omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER

Begroting
2025-1

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Omnibuzz 6

2.1 Wie is Omnibuzz 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren 8
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie 12
2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten 14
2.7 Uitvoering Jeugdwet vervoer 16

3. De beleidsbegroting 20

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 20

4. Financiële begroting 36

4.1 Financiële kaders 36
4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo 39
4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2025-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2025-0 (Wmo) 47
4.4 Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer) 49
4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer) 52

5. Bijlagen 56

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025-1 56
5.2 Staat van reserves 2025-1 56
5.3 Opbouw algemene reserve 57

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

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

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

omnibuzz
omnibuzz
G-210-RR

2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

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

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

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

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

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

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

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

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

Slim vervoer

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

Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. Regelmatig heeft dit geleid tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

Regiemodel

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

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

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

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

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

2.2 Relevante ontwikkelingen

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

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

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

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

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

Vervoersresultaat

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

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2024, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2025 (1,5%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij met een gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025 (2,5%). De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het 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 plaats hiervan komt een nieuw addendum ‘light’, dat voorziet in een compensatie uitsluitend voor vervoerders die onder de 80% vervoersvolume realiseren (ten opzichte van 2019). Deze effecten zijn in deze begrotingswijziging 2025-1 verwerkt.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

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

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 dat het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt. Afgelopen jaren werd hiervoor de website www.ikwilvervoer.nl gebruikt.

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

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

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

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

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

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

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

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

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Zo zijn er geen contante betalingen in het voertuig mogelijk. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-) ontwikkeling van MijnOmnibuzz.

Het gebruik van MijnOmnibuzz wordt structureel 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 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. Hierdoor is de organisatie gegroeid in flexibiliteit en beter voorbereid op schommelingen in het vervoersvolume, afwijkende uitvoeringsregels of nieuwe (acute) mobiliteitsbehoeften. Op dit

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

Aanpassing afrekensystematiek klanten

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

Relatiebeheer gemeenten

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

Digitalisering en compliance

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

In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld. Hierin is de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs uitgewerkt. Digitalisering is vanuit klantperspectief, 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, maar omdat wij werken aan een volledig nieuwe website, is de oude website in oktober 2024 niet meer geïnspecteerd. De inspectie van de nieuwe website zal in 2025 plaatsvinden. In 2025 zijn wij bovendien van plan om de om de digitale documenten uit ons klantadministratiesysteem toegankelijk te maken.

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

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

Het applicatielandschap als basis

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

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

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

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

Leerlingenvervoer Omnibuzz

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

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

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

Inmiddels maken 723 leerlingen gebruik van dit vervoer en ongeveer 1.026 leerlingen van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. De investeringen met betrekking tot 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 vervoerkosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddeld tarief, afgerekend met de gemeenten. Dit gewogen gemiddeld tarief (prijs) is gebaseerd op de middeling van alle perceeltarieven samen.

2.7 Uitvoering jeugdwetvervoer

Jeugdwet vervoer Omnibuzz

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

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

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

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

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

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

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

Bedrijfsvoering en verdeelsystematiek kosten

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

3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

Wat willen wij bereiken?

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

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

Wat gaan wij ervoor doen in het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet voor gemeenten en klanten betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2025 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

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

Wat gaan wij ervoor doen in het leerlingenvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven. Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid.

Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruikers van het vervoer. Samengevat zal Omnibuzz in 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

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

Wat gaan wij ervoor doen in het Jeugdwet vervoer?

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

- Afronding aanbesteding en gunning van het vervoer.
- Implementatie van het vervoer en de eigen organisatie gereed maken om deze nieuwe taak uit te kunnen voeren.
- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in "'Tabel Begroting 2025-1'".

Tabel Begroting 2025-1

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

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

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

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

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

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

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2025-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 125.000,- voor 2025. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

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

De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Daarnaast nemen wij het GGZ-vervoer weer op in onze begroting. Dit doen wij onder taakveld '6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)'. Hiermee zijn wij gedurende 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer ook voor de gemeenten Nederweert en Weert. Daarnaast zijn wij ook gestart met een nieuwe aanbesteding voor dit vervoer voor de gemeenten Echt-Susteren en Maasgouw. Met het vervoer voor deze gemeenten starten wij op 1 augustus 2025.

