Uitganspuntennotitie Omnibuzz 2025-1, 2026 en 2027-2029



1. Inleiding

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

Omnibuzz werkt vanuit vastgestelde kaders, zoals het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz, de nota reserves en voorzieningen, financiële verordening, raamovereenkomsten met vervoerders en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. In 2021 is het productenboek geactualiseerd en vastgesteld als bijlage bij de DVO. Hierin zijn alle reguliere taken goed omschreven. Voor 6 gemeenten uit Midden-Limburg is in 2023 aanvullend een DVO afgesloten voor het leerlingenvervoer. De uitgangspunten voor dit vervoer worden apart benoemd. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

De uitgangspunten hanteren we als parameters voor het opstellen van betreffende begrotingen. Dit geeft gemeenten de mogelijkheid invloed hierop uit te oefenen en dit te plaatsen in de context van hun eigen financiële huishouding.

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

2. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

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

2.1 Pijler 1- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

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

- In samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt Omnibuzz aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk). In 2025-2026 wordt ingezet op het uitvoeren van pilots.
- In overleg met de regio Noord-Limburg, de provincie Limburg en Arriva streeft Omnibuzz naar deelname aan de regiodeal als een mogelijke concrete uitwerking van publieke mobiliteit.
- Het structureel organiseren van informatie, mobiliteits- en praktijkdagen in pilot gemeenten in Noord-Limburg draagt bij aan de bundeling van vervoer en het vergroten van de duurzaamheid. Daarnaast wordt in 2025 ingezet op de werving van OV-ambassadeurs ter ondersteuning van de reiziger.
- De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. De komende periode gebruiken we om het inzicht in de VEP als voorliggende of aanvullende voorziening te vergroten middels data-analyse en de voorwaarden meer in lijn te brengen met de visie rondom publieke mobiliteit. Met de komst van OV-pay is bovendien een aanpassing van de VEP noodzakelijk die Omnibuzz zal implementeren.
- Vanaf 2025 is het contract van ikwilvervoer opgezegd en stellen we de informatie van alle vervoersinitiatieven op een nieuwe toegankelijke Omnibuzz-website beschikbaar. Alle informatie is nu actueel en in eigen beheer, waardoor we dit vanaf 2025 actief kunnen inzetten als betrouwbaar instrument om dit vervoer als alternatief te promoten, zowel bij gebruikers/klanten als consulenten en medewerkers van gemeenten.

2.2 Pijler 2- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

- Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-) ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangemoedigd en we bieden ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder door ontwikkeld voor meer gebruikersgemak voor de klant en om de digitalisering van onze dienstverlening mogelijk te maken. Ook starten we een uitgebreide promotiecampagn.e. Intussen wordt bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst. De piekspreiding wordt in alle percelen toegepast. Sinds eind 2024 genereren we relevante data waarmee we de effecten in 2025 goed kunnen monitoren en evalueren.

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

2.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

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

verder geïmplementeerd. Uitgangspunt is om te voldoen aan alle eisen uit de Wmebv, die op 1 januari 2026 volledig van kracht wordt.
    - Het uitgangspunt begrijpelijke taal is vastgesteld en wordt toegepast in de klantcommunicatie.
    - Het digitaal archief omvat het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Daadkracht heeft in 2024 de opdracht Informatie op Orde afgerond. Hierop wordt verder gebouwd. Vanaf 2025 wordt dit beleid stapsgewijs geïmplementeerd, het informatiebeleid vastgesteld en de inspecteur geïnformeerd.
- We implementeren kennis op het gebied van gedragsverandering om de doelgroep beter te begrijpen, o.a. op het gebied van beperkte zelfregie. Dit is een belangrijke factor binnen Publieke Mobiliteit. Interventies hebben immers meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep.
- Het applicatielandschap als basis: vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix zal in 2025 worden uit gefaseerd en vervangen worden door een alternatieve omgeving die bijdraagt aan de continuïteit en stabiliteit en het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om ook de informatieveiligheid te vergroten. Het debiteurenportaal wordt ook geoptimaliseerd; dit wordt gebruiksvriendelijker en efficiënter en is afgestemd op begrijpelijke taal.

Als uitvoeringsorganisatie namens de gemeenten maakt Omnibuzz uiteraard geen winst en alle activiteiten in deze notitie worden in de begrotingen meegenomen. Tegenover deze kosten staan ook opbrengsten, die zich vooral uiten in hogere kwaliteit of dienstverlening, maar ook deels financieel. Zo leiden investeringen in digitale diensten tot minder telefonisch contact en postverzending en de instroom van leerlingenvervoer zorgt bijvoorbeeld voor een daling van de overhead voor het Wmo-deel. Deze effecten zijn echter niet direct aantoonbaar, omdat tal van andere ontwikkelingen hiermee parallel lopen.

3. Beleidsmatige uitgangspunten leerlingen- en jeugdvervoer

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

Overige uitgangspunten:

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

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

4. Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2025-1

Voorgesteld wordt om de begroting 2025-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2025 (vastgesteld op 1,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2025 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025.
5. Het voorcalculatorisch tarief 2025 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2024 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2024, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025 (1,5%).
6. Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2025-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele Cao-informatie. De recente Cao SGO 2024-2025 loopt tot 31 maart 2025 en er valt te verwachten dat de loonontwikkeling opnieuw een centraal thema in de onderhandelingen wordt. Op basis van de septembercirculaire van het gemeentefonds achten wij een stijging van 3,5% op jaarbasis reëel en zullen wij deze inrekenen in onze begroting. Indien er echter tijdig nog nieuwe afspraken overeengekomen worden tussen werkgevers en vakbonden, dan zal voor begroting 2025-1 aansluiting worden gezocht bij deze gemaakte afspraken.
7. De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2025 middellange termijnplanning van het CPB zijnde 3,2%.
8. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9. De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2025 als basis genomen.

10 De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform Notitie overhead Commissie BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2025).
11 In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000 bedraagt conform de vastgestelde Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023.
12 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000.
13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2026

Voorgesteld wordt om de begroting 2026 en het meerjarenperspectief 2027-2029 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026 vormt het begrote vervoersvolume 2025 (gebaseerd op realisatie 2024 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4 Het vervoerstarief 2026 wordt geïndexeerd met het gemiddelde van de twee bekendgemaakte NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met 2,5%.
5 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2026 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2025. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index (zie 5).
6 Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie of een op deze informatie te baseren schatting. Voor 2026 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
7 De overheadkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2026 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 3,0%.
8 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.

9 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2026 e.v. als basis genomen.

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

11 In de begroting 2026 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000 bedraagt conform de vastgestelde Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023.

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

13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief BTW.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2027-2029

1 Het vervoersvolume van de begroting 2026 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2027-2029.

2 De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2027-2029 worden jaarlijks geïndexeerd met het eerdergenoemde gemiddelde van de twee NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%).

3 Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2027 bedraagt deze 2,4%, voor 2028 en 2029 is dit 2,3%.

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

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

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

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

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

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

6 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden

aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

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

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

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

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

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

4 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

5 Opstartkosten worden gefinancierd door 6 gemeenten die vanaf de start deelnemen, bij instroom nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. Investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

6 Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing, dus financieren gemeenten dit vervoer volledig zelf.

7 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger. Uitgangspunt is dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende gemeenten voor de Wmo. De uitvoerende taken voor Wmo en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer wordt intern doorbelast vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 gemeenten en het onderbrengen van het leerlingenvervoer leidt zo tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten.

8 Bedrag opgenomen voor onvoorzien.

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