omnibuzz

MAATWERK IN VERVOER



Begroting 2026

Meerjarenplan 2027-2029





Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 9
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 12
2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten 14
2.7 Uitvoering jeugdwetvervoer 16

3. De beleidsbegroting 20

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 20
3.2 Paragrafen 24

4. Financiële begroting 36

4.1 Financiële kaders 36
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld 38
4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo) 38
4.4 Analyse begroting 2026-0 ten opzichte van het jaar 2026 uit het meerjarenperspectief 2026-2028 47
4.5 Meerjarenraming 2027-2029 48
4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ) 66
4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2027-2029 68
4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer) 70

5. Bijlagen 78

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 78
5.3 Opbouw algemene reserve 80

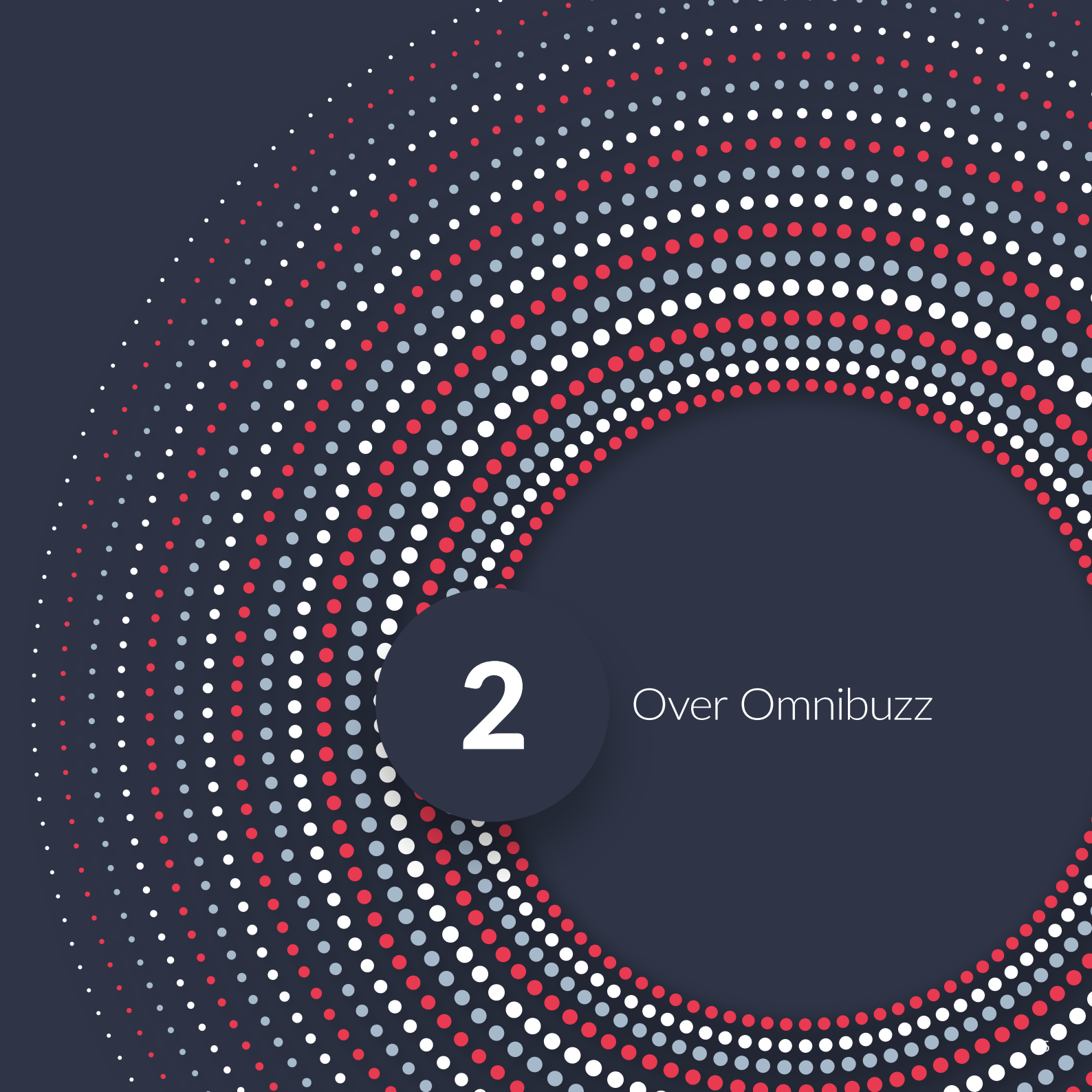
Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

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

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


omnibuzz


2
Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

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

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

De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

Het doel van Omnibuzz is: 'Het bieden van de beste service op het gebied van (aangepast) vervoer.' Hierbij ligt een sterke focus op het bieden van (maatwerk-)oplossingen voor vervoersvragen van klanten.

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

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

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

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

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

Slim vervoer

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

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

Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan.

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

Regiemodel

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Relevante ontwikkelingen

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

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

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

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

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

Vervoersresultaat

In de begrotingen nemen wij de realisatie van voorgaand jaar als basis. Voor deze begroting betekent dit het gerealiseerde volume van 2024 verhoogd wordt met een generieke opslag van 5% voor 2025. Voor 2026 bedraagt de opslag 2,5% en voor de jaren 2027-2028 jaarlijks 1%. Individuele gemeenten hebben de mogelijkheid een afwijkend percentage toe te passen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2024, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2025 (1,5%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij met gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025 (2,5%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is pas achteraf duidelijk aan de hand van het nacalculatorisch gemiddelde. De flexibele tarieven zoals overeengekomen in het addendum zijn per 1 januari 2025 beëindigd. In de plaats hiervan komt een

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

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

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

Groeiende zorgbehoefte bij klanten

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

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

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

Compliance en wettelijke verplichtingen

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

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

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

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

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

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

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

Integratie OV en doelgroepenvervoer

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

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

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

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

Toeleiding naar ander vervoer en gebruik voorliggende voorzieningen

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

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

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

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

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

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

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

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

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Zo zijn er geen contante betalingen in het voertuig mogelijk. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-)ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel aangemoedigd en – indien nodig - bieden wij ondersteuning bij het vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren doorontwikkeld om de verdere digitalisering van onze dienstverlening te ondersteunen. Intussen wordt bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst.

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

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

Wij blijven dus inzetten op zowel bewustwording als

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

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

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

Instroom ander doelgroepenvervoer

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

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

Kostenverdeling verschillende vervoersvormen

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

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een integrale benadering van het vervoer is bovendien een belangrijk aspect in de visie van Omnibuzz. De uitvoering van leerlingenvervoer is hierin een belangrijke stap, waarbij wij in de bedrijfsvoering geen harde splitsing tussen de vervoersvormen hanteren. Daarom is gekozen om een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer intern door te belasten vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende gemeenten op de Wmo. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer.

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

Invulling andere vervoersbehoeften

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

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

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

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

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

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

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

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

Interne organisatie en kwaliteit

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestigingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanaf kantoor is goed gefaciliteerd. Omdat er geen negatieve effecten over het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten bekend zijn, onderzoeken wij de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.

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

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

Contractbeheer

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

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

Aanpassing afrekensystematiek klanten

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

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken en voorleggen ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking zo goed en transparant mogelijk vorm te geven. Wij investeren in de relatie met individuele gemeenten door bijvoorbeeld nieuwe bestuurders en contactambtenaren uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek. Zo blijft de continuïteit bij de gemeente geborgd en blijven de lijnen met Omnibuzz kort. Door deze werkwijze te hanteren, merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit versterkt het besef dat het vervoer het beste aangestuurd wordt vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het bevordert de onderlinge uitwisseling van ideeën en zorgt ervoor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

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

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

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

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

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

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

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

Het applicatielandschap als basis

Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix zal in 2025 worden uitgefaseerd en vervangen door een alternatieve omgeving die de continuïteit en stabiliteit optimaliseert. Het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om de informatieveiligheid verder te vergroten. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere doorontwikkeling van MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij drukte van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

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

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

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

Leerlingenvervoer Omnibuzz

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

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

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

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

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

Structureel vraagt leerlingenvervoer relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar na aanvang zullen wij deze verhoudingen samen evalueren. Het is denkbaar dat tijdens de looptijd van de contracten de behoefte aan advisering of beleidsontwikkeling op het leerlingenvervoer toeneemt. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning nog voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer.

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

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

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

Het uitgangspunt is dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende gemeenten voor de Wmo. De uitvoerende taken in de interne bedrijfsvoering zijn voor Wmo- en leerlingenvervoer apart van elkaar ingericht. Voor de overhead geldt dit niet. Veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management en ook compliance of een wijziging van de GR hebben betrekking op de organisatie Omnibuzz als geheel. Dit staat los van de vervoersvorm. De overheadkosten, die ongeveer 10% van de totale begroting bedragen, worden daarom voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld. De overheadkosten voor leerlingenvervoer worden dus verrekend met de overhead van alle 30 deelnemende gemeenten op de Wmo. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten op het Wmo-vervoer.

De ontschotting van verschillende vervoersvormen en een

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

Vervoerskosten

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

2.7 Uitvoering jeugdwetvervoer

Jeugdwetvervoer Omnibuzz

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

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

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

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

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

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

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

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

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

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

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

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

Vervoerskosten

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







3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

Wat willen wij bereiken?

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

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

Wat gaan wij ervoor doen in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer?

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

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

Wat gaan wij ervoor doen in het leerlingenvervoer?

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

gebruikers van het vervoer. Samengevat zal Omnibuzz in 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

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

Wat gaan wij ervoor doen in het jeugdwetvervoer?

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

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

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

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

Tabel Begroting 2026-0

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

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

Voor de splitsing van de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorend structureel evenwicht wordt

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. Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld ‘Overhead’ zijn, conform de ‘Notitie overhead’ in het kader van het BBV, alle kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces.

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

- Financiën, toezicht en controle gericht op de eigen organisatie.
- Personeel en organisatie.
- Inkoop (inclusief aanbesteding en contractmanagement).
- In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.
- Juridische zaken.
- Bestuurszaken en -ondersteuning.
- Informatievoorziening en automatisering.
- Facilitaire zaken en huisvesting.
- Documentaire informatievoorziening.
- Managementondersteuning van het primaire proces.
- Leidinggevenden primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 ‘Treasury’ zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2026-0 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 100.000,- voor 2026. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

De kosten die direct toe te rekenen zijn aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 ‘Maatwerkvoorzieningen (Wmo)’. Dit zijn de vervoerslasten en de lasten van de afdeling uitvoering (ritreservering), exclusief de lasten van de manager uitvoering, die conform definitie overhead toegerekend worden aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus/malus regeling en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld ‘6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)’. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeenten Nederweert en Weert. Daarnaast zijn wij ook gestart met een nieuwe aanbesteding voor dit vervoer voor de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. Met het vervoer voor deze gemeenten starten wij op 1 augustus 2025.

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

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

een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV én een interne doorbelasting van de indirecte vervoerskosten van het LLV naar het GGZ-vervoer.

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

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

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt deze 9,60% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.2 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

Weerstandsvermogen en risicomanagement

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

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

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

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

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

Algemene reserve	Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandsratio
€ 725.949	€ 760.000	0,96

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

Risicomanagement

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

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

Rekening houdende met de beheersmaatregelen die beschikbaar zijn om deze risico's te mitigeren en de mate waarin de risico's reeds in de eerdere begroting zijn doorgerekend, wordt de maximale impact geschat op € 760.000,-.

Risicomanagement is een belangrijk onderdeel van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken. Een overzicht van de kernrisico's is opgenomen in de bijlagen vanaf pagina 54. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

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

Geprognosticeerde balans 2026-0

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

De balansposten 'Vlottende activa' en 'Vlottende passiva' zijn voor 2026 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of, waar mogelijk, een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken.

Het eigen vermogen is begroot door een zo goed mogelijke inschatting te geven van de reserves en voorzieningen op basis van de nu bekende risico's. Hierbij is rekening gehouden met de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' die in 2023 is vastgesteld door het algemeen bestuur, alsmede met de huidige weerstandscapaciteit.

Kengetallen

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

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

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

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

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2026-0 (t) en meerjarenperspectief 2027-2029 weergegeven in de volgende tabellen.

Tabel Begrotingsjaar 2026-0

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

Tabel Begrotingsjaar 2027-2029

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

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

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

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

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

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2026 -0,02%. Voor 2026 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

Financiering

Treasury

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

Voor de begroting 2026-0 en het meerjarenperspectief 2027-2029 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt ieder jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de begroting 2026-0 en het meerjarenperspectief 2027-2029 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,- per jaar.

Kasgeldlimiet

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

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

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

Renterisiconorm

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

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden krijgen op de deposito's een rente vergoed die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd en naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 900.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet

HOF. De middellange termijndoelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar.

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2025-1 Begroting x € 1.000	2026-0 Begroting x € 1.000	2027 Begroting x € 1.000	2028 Begroting x € 1.000	2029 Begroting x € 1.000
		Huidig begro-tingsjaar	Volgend begro-tingsjaar	Volgend begro-tingsjaar t+2	Volgend begro-tingsjaar t+3	t+4
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	0	0	0	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	56	56	62	56	53
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:					
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	56	56	62	56	53

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

tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie die, conform de financiële uitgangspunten, niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2026-0 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes

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

De volgende principes worden door Omnibuzz bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie gehanteerd:

Kwaliteit en klantgerichtheid

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

Professionaliteit

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

Doelmatigheid

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

Lerende organisatie

Omnibuzz is een organisatie in groei en in ontwikkeling. Dit betekent dat processen, systemen en werkwijzen voortdurend worden geoptimaliseerd. Omnibuzz stimuleert haar medewerkers bij te dragen aan het principe van een lerende organisatie.

Good governance

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

Belastingdienst

In 2017 heeft de Belastingdienst Omnibuzz vrijgesteld van de vennootschapsbelasting op basis van de dienstverleningsovereenkomsten-vrijstelling.

In 2018 heeft de Belastingdienst het standpunt ingenomen dat Omnibuzz btw in rekening dient te brengen over de gemeentelijke bijdrage (vervoer 9%, overige kosten 21%). Dit heeft tot gevolg gehad dat de fiscale afhandeling van het ondernemershandelen in het kader van de vervoersbeweging van Omnibuzz per 1 april 2019 is teruggevallen naar de individuele gemeenten.

Bestuurlijke structuur

De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit 30 leden met 38 stemmen.

Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

- 4 leden vanuit Zuid-Limburg.
- 3 leden vanuit Noord- en Midden-Limburg.

De directeur van Omnibuzz legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.

In de nadere uitwerking van de verordeningen van dagelijks bestuur en algemeen bestuur, alsmede de organisatie- en directieverordening, is de relatie met het dagelijks bestuur en algemeen bestuur nader geregeld.

Structuur werkorganisatie

Omnibuzz staat onder aansturing van een éénhoofdige directie. De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en geeft leiding aan de werkorganisatie.

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

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

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

De afdelingsmanagers vormen samen met de directeur het managementteam.

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

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

Functie	Fte
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	4,00
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	3,56
Consulent klantcontact	0,67
Afdeling uitvoering totaal	31,68

Afdeling bedrijfsvoering

De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting kennen in 2025:

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

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 62,72 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Dit is een toename van 2,69 fte ten opzichte van hetgeen is begroot in 2026-0.

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

Afdeling	2025	2026	2027	2028	2029
Uitvoering	31,68	31,68	31,68	31,68	31,68
Bedrijfsvoering	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
Staf	12,29	12,29	12,29	12,29	12,29
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	62,72	62,72	62,72	62,72	62,72







4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Aan de begroting 2026-0 ligt een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en deels uit het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

De financiële uitgangspunten voor de begroting 2026 en het MJP 2027 tot en met 2029 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 13 november 2024 en hieronder weergegeven.

Onderstaand lichten wij deze toe:

1. De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026 vormt het begrote vervoersvolume 2025 (gebaseerd op realisatie 2024 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd onder 1 wordt een generieke opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Het vervoerstarief 2026 wordt geïndexeerd met het gemiddelde van de twee bekendgemaakte NEA-indexen van 2024 en 2025 (2,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten plus een verhoging van 2,5%.
5. De gehanteerde vervoersprijs is de prijs die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2026 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2025. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index (zie 5).
6. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie of een op deze informatie te baseren schatting. Voor 2026 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
7. De overheadkosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2026 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 3,0%.
8. Alle vervoerskosten worden, conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek, op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9. De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en 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 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

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

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

17 Investeringen worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo-GGZ op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
18 Vervoerkosten worden bepaald middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
19 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-GGZ: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
20 Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV - GGZ: indirecte vervoerskosten worden alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten GGZ en LLV (bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer) op basis van het aantal ritten verdeeld.
21 Binnen het GGZ-vervoer worden de volgende variabelen gebruikt om de kosten tussen de deelnemende gemeenten te verdelen: het aantal kilometers voor de directe vervoerskosten; het aantal ritten voor de indirecte vervoerskosten en het aantal inwoners voor de overheadkosten.
22 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

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

23 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
24 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerskosten.
25 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief voor de gemeenten (dit geldt ook voor de toeslagen). Op basis van realisatie en toeslagen worden deze per gemeente afgerekend.
26 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

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

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

4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2026 is gebaseerd op de begrote kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2025, vermeerderd met een opslag van 2,5% (voor Landgraaf 0% en voor Maastricht 2%).

Tabel Vervoersvolume 2026-0

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

In de tabel ‘Vervoersvolume 2026-0’ zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze tabel vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina’s staan.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het geïndexeerd kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief

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







Tabel Vervoerskosten 2026-0

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

Indirecte vervoerskosten

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

Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-0

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

Overheadkosten

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

Tabel Overheadkosten 2026-0

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

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

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

Tabel Eindresultaat

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

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

Eindresultaat IV3 2026-0

Tabel IV3

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

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

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

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

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

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

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

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

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

De overheadkosten stijgen per saldo met € 261.570,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

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

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

Dit is onder andere te verklaren door:

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

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

4.5 Meerjarenraming 2027-2029

Beleidsindicatoren

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

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

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

Overzicht baten en lasten per programma

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

Tabel Begroting 2027

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

Tabel Begroting 2028

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

Tabel Begroting 2029

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

Meerjarenbalans

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

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

Vervoerskosten

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

Tabel Vervoersvolume 2027

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

Tabel Vervoersvolume 2028

Gemeente	Kilometers 2027	Opslag	Kilometers 2028 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2028
Beek	89.313	1%	90.207	3.844	23.213	963	10.936
Beekdaelen	262.717	1%	265.345	2.357	55.712	1.683	33.726
Beesel	75.670	1%	76.427	2.853	20.602	475	8.517
Bergen	70.948	1%	71.658	871	13.123	239	6.177
Brunssum	276.681	1%	279.447	2.446	80.361	1.835	40.361
Echt-Susteren	253.866	1%	256.405	10.054	67.764	1.540	31.067
Eijsden-Margraten	232.399	1%	234.723	3.805	63.351	980	29.783
Gennep	92.572	1%	93.497	4.332	24.122	782	14.136
Gulpen-Wittem	137.265	1%	138.637	7.705	36.925	1.078	15.628
Heerlen	764.286	1%	771.929	19.188	177.356	5.570	127.720
Horst aan de Maas	194.109	1%	196.050	4.538	48.163	909	21.811
Kerkrade	509.319	1%	514.412	24.115	133.481	4.353	88.786
Landgraaf	364.005	1%	367.645	20.613	117.252	2.836	58.024
Leudal	189.666	1%	191.562	3.228	52.499	766	20.079
Maasgouw	166.475	1%	168.140	5.270	38.110	1.136	18.420
Maastricht	908.542	1%	917.628	46.433	302.304	7.792	181.648
Meerssen	184.896	1%	186.745	10.755	44.398	1.303	25.147
Nederweert	54.365	1%	54.909	302	11.274	232	7.323
Peel en Maas	184.869	1%	186.718	7.654	50.589	895	18.433
Roerdalen	97.189	1%	98.160	2.718	23.084	747	11.179
Roermond	220.633	1%	222.839	1.325	51.319	1.993	44.282
Simpelveld	57.215	1%	57.787	800	14.372	528	7.388
Sittard-Geleen	792.894	1%	800.823	40.765	201.229	6.430	121.364
Stein	112.276	1%	113.399	4.564	33.722	1.620	14.235
Vaals	86.517	1%	87.382	1.116	32.136	603	9.521
Valkenburg aan de Geul	193.890	1%	195.829	11.192	62.737	960	24.942
Venlo	358.875	1%	362.464	20.436	82.922	2.977	69.375
Venray	160.667	1%	162.274	4.012	46.483	1.337	25.622
Voerendaal	72.518	1%	73.243	1.238	18.761	698	9.166
Weert	133.356	1%	134.690	5.400	40.541	941	27.632
Totaal	7.297.995		7.370.975	273.931	1.967.903	54.202	1.122.429

Tabel Vervoersvolume 2029

Gemeente	Kilometers 2028	Opslag	Kilometers 2029 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Aantal ritten 2029
Beek	90.207	1%	91.109	3.882	23.445	972	11.045
Beekdaelen	265.345	1%	267.998	2.381	56.269	1.700	34.063
Beesel	76.427	1%	77.191	2.881	20.808	480	8.603
Bergen	71.658	1%	72.374	880	13.254	242	6.238
Brunssum	279.447	1%	282.242	2.471	81.164	1.853	40.765
Echt-Susteren	256.405	1%	258.969	10.155	68.441	1.556	31.377
Eijsden-Margraten	234.723	1%	237.070	3.843	63.985	990	30.081
Gennep	93.497	1%	94.432	4.375	24.363	790	14.278
Gulpen-Wittem	138.637	1%	140.024	7.782	37.294	1.089	15.785
Heerlen	771.929	1%	779.649	19.380	179.130	5.625	128.997
Horst aan de Maas	196.050	1%	198.011	4.584	48.645	918	22.029
Kerkrade	514.412	1%	519.556	24.356	134.815	4.397	89.674
Landgraaf	367.645	1%	371.321	20.820	118.425	2.865	58.605
Leudal	191.562	1%	193.478	3.260	53.024	774	20.280
Maasgouw	168.140	1%	169.821	5.323	38.491	1.148	18.604
Maastricht	917.628	1%	926.804	46.898	305.327	7.870	183.464
Meerssen	186.745	1%	188.612	10.863	44.842	1.316	25.398
Nederweert	54.909	1%	55.458	305	11.387	234	7.396
Peel en Maas	186.718	1%	188.585	7.730	51.095	904	18.618
Roerdalen	98.160	1%	99.142	2.745	23.315	754	11.290
Roermond	222.839	1%	225.068	1.339	51.832	2.013	44.725
Simpelveld	57.787	1%	58.365	808	14.516	533	7.462
Sittard-Geleen	800.823	1%	808.831	41.172	203.242	6.495	122.578
Stein	113.399	1%	114.533	4.609	34.059	1.637	14.377
Vaals	87.382	1%	88.256	1.128	32.458	609	9.616
Valkenburg aan de Geul	195.829	1%	197.787	11.304	63.365	969	25.191
Venlo	362.464	1%	366.089	20.641	83.751	3.007	70.069
Venray	162.274	1%	163.896	4.052	46.948	1.351	25.879
Voerendaal	73.243	1%	73.975	1.251	18.948	705	9.258
Weert	134.690	1%	136.037	5.454	40.946	950	27.908
Totaal	7.370.975		7.444.685	276.671	1.987.582	54.744	1.133.653

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

Tabel Vervoerskosten 2027

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

Tabel Vervoerskosten 2028

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

Tabel Vervoerskosten 2029

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

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

Indirecte vervoerskosten 2027-2029

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

Tabel Indirecte vervoerskosten 2027

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

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

Overheadkosten

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

Tabel Overheadkosten 2027-2029

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

Eindresultaat 2027-2029

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

Eindresultaat IV3

Tabel Begroting 2027

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

Tabel Begroting 2028

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

Tabel Begroting 2029

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

4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)

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

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

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

Verdeling vervoerskosten 2026

Het vervoersvolume wordt, al dan niet aangevuld met de te verwachten ritten op basis van de door de deelnemende gemeenten aangeleverde informatie, gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2024 voor dit type vervoer gereden zijn. De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de NEA-index van 2,5%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume GGZ

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

Tabel Verdeling vervoerskosten

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

Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten

Naast de eerdergenoemde vervoerskosten zijn er ook nog indirecte vervoers- en overheadkosten. De indirecte vervoerskosten bestaan voor het grootste deel uit een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer én vanuit het leerlingenvervoer naar het GGZ-vervoer. Daarnaast worden er nog reguliere indirecte vervoerskosten begroot. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

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

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

Tabel Overheadkosten

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

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2026-0

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente 2026-0

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

4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2027-2029

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

Verdeling vervoerskosten 2027-2029

Tabel Verdeling vervoerskosten 2027

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

Tabel Verdeling vervoerskosten 2028

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

Tabel Verdeling vervoerskosten 2029

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

Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2027-2029

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2027

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

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2028

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

Tabel Verdeling indirecte vervoers- en overheadkosten 2029

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

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2027-2029

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2027-2029

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

4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

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

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

Verdeling directe vervoerskosten 2026-0

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

Tabel volumes leerlingenvervoer 2026-0

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

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

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2026-0

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

Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2026-0

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2026-0

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

De indirecte vervoerskosten bestaan voor een groot gedeelte uit een interne doorbelasting van loonkosten vanuit het Wmo-vervoer. In de businesscase was hiervoor 1,0 fte begroot. De realiteit wijst uit dat dit helaas niet afdoende is als gevolg van de chauffeurstekorten bij de vervoerders. Deze verhogen de druk op onze klantenservice. Het aantal fte is momenteel begroot op 1,33. Verder bestaan de indirecte vervoerskosten onder andere uit de kosten voor het gebruik en onderhoud van ritsystemen en een multi-inzetbaar budget van € 25,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het GGZ-vervoer levert een kleine meevaller op voor het leerlingenvervoer.

De begrote overheadkosten bestaan volledige uit een interne doorbelasting vanuit het Wmo-vervoer, hetgeen per saldo

een voordeel oplevert voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden tussen de gemeentes verdeeld op basis van het aantal inwoners.

Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2027-2029

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

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

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

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

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

Tabel Verdeling vervoerskosten leerlingenvervoer 2029

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

Verdeling totale kosten leerlingenvervoer 2027-2029

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2027

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2028

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer 2029

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

‘Winstopslag’ GGZ-vervoer en leerlingenvervoer

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


JUMBO
163
omnibuzz

5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving/aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	92.572	-	-	92.572	10,00%	24.236	9.257	-	68.336	59.078
Hardware	43.464	-	-	43.464	33,33%	17.898	14.486	-	25.566	11.079
Inrichting en verbouwing	84.836	-	-	84.836	4,00%	8.266	3.393	-	76.570	73.176
Technische installaties	75.462	-	-	75.462	6,67%	4.398	5.033	-	71.064	66.031
Software	29.467	-	-	29.467	10,00%	6.949	2.947	-	22.519	19.572
Totaal Wmo-vervoer	325.801	-	-	325.801		61.747	35.117	-	264.054	228.937

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2027-2029

Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer	2027	2028	2029
Inventaris	49.821	40.564	31.307
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	69.783	66.389	62.996
Technische installaties	60.997	55.964	50.931
Software	16.625	13.679	10.732
Totaal Wmo-vervoer	197.227	176.596	155.965
Totaal-generaal	197.227	176.596	155.965

5.2 Staat van reserves

Tabel Staat van reserves 2026

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2026	Reserves na bestemming ultimo 2026
Reserves								
Algemene reserve	725.949	-	-	-	725.949	-	-	725.949
Bestemmingsreserve Data-Analyse	41.192	-	-		41.192	-	-	41.192
Bestemmingsreserve ICT	18.374	-	-	6.125	12.250	-	-	12.250
Totaal Reserves	785.515	-	-	6.125	779.391	-	-	779.391

Tabel Staat van reserves 2027-2029

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

5.3 Opbouw algemene reserve

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

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

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

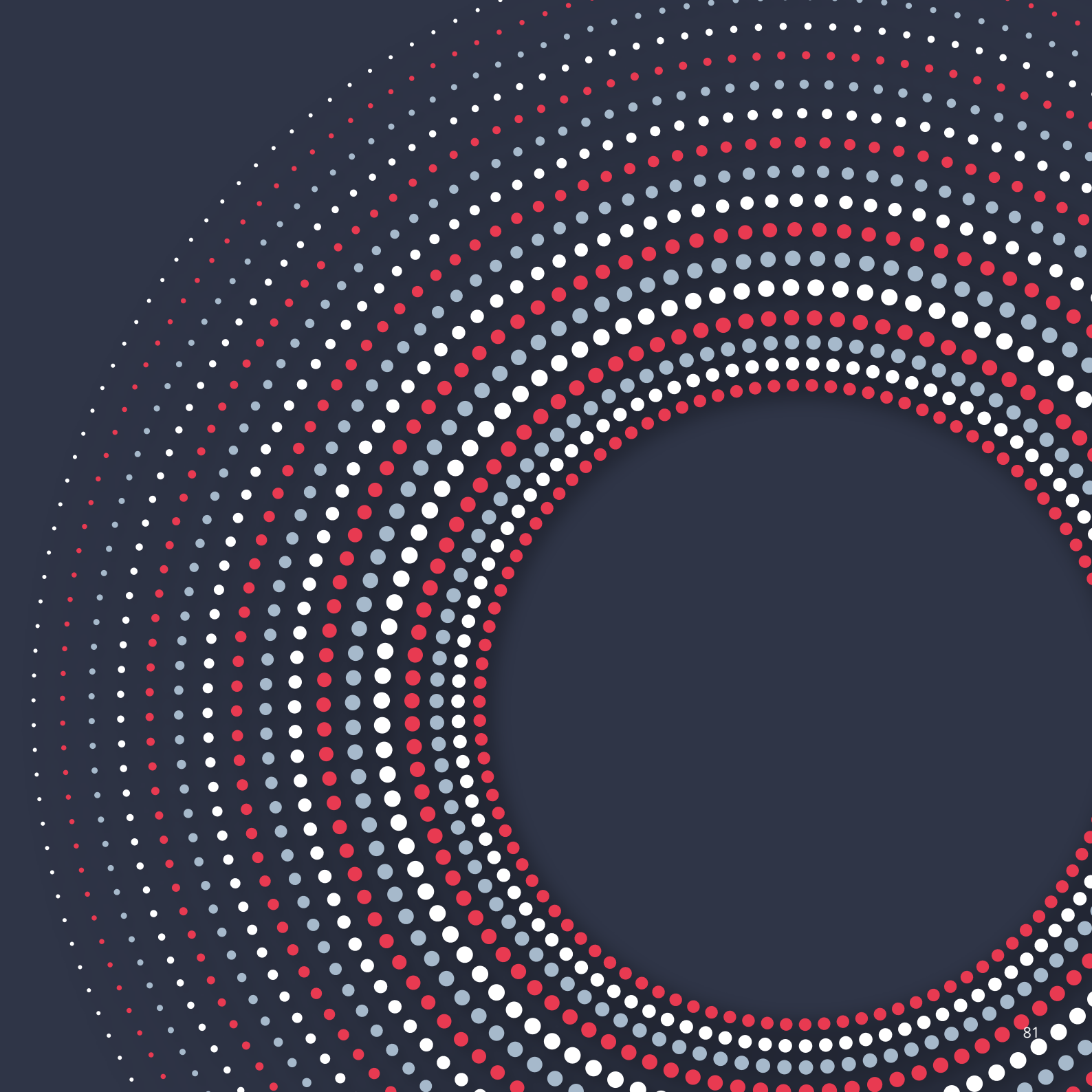
Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000



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 - 202504