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

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

Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording' dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

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

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

Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

Weerstandsvermogen en risicomanagement

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

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

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

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

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

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

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

Risicomanagement

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

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

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

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

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

Geprognosticeerde balans 2025-1

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

De vergelijkende cijfers per 31 december 2024 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2024. Voor 2025 hebben wij voor de vlottende activa en vlottende passiva de cijfers begroot door een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken. Waar dit niet mogelijk was, zijn de cijfers begroot door het gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (exclusief incidentele posten).

Voor de gewijzigde begroting 2025-1 is het positieve resultaat 2024 € 631.104,- als incidenteel gezien en uit het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaar gehaald. Het positieve resultaat vloeit via het resultaatvoorstel terug naar de gemeenten of wordt toegevoegd aan de algemene reserve of bestemmingsreserves. Het voorstel resultaatbestemming

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

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

Kengetallen

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

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

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

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

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2024 (t) weergegeven in de volgende tabel.

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

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

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

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

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

Financiering

Treasury

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

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt elke jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de gewijzigde begroting 2025-1 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,-.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet geeft aan tot welk bedrag korte financiering mogelijk is. Onder korte financiering wordt in de Wet FIDO verstaan

leningen met een rente typische looptijd korter dan één jaar. De kasgeldlimiet wordt bepaald als een percentage van het begrotingstotaal. Bij ministeriële regeling is dit percentage voor Omnibuzz vastgesteld op 8,2%. Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden. Omnibuzz zal naar verwachting binnen de kasgeldlimiet blijven.

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 1.559.173	€ 4.691.649	€ -3.132.476
Kwartaal 2	€ 1.759.672	€ 4.023.568	€ -2.263.897
Kwartaal 3	€ 2.147.453	€ 4.430.286	€ -2.282.833
Kwartaal 4	€ 7.608.110	€ 8.705.053	€ -1.096.942
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.268.602	€ 5.462.639	€ -2.194.037
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.194.037		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2025		€ 33.186.965	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.721.331	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.915.368	

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

Renterisiconorm

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

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden zullen op de deposito's een rente vergoed krijgen die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat.

Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd maar naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op maximaal € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 900.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middellange 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	2024 Jaarrekening x € 1.000	2025-1 Begroting x € 1.000	2026 Begroting x € 1.000
		Vorig verslagjaar	Huidig begrotings-jaar	Volgend begrotings-jaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	587	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	50	56	56
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	42	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verant-woord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:			
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar recht-streeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	595	56	56

Het EMU-saldo wordt berekend door op het exploitatiesaldo de afschrijvingen, investeringen en mutaties van reserves te corrigeren. Omdat Omnibuzz kostenneutraal begroot, leiden eventuele investeringen in 2025 in materiele vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2025 een EMU-saldo ad € 56.000,- begroot.

Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes

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

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

Kwaliteit en klantgerichtheid

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

Professionaliteit

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

Doelmatigheid

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

Lerende organisatie

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

Good governance

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

Belastingdienst

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

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

Bestuurlijke structuur

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

Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

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

De directeur van Omnibuzz legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur (DB) en het algemeen bestuur (AB). In de nadere uitwerking van de verordeningen van DB en AB alsmede de organisatie- en directieverordening is de relatie nader geregeld.

Structuur werkorganisatie

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

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

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

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

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

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

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

Afdeling bedrijfsvoering

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

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

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 62,72 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Dit is een toename van 2,69 fte ten opzichte van hetgeen is begroot in 2024.

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

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

4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2025-0 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 3 juli 2024) doet zich een aantal wijzigingen voor. Enerzijds vloeien deze wijzigingen voort uit het feit dat de financiële uitgangspunten kunnen worden ingevuld met meer recent cijfermateriaal. Anderzijds is er ook een aantal beleidsmatige wijzigingen die hun effect hebben op de begroting 2025-0.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2025-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 13 november 2024 en hieronder weergegeven:

1. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2024 op gemeenteniveau.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2025 (vastgesteld op 1,5%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2025 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025.
5. Het voorcalculatorisch tarief 2025 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2024, voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2024. Deze wordt verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2025 (1,5%).
6. Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2025-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. De recente cao SGO 2024-2025 loopt tot 31 maart 2025 en er valt te verwachten dat de loonontwikkeling opnieuw een centraal thema in de onderhandelingen wordt. Op basis van de septembercirculaire van het gemeentefonds achten wij een stijging van 3,5% op jaarbasis reