737.601 |
| Beesel | € 186.173 | € 3.828 | € 6.578 | € 1.396 | € 197.974 |
| Bergen | € 181.213 | € 231 | € 3.586 | € 950 | € 185.981 |
| Brunssum | € 807.740 | € 10.636 | € 20.824 | € 4.420 | € 843.620 |
| Echt-Susteren | € 738.976 | € 6.966 | € 16.071 | € 5.596 | € 767.608 |
| Eijsden-Margraten | € 524.145 | € 5.379 | € 14.499 | € 3.342 | € 547.365 |
| Gennep | € 382.519 | € 5.402 | € 12.674 | € 1.803 | € 402.398 |
| Gulpen-Wittem | € 359.649 | € 6.767 | € 14.661 | € 3.203 | € 384.281 |
| Heerlen | € 2.562.403 | € 12.312 | € 43.778 | € 16.578 | € 2.635.071 |
| Horst aan de Maas | € 596.282 | € 7.788 | € 17.101 | € 2.820 | € 623.990 |
| Kerkrade | € 1.666.633 | € 15.401 | € 35.663 | € 6.656 | € 1.724.353 |
| Landgraaf | € 1.238.186 | € 10.537 | € 26.085 | € 7.507 | € 1.282.315 |
| Leudal | € 634.690 | € 1.725 | € 11.333 | € 3.388 | € 651.136 |
| Maasgouw | € 569.634 | € 3.588 | € 12.519 | € 4.217 | € 589.959 |
| Maastricht | € 3.816.016 | € 57.608 | € 113.976 | € 17.736 | € 4.005.336 |
| Meerssen | € 649.430 | € 9.484 | € 21.011 | € 3.240 | € 683.165 |
| Nederweert | € 236.210 | € 1.043 | € 2.191 | € 962 | € 240.406 |
| Peel en Maas | € 586.056 | € 7.444 | € 18.202 | € 2.883 | € 614.584 |
| Roerdalen | € 311.524 | € 2.982 | € 9.402 | € 851 | € 324.760 |
| Roermond | € 955.430 | € 1.110 | € 14.698 | € 4.921 | € 976.159 |
| Simpelveld | € 191.602 | € 1.964 | € 4.357 | € 2.137 | € 200.060 |
| Sittard-Geleen | € 2.428.187 | € 48.528 | € 64.747 | € 13.202 | € 2.554.664 |
| Stein | € 367.665 | € 3.338 | € 12.799 | € 2.717 | € 386.520 |
| Vaals | € 247.204 | € 1.589 | € 6.550 | € 2.452 | € 257.796 |
| Valkenburg aan de Geul | € 500.921 | € 5.451 | € 12.658 | € 3.687 | € 522.718 |
| Venlo | € 1.630.570 | € 18.802 | € 36.429 | € 8.774 | € 1.694.575 |
| Venray | € 502.490 | € 1.796 | € 10.355 | € 2.849 | € 517.491 |
| Voerendaal | € 228.761 | € 1.040 | € 3.695 | € 1.738 | € 235.234 |
| Weert | € 507.803 | € 2.389 | € 9.288 | € 3.619 | € 523.099 |
| Totaal | € 24.617.903 | € 264.375 | € 601.324 | € 138.706 | € 25.622.307 |

## Tabel Vervoerskosten 2027

| Gemeente | Kilometers | Toeslagen hoog | Toeslagen laag | Meereizend OV-er | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| Beek | € 309.531 | € 3.780 | € 7.483 | € 2.218 | € 323.012 |
| Beekdaelen | € 735.605 | € 5.788 | € 19.006 | € 3.018 | € 763.417 |
| Beesel | € 192.689 | € 3.962 | € 6.808 | € 1.445 | € 204.903 |
| Bergen | € 187.555 | € 239 | € 3.711 | € 984 | € 192.490 |
| Brunssum | € 836.011 | € 11.008 | € 21.553 | € 4.575 | € 873.147 |
| Echt-Susteren | € 764.840 | € 7.209 | € 16.633 | € 5.792 | € 794.474 |
| Eijsden-Margraten | € 542.490 | € 5.568 | € 15.007 | € 3.459 | € 566.523 |
| Gennep | € 395.907 | € 5.591 | € 13.117 | € 1.867 | € 416.482 |
| Gulpen-Wittem | € 372.237 | € 7.004 | € 15.174 | € 3.315 | € 397.731 |
| Heerlen | € 2.652.087 | € 12.743 | € 45.310 | € 17.158 | € 2.727.299 |
| Horst aan de Maas | € 617.151 | € 8.061 | € 17.699 | € 2.918 | € 645.829 |
| Kerkrade | € 1.724.965 | € 15.941 | € 36.912 | € 6.889 | € 1.784.705 |
| Landgraaf | € 1.281.522 | € 10.906 | € 26.998 | € 7.770 | € 1.327.196 |
| Leudal | € 656.904 | € 1.785 | € 11.730 | € 3.507 | € 673.926 |
| Maasgouw | € 589.571 | € 3.714 | € 12.957 | € 4.365 | € 610.607 |
| Maastricht | € 3.949.577 | € 59.625 | € 117.965 | € 18.356 | € 4.145.523 |
| Meerssen | € 672.160 | € 9.816 | € 21.746 | € 3.353 | € 707.075 |
| Nederweert | € 244.478 | € 1.079 | € 2.268 | € 996 | € 248.821 |
| Peel en Maas | € 606.567 | € 7.704 | € 18.839 | € 2.984 | € 636.095 |
| Roerdalen | € 322.427 | € 3.086 | € 9.731 | € 881 | € 336.126 |
| Roermond | € 988.870 | € 1.149 | € 15.213 | € 5.093 | € 1.010.324 |
| Simpelveld | € 198.308 | € 2.033 | € 4.510 | € 2.212 | € 207.062 |
| Sittard-Geleen | € 2.513.174 | € 50.226 | € 67.013 | € 13.665 | € 2.644.077 |
| Stein | € 380.534 | € 3.455 | € 13.247 | € 2.813 | € 400.048 |
| Vaals | € 255.856 | € 1.645 | € 6.780 | € 2.538 | € 266.818 |
| Valkenburg aan de Geul | € 518.453 | € 5.642 | € 13.101 | € 3.816 | € 541.013 |
| Venlo | € 1.687.640 | € 19.461 | € 37.704 | € 9.082 | € 1.753.885 |
| Venray | € 520.077 | € 1.859 | € 10.718 | € 2.949 | € 535.603 |
| Voerendaal | € 236.767 | € 1.076 | € 3.824 | € 1.799 | € 243.467 |
| Weert | € 525.576 | € 2.472 | € 9.613 | € 3.746 | € 541.407 |
| Totaal | € 25.479.529 | € 273.628 | € 622.370 | € 143.560 | € 26.519.088 |

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2024 in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 32 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabellen 'Vervoersvolume' 2025 t/m 2027 op de voorgaande pagina's.

De vervoerskorting in verband met de NEA-index 2020 is in het jaar 2022 volledig verrekend en hiermee is de afspraak ten einde gekomen.

### 4.5.4 Indirecte vervoerskosten 2025-2027

Alle kosten verband houdende met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal verreden ritten in 2019 per gemeente.

Voor een toelichting op de formatieve samenstelling van de afdeling uitvoering verwijzen wij naar de paragraaf 'Structuur werkorganisatie' op pagina 28.

Zoals toegelicht in hoofdstuk 2, wordt de planning niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd. De planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2025 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en dus inbegrepen in de vervoerskosten zoals weergegeven in de 'Tabel indirecte vervoerskosten 2025-2027' op pagina 55.

## Tabel indirecte vervoerskosten 2025-2027

| Gemeente | Verhouding ritten | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|
| Beek | 1,10% | € 36.333 | € 37.090 | € 37.657 |
| Beekdaelen | 2,56% | € 84.466 | € 86.226 | € 87.543 |
| Beesel | 0,68% | € 22.408 | € 22.875 | € 23.224 |
| Bergen | 0,45% | € 14.813 | € 15.122 | € 15.353 |
| Brunssum | 3,40% | € 112.341 | € 114.681 | € 116.434 |
| Echt-Susteren | 2,44% | € 80.729 | € 82.410 | € 83.670 |
| Eijsden-Margraten | 1,75% | € 57.701 | € 58.903 | € 59.803 |
| Gennep | 1,57% | € 52.017 | € 53.101 | € 53.913 |
| Gulpen-Wittem | 1,09% | € 35.895 | € 36.643 | € 37.203 |
| Heerlen | 10,98% | € 362.602 | € 370.155 | € 375.812 |
| Horst aan de Maas | 1,83% | € 60.615 | € 61.877 | € 62.823 |
| Kerkrade | 7,24% | € 239.289 | € 244.274 | € 248.007 |
| Landgraaf | 5,17% | € 170.913 | € 174.473 | € 177.140 |
| Leudal | 1,79% | € 59.022 | € 60.252 | € 61.173 |
| Maasgouw | 1,82% | € 60.212 | € 61.466 | € 62.405 |
| Maastricht | 18,19% | € 600.928 | € 613.445 | € 622.821 |
| Meerssen | 2,29% | € 75.540 | € 77.114 | € 78.292 |
| Nederweert | 0,77% | € 25.596 | € 26.129 | € 26.528 |
| Peel en Maas | 1,78% | € 58.709 | € 59.932 | € 60.848 |
| Roerdalen | 1,05% | € 34.559 | € 35.279 | € 35.818 |
| Roermond | 4,44% | € 146.820 | € 149.879 | € 152.169 |
| Simpelveld | 0,65% | € 21.375 | € 21.821 | € 22.154 |
| Sittard-Geleen | 10,01% | € 330.800 | € 337.691 | € 342.852 |
| Stein | 1,31% | € 43.211 | € 44.111 | € 44.785 |
| Vaals | 0,81% | € 26.728 | € 27.285 | € 27.702 |
| Valkenburg aan de Geul | 1,69% | € 55.743 | € 56.904 | € 57.773 |
| Venlo | 7,55% | € 249.449 | € 254.645 | € 258.537 |
| Venray | 2,19% | € 72.502 | € 74.012 | € 75.143 |
| Voerendaal | 0,92% | € 30.266 | € 30.897 | € 31.369 |
| Weert | 2,49% | € 82.102 | € 83.812 | € 85.093 |
| Totaal | 100% | € 3.303.687 | € 3.372.501 | € 3.424.044 |

### 4.5.5 Overheadkosten

De totale overheadkosten, conform de definities van de 'Notitie Overhead Commissie BBV/ IV3 systematiek', worden gedragen door de gemeenten, naar rato van het aantal inwoners per gemeente op 1 januari van het jaar waarop die kosten betrekking hebben. Het aantal inwoners wordt bepaald op de cijfers van het CBS (peildatum 1 januari 2023).

**Tabel overheadkosten 2025-2027**

| Gemeente | Verhouding inwoners | 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|---|
| Beek | 1,44% | € 42.543 | € 42.732 | € 44.036 |
| Beekdaelen | 3,21% | € 94.824 | € 95.246 | € 98.153 |
| Beesel | 1,20% | € 35.465 | € 35.623 | € 36.710 |
| Bergen | 1,17% | € 34.595 | € 34.749 | € 35.809 |
| Brunssum | 2,47% | € 72.984 | € 73.309 | € 75.547 |
| Echt-Susteren | 2,85% | € 84.318 | € 84.693 | € 87.279 |
| Eijsden-Margraten | 2,32% | € 68.528 | € 68.833 | € 70.934 |
| Gennep | 1,59% | € 46.841 | € 47.049 | € 48.486 |
| Gulpen-Wittem | 1,27% | € 37.456 | € 37.623 | € 38.771 |
| Heerlen | 7,78% | € 229.702 | € 230.723 | € 237.766 |
| Horst aan de Maas | 3,90% | € 115.108 | € 115.620 | € 119.149 |
| Kerkrade | 4,07% | € 120.342 | € 120.878 | € 124.568 |
| Landgraaf | 3,32% | € 98.081 | € 98.517 | € 101.524 |
| Leudal | 3,23% | € 95.283 | € 95.707 | € 98.628 |
| Maasgouw | 2,17% | € 64.087 | € 64.372 | € 66.337 |
| Maastricht | 10,95% | € 323.381 | € 324.820 | € 334.735 |
| Meerssen | 1,66% | € 49.048 | € 49.266 | € 50.770 |
| Nederweert | 1,56% | € 46.150 | € 46.356 | € 47.771 |
| Peel en Maas | 4,04% | € 119.412 | € 119.943 | € 123.604 |
| Roerdalen | 1,85% | € 54.599 | € 54.842 | € 56.516 |
| Roermond | 5,35% | € 158.128 | € 158.831 | € 163.680 |
| Simpelveld | 0,93% | € 27.420 | € 27.542 | € 28.382 |
| Sittard-Geleen | 8,23% | € 243.216 | € 244.298 | € 251.756 |
| Stein | 2,21% | € 65.324 | € 65.614 | € 67.617 |
| Vaals | 0,91% | € 26.905 | € 27.025 | € 27.850 |
| Valkenburg aan de Geul | 1,47% | € 43.318 | € 43.511 | € 44.839 |
| Venlo | 9,22% | € 272.479 | € 273.691 | € 282.046 |
| Venray | 3,98% | € 117.697 | € 118.221 | € 121.830 |
| Voerendaal | 1,11% | € 32.709 | € 32.855 | € 33.858 |
| Weert | 4,54% | € 134.263 | € 134.860 | € 138.977 |
| Totaal | 100% | € 2.954.208 | € 2.967.350 | € 3.057.930 |

### 4.5.6 Eindresultaat 2025-2027

| Gemeente | 2025 | 2026 | 2027 | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 372.873 | € 391.911 | € 404.705 | € 1.169.490 |
| Beekdaelen | € 874.130 | € 919.073 | € 949.114 | € 2.742.317 |
| Beesel | € 244.371 | € 256.472 | € 264.838 | € 765.681 |
| Bergen | € 224.606 | € 235.851 | € 243.653 | € 704.110 |
| Brunssum | € 980.038 | € 1.031.611 | € 1.065.128 | € 3.076.777 |
| Echt-Susteren | € 888.156 | € 934.712 | € 965.423 | € 2.788.291 |
| Eijsden-Margraten | € 641.861 | € 675.101 | € 697.260 | € 2.014.222 |
| Gennep | € 477.927 | € 502.548 | € 518.880 | € 1.499.355 |
| Gulpen-Wittem | € 435.353 | € 458.546 | € 473.705 | € 1.367.604 |
| Heerlen | € 3.074.617 | € 3.235.949 | € 3.340.877 | € 9.651.443 |
| Horst aan de Maas | € 763.539 | € 801.487 | € 827.802 | € 2.392.828 |
| Kerkrade | € 1.984.023 | € 2.089.504 | € 2.157.280 | € 6.230.807 |
| Landgraaf | € 1.476.972 | € 1.555.305 | € 1.605.860 | € 4.638.138 |
| Leudal | € 767.694 | € 807.095 | € 833.727 | € 2.408.516 |
| Maasgouw | € 680.057 | € 715.797 | € 739.350 | € 2.135.203 |
| Maastricht | € 4.697.454 | € 4.943.601 | € 5.103.079 | € 14.744.134 |
| Meerssen | € 768.149 | € 809.545 | € 836.138 | € 2.413.832 |
| Nederweert | € 298.217 | € 312.891 | € 323.119 | € 934.227 |
| Peel en Maas | € 757.076 | € 794.459 | € 820.546 | € 2.372.081 |
| Roerdalen | € 395.092 | € 414.880 | € 428.460 | € 1.238.433 |
| Roermond | € 1.224.519 | € 1.284.869 | € 1.326.173 | € 3.835.561 |
| Simpelveld | € 237.256 | € 249.422 | € 257.599 | € 744.277 |
| Sittard-Geleen | € 2.980.586 | € 3.136.653 | € 3.238.684 | € 9.355.923 |
| Stein | € 472.649 | € 496.245 | € 512.451 | € 1.481.345 |
| Vaals | € 296.481 | € 312.105 | € 322.370 | € 930.957 |
| Valkenburg aan de Geul | € 591.476 | € 623.132 | € 643.625 | € 1.858.233 |
| Venlo | € 2.118.268 | € 2.222.912 | € 2.294.468 | € 6.635.649 |
| Venray | € 677.693 | € 709.724 | € 732.576 | € 2.119.994 |
| Voerendaal | € 284.573 | € 298.985 | € 308.694 | € 892.253 |
| Weert | € 709.138 | € 741.771 | € 765.477 | € 2.216.387 |
| Totaal | € 30.394.845 | € 31.962.158 | € 33.001.062 | € 95.358.064 |

### 4.5.7 Eindresultaat IV3

#### Tabel begroting 2025

| Gemeente | 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien, Treasury) | Totaal 2025 | Eindresultaat begroting 2025 |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 330.330 | € 42.543 | € 372.873 | € 372.873 |
| Beekdaelen | € 779.306 | € 94.824 | € 874.130 | € 874.130 |
| Beesel | € 208.906 | € 35.465 | € 244.371 | € 244.371 |
| Bergen | € 190.012 | € 34.595 | € 224.606 | € 224.606 |
| Brunssum | € 907.054 | € 72.984 | € 980.038 | € 980.038 |
| Echt-Susteren | € 803.838 | € 84.318 | € 888.156 | € 888.156 |
| Eijsden-Margraten | € 573.333 | € 68.528 | € 641.861 | € 641.861 |
| Gennep | € 431.086 | € 46.841 | € 477.927 | € 477.927 |
| Gulpen-Wittem | € 397.897 | € 37.456 | € 435.353 | € 435.353 |
| Heerlen | € 2.844.915 | € 229.702 | € 3.074.617 | € 3.074.617 |
| Horst aan de Maas | € 648.431 | € 115.108 | € 763.539 | € 763.539 |
| Kerkrade | € 1.863.680 | € 120.342 | € 1.984.023 | € 1.984.023 |
| Landgraaf | € 1.378.892 | € 98.081 | € 1.476.972 | € 1.476.972 |
| Leudal | € 672.412 | € 95.283 | € 767.694 | € 767.694 |
| Maasgouw | € 615.969 | € 64.087 | € 680.057 | € 680.057 |
| Maastricht | € 4.374.073 | € 323.381 | € 4.697.454 | € 4.697.454 |
| Meerssen | € 719.101 | € 49.048 | € 768.149 | € 768.149 |
| Nederweert | € 252.066 | € 46.150 | € 298.217 | € 298.217 |
| Peel en Maas | € 637.664 | € 119.412 | € 757.076 | € 757.076 |
| Roerdalen | € 340.493 | € 54.599 | € 395.092 | € 395.092 |
| Roermond | € 1.066.391 | € 158.128 | € 1.224.519 | € 1.224.519 |
| Simpelveld | € 209.837 | € 27.420 | € 237.256 | € 237.256 |
| Sittard-Geleen | € 2.737.370 | € 243.216 | € 2.980.586 | € 2.980.586 |
| Stein | € 407.325 | € 65.324 | € 472.649 | € 472.649 |
| Vaals | € 269.576 | € 26.905 | € 296.481 | € 296.481 |
| Valkenburg aan de Geul | € 548.158 | € 43.318 | € 591.476 | € 591.476 |
| Venlo | € 1.845.789 | € 272.479 | € 2.118.268 | € 2.118.268 |
| Venray | € 559.996 | € 117.697 | € 677.693 | € 677.693 |
| Voerendaal | € 251.864 | € 32.709 | € 284.573 | € 284.573 |
| Weert | € 574.875 | € 134.263 | € 709.138 | € 709.138 |
| Totaal | € 27.440.637 | € 2.954.208 | **€ 30.394.845** | **€ 30.394.845** |

## Tabel begroting 2026

| Gemeente | 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien, Treasury) | Totaal 2026 | Eindresultaat begroting 2026 |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 349.179 | € 42.732 | € 391.911 | € 391.911 |
| Beekdaelen | € 823.827 | € 95.246 | € 919.073 | € 919.073 |
| Beesel | € 220.849 | € 35.623 | € 256.472 | € 256.472 |
| Bergen | € 201.103 | € 34.749 | € 235.851 | € 235.851 |
| Brunssum | € 958.302 | € 73.309 | € 1.031.611 | € 1.031.611 |
| Echt-Susteren | € 850.018 | € 84.693 | € 934.712 | € 934.712 |
| Eijsden-Margraten | € 606.268 | € 68.833 | € 675.101 | € 675.101 |
| Gennep | € 455.499 | € 47.049 | € 502.548 | € 502.548 |
| Gulpen-Wittem | € 420.924 | € 37.623 | € 458.546 | € 458.546 |
| Heerlen | € 3.005.226 | € 230.723 | € 3.235.949 | € 3.235.949 |
| Horst aan de Maas | € 685.867 | € 115.620 | € 801.487 | € 801.487 |
| Kerkrade | € 1.968.627 | € 120.878 | € 2.089.504 | € 2.089.504 |
| Landgraaf | € 1.456.788 | € 98.517 | € 1.555.305 | € 1.555.305 |
| Leudal | € 711.388 | € 95.707 | € 807.095 | € 807.095 |
| Maasgouw | € 651.424 | € 64.372 | € 715.797 | € 715.797 |
| Maastricht | € 4.618.781 | € 324.820 | € 4.943.601 | € 4.943.601 |
| Meerssen | € 760.278 | € 49.266 | € 809.545 | € 809.545 |
| Nederweert | € 266.535 | € 46.356 | € 312.891 | € 312.891 |
| Peel en Maas | € 674.516 | € 119.943 | € 794.459 | € 794.459 |
| Roerdalen | € 360.038 | € 54.842 | € 414.880 | € 414.880 |
| Roermond | € 1.126.037 | € 158.831 | € 1.284.869 | € 1.284.869 |
| Simpelveld | € 221.881 | € 27.542 | € 249.422 | € 249.422 |
| Sittard-Geleen | € 2.892.354 | € 244.298 | € 3.136.653 | € 3.136.653 |
| Stein | € 430.631 | € 65.614 | € 496.245 | € 496.245 |
| Vaals | € 285.080 | € 27.025 | € 312.105 | € 312.105 |
| Valkenburg aan de Geul | € 579.621 | € 43.511 | € 623.132 | € 623.132 |
| Venlo | € 1.949.221 | € 273.691 | € 2.222.912 | € 2.222.912 |
| Venray | € 591.503 | € 118.221 | € 709.724 | € 709.724 |
| Voerendaal | € 266.131 | € 32.855 | € 298.985 | € 298.985 |
| Weert | € 606.911 | € 134.860 | € 741.771 | € 741.771 |
| Totaal | € 28.994.808 | € 2.967.350 | **€ 31.962.158** | **€ 31.962.158** |

## Tabel begroting 2027

| Gemeente | 6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo) | Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien, Treasury) | Totaal 2027 | Eindresultaat begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|
| Beek | € 360.669 | € 44.036 | € 404.705 | € 404.705 |
| Beekdaelen | € 850.961 | € 98.153 | € 949.114 | € 949.114 |
| Beesel | € 228.128 | € 36.710 | € 264.838 | € 264.838 |
| Bergen | € 207.843 | € 35.809 | € 243.653 | € 243.653 |
| Brunssum | € 989.581 | € 75.547 | € 1.065.128 | € 1.065.128 |
| Echt-Susteren | € 878.144 | € 87.279 | € 965.423 | € 965.423 |
| Eijsden-Margraten | € 626.326 | € 70.934 | € 697.260 | € 697.260 |
| Gennep | € 470.394 | € 48.486 | € 518.880 | € 518.880 |
| Gulpen-Wittem | € 434.934 | € 38.771 | € 473.705 | € 473.705 |
| Heerlen | € 3.103.111 | € 237.766 | € 3.340.877 | € 3.340.877 |
| Horst aan de Maas | € 708.653 | € 119.149 | € 827.802 | € 827.802 |
| Kerkrade | € 2.032.712 | € 124.568 | € 2.157.280 | € 2.157.280 |
| Landgraaf | € 1.504.336 | € 101.524 | € 1.605.860 | € 1.605.860 |
| Leudal | € 735.099 | € 98.628 | € 833.727 | € 833.727 |
| Maasgouw | € 673.012 | € 66.337 | € 739.350 | € 739.350 |
| Maastricht | € 4.768.344 | € 334.735 | € 5.103.079 | € 5.103.079 |
| Meerssen | € 785.368 | € 50.770 | € 836.138 | € 836.138 |
| Nederweert | € 275.349 | € 47.771 | € 323.119 | € 323.119 |
| Peel en Maas | € 696.942 | € 123.604 | € 820.546 | € 820.546 |
| Roerdalen | € 371.944 | € 56.516 | € 428.460 | € 428.460 |
| Roermond | € 1.162.494 | € 163.680 | € 1.326.173 | € 1.326.173 |
| Simpelveld | € 229.216 | € 28.382 | € 257.599 | € 257.599 |
| Sittard-Geleen | € 2.986.929 | € 251.756 | € 3.238.684 | € 3.238.684 |
| Stein | € 444.833 | € 67.617 | € 512.451 | € 512.451 |
| Vaals | € 294.520 | € 27.850 | € 322.370 | € 322.370 |
| Valkenburg aan de Geul | € 598.786 | € 44.839 | € 643.625 | € 643.625 |
| Venlo | € 2.012.423 | € 282.046 | € 2.294.468 | € 2.294.468 |
| Venray | € 610.746 | € 121.830 | € 732.576 | € 732.576 |
| Voerendaal | € 274.836 | € 33.858 | € 308.694 | € 308.694 |
| Weert | € 626.500 | € 138.977 | € 765.477 | € 765.477 |
| Totaal | € 29.943.132 | € 3.057.930 | **€ 33.001.062** | **€ 33.001.062** |

## 4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)

In de begroting 2023-2 werd het GGZ-vervoer voor het eerst opgenomen. In 2022 zijn wij met dit vervoer voor de gemeente Roermond gestart. Vanaf 2023 regelen wij dit vervoer ook voor de gemeente Nederweert. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2024 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

### 4.6.1 Verdeling vervoerskosten 2024

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de kilometers die in 2023 voor dit type vervoer gereden zijn, vermenigvuldigd met een NEA-index van 3,5%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform de systematiek die ook bij het Wmo-vervoer toegepast wordt. Dit levert de volgende verdeling op:

**Tabel vervoersvolume GGZ**

| Gemeente | Aantal kilometers | Aantal ritten |
|---|---|---|
| Nederweert | 13.608 | 294 |
| Roermond | 21.937 | 1585 |
| Totaal | 35.545 | 1879 |

**Tabel verdeling vervoerskosten**

| Gemeente | Kilometers 2024 | Toeslagen individueel | Toeslagen jeugd | Meereizend OV-er | Vervoers-resultaat | Opslag | Vervoersresul-taat incl. opslag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nederweert | € 23.408 | € 5.853 | € 8.194 | | € 37.454 | 50% | € 56.181 |
| Roermond | € 44.152 | € 11.044 | € 15.457 | € 17 | € 70.670 | | € 70.670 |
| Totaal | € 67.559 | € 16.897 | € 23.651 | € 17 | € 108.124 | | € 126.851 |

Met de gemeente Nederweert is een opslag van 50% afgesproken om een mogelijke groei in het GGZ-volume al deels vooraf af te kunnen dekken. Daarnaast verwachten wij, boven op de intern doorbelaste kosten, nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten naar rato van het aantal inwoners verdeeld.

**Tabel overheadkosten**

| Gemeente | Aantal inwoners | Verhouding inwoners | Overheadkosten |
|---|---|---|---|
| Nederweert | 17.501 | 23% | € 1.169 |
| Roermond | 59.965 | 77% | € 4.006 |
| Totaal | 77.466 | 100% | € 5.175 |

### 4.6.2 Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2024

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo- naar het GGZ-vervoer plaats. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal en de overheadkosten op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus een vermindering voor de lasten voor de andere gemeenten.

**Tabel verdeling doorbelasting 2024**

| Gemeente | Indirecte vervoerskosten | Overheadkosten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Nederweert | € 1.048 | € 73 | € 1.120 |
| Roermond | € 5.648 | € 1.527 | € 7.175 |
| Totaal | € 6.696 | € 1.600 | € 8.296 |

### 4.6.3 Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2024

In 2023 heeft de verrekening van de investeringskosten voor de gemeenten plaatsgevonden. Voor 2024 worden er geen investeringskosten verwacht.

### 4.6.4 Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2024

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

**Tabel totaalbijdrage per gemeente 2024**

| Gemeente | Kosten |
|---|---|
| Nederweert | € 58.471 |
| Roermond | € 81.851 |
| Totaal | € 140.322 |

## 4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2025-2027

Hieronder volgen de tabellen omtrent de meerjarenraming voor het GGZ-vervoer van 2025 t/m 2027.

### 4.7.1 Verdeling vervoerskosten 2025-2027

**Tabel verdeling vervoerskosten 2025**

| Gemeente | Kilometers 2025 | Toeslagen individueel | Toeslagen jeugd | Meereizend OV-er | Vervoers-resultaat | Opslag | Vervoersresultaat incl. opslag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nederweert | € 24.227 | € 6.058 | € 8.480 | | € 38.765 | 50% | € 58.148 |
| Roermond | € 45.697 | € 11.430 | € 15.998 | € 18 | € 73.143 | | € 73.143 |
| Totaal | € 69.924 | € 17.488 | € 24.479 | € 18 | € 111.908 | | € 131.291 |

**Tabel overheadkosten 2025**

| Gemeente | Aantal inwoners | Verhouding inwoners | Overheadkosten |
|---|---|---|---|
| Nederweert | 17.501 | 23% | € 1.210 |
| Roermond | 59.965 | 77% | € 4.146 |
| Totaal | 77.466 | 100% | € 5.356 |

**Tabel verdeling vervoerskosten 2026**

| Gemeente | Kilometers 2026 | Toeslagen individueel | Toeslagen jeugd | Meereizend OV-er | Vervoers-resultaat | Opslag | Vervoersresultaat incl. opslag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nederweert | € 25.075 | € 6.270 | € 8.777 | | € 40.122 | 50% | € 60.183 |
| Roermond | € 47.296 | € 11.830 | € 16.558 | € 18 | € 75.703 | | € 75.703 |
| Totaal | € 72.371 | € 18.100 | € 25.335 | € 18 | € 115.825 | | € 135.886 |

**Tabel overheadkosten 2026**

| Gemeente | Aantal inwoners | Verhouding inwoners | Overheadkosten |
|---|---|---|---|
| Nederweert | 17.501 | 23% | € 1.252 |
| Roermond | 59.965 | 77% | € 4.291 |
| Totaal | 77.466 | 100% | € 5.544 |

### Tabel verdeling vervoerskosten 2027

| Gemeente | Kilometers 2027 | Toeslagen individueel | Toeslagen jeugd | Meereizend OV-er | Vervoers-resultaat | Opslag | Vervoersresultaat incl. opslag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nederweert | € 25.953 | € 6.489 | € 9.084 | € - | € 41.526 | 50% | € 62.289 |
| Roermond | € 48.952 | € 12.244 | € 17.138 | € 19 | € 78.353 | € - | € 78.353 |
| Totaal | € 74.904 | € 18.734 | € 26.222 | € 19 | € 119.879 | € - | € 140.642 |

### Tabel overheadkosten 2027

| Gemeente | Aantal inwoners | Verhouding inwoners | Overheadkosten |
|---|---|---|---|
| Nederweert | 17.501 | 23% | € 1.296 |
| Roermond | 59.965 | 77% | € 4.441 |
| Totaal | 77.466 | 100% | € 5.738 |

## 4.7.2 Verdeling van interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2025-2027

### Tabel verdeling doorbelasting 2025

| Gemeente | Indirecte vervoerskosten | Overheadkosten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Nederweert | € 1.075,68 | € 75,57 | € 1.151,25 |
| Roermond | € 5.799,14 | € 1.586,98 | € 7.386,12 |
| Totaal | € 6.874,81 | € 1.662,55 | € 8.537,37 |

### Tabel verdeling doorbelasting 2026

| Gemeente | Indirecte vervoerskosten | Overheadkosten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Nederweert | € 1.098,08 | € 75,91 | € 1.173,99 |
| Roermond | € 5.919,93 | € 1.594,04 | € 7.513,97 |
| Totaal | € 7.018,01 | € 1.669,95 | € 8.687,96 |

### Tabel verdeling doorbelasting 2027

| Gemeente | Indirecte vervoerskosten | Overheadkosten | Totaal |
|---|---|---|---|
| Nederweert | € 1.114,86 | € 78,22 | € 1.193,09 |
| Roermond | € 6.010,41 | € 1.642,70 | € 7.653,11 |
| Totaal | € 7.125,27 | € 1.720,93 | € 8.846,20 |

### 4.7.3 Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2025-2027

Vooralsnog worden er geen extra investeringskosten verwacht.

### 4.7.4 Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2025-2027

**Tabel totaalbijdrage per gemeente 2025**

| Gemeente | Kosten | |
|---|---|---|
| Nederweert | € | 60.508,19 |
| Roermond | € | 84.676,18 |
| Totaal | € | 145.184,37 |

**Tabel totaalbijdrage per gemeente 2026**

| Gemeente | Kosten | |
|---|---|---|
| Nederweert | € | 62.608,43 |
| Roermond | € | 87.509,18 |
| Totaal | € | 150.117,61 |

**Tabel totaalbijdrage per gemeente 2027**

| Gemeente | Kosten | |
|---|---|---|
| Nederweert | € | 64.777,73 |
| Roermond | € | 90.448,15 |
| Totaal | € | 155.225,88 |

# 5 Bijlagen

# 5. Bijlagen

## 5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

### Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2024

| Alle bedragen in € | Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin v h dienstjr. | Vermeerderingen in het dienstjaar | Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjaar | Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjaar | % of andere maatstaf van afschrijving | Totaal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar | (Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar | (Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar | Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar | Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Programma Wmo-vervoer | | | | | | | | | | |
| Inventaris | 101.875 | - | - | 101.875 | 10,00% | 20.063 | 10.188 | - | 81.812 | 71.625 |
| Hardware | 23.556 | - | - | 23.556 | 33,33% | 11.877 | 7.851 | - | 11.679 | 3.828 |
| Inrichting en verbouwing | 88.232 | - | - | 88.232 | 4,00% | 4.398 | 3.529 | - | 83.834 | 80.305 |
| Technische installaties | 91.274 | - | - | 91.274 | 6,67% | 7.906 | 6.088 | - | 83.368 | 77.280 |
| Software | 43.365 | - | - | 43.365 | 10,00% | 6.949 | 4.337 | - | 36.416 | 32.080 |
| Totaal Wmo-vervoer | 348.302 | - | - | 348.302 | | 51.192 | 31.992 | - | 297.110 | 265.117 |
| Totaal-generaal | 348.302 | - | - | 348.302 | | 51.192 | 31.992 | - | 297.110 | 265.117 |

### Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025-2027

| 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 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Inventaris | 61.437 | 51.250 | 41.062 |
| Hardware | - | - | - |
| Inrichting en verbouwing | 76.776 | 73.246 | 69.717 |
| Technische installaties | 71.192 | 65.104 | 59.016 |
| Software | 27.743 | 23.407 | 19.070 |
| Totaal Wmo-vervoer | 237.148 | 213.007 | 188.866 |
| Totaal-generaal | 237.148 | 213.007 | 188.866 |

## 5.2 Staat van reserves

### Tabel Staat van reserves 2024

| Naam reserve, alle bedragen in € | Saldo aan het begin van het dienstjaar | Vermeer-deringen 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 2024 | Reserves na bestemming ultimo 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reserves | | | | | | | | |
| Algemene reserve | 900.000 | - | - | - | 900.000 | - | - | 900.000 |
| Bestemmingsreserve personeel | 13.572 | - | - | - | 13.572 | - | - | 13.572 |
| Bestemming ICT | 103.926 | - | - | 6.125 | 97.801 | - | - | 97.801 |
| Totaal Reserves | 1.017.498 | - | - | 6.125 | 1.011.373 | - | - | 1.011.373 |

### Tabel Staat van reserves 2025-2027

| Alle bedragen in € | Reserves na bestemming ultimo 2025 | Reserves na bestemming ultimo 2026 | Reserves na bestemming ultimo 2027 |
|---|---|---|---|
| Reserves | | | |
| Algemene reserve | 900.000 | 900.000 | 900.000 |
| Bestemmingsreserve personeel | 13.572 | 13.572 | 13.572 |
| Bestemming ICT | 91.676 | 85.551 | 79.426 |
| Totaal algemene reserves | 1.005.248 | 999.123 | 992.998 |

## 5.3 Opbouw algemene reserve

Op 24 oktober 2018 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de herziene nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement'. In 2023 zal deze nota geactualiseerd worden.

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

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

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

Naar aanleiding van de evaluatie van de GR Omnibuzz zullen wij een kaderdocument opstellen waarin de gezamenlijke missie en visie van Omnibuzz en de deelnemende gemeenten wordt vastgelegd. Dit document kan als overdrachtsdocument aan nieuwe bestuurders worden aangeboden.

| Risico | Kans | Benodigde weerstandcapaciteit |
|---|---|---|
| 1.000.000 | 40% | 400.000 |

### *2 Plotselinge wijzigingen in vervoersvolume ten gevolge van externe ontwikkeling*

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

| Risico | Kans | Benodigde weerstandcapaciteit |
|---|---|---|
| 200.000 | 60% | 120.000 |

### *3 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven*

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

| Risico | Kans | Benodigde weerstandcapaciteit |
|---|---|---|
| 500.000 | 80% | 400.000 |

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

Het risico dat er bij Omnibuzz te weinig kennis aanwezig is over de nieuwe processen zoals bijvoorbeeld Wmo-BG, leerlingen- en jeugdvervoer en de hiermee verbonden processen.

| Risico | Kans | Benodigde weerstandcapaciteit |
|---|---|---|
| 100.000 | 60% | 60.000 |

### *5 Regie en planning*

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

| Risico | Kans | Benodigde eerstandcapaciteit |
|---|---|---|
| 820.000 | 40% | 328.000 |
| | | |

| | |
|---|---|
| Totaal benodigde weerstandcapaciteit | 1.308.000 |

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER
120

omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

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

V1.00 - 202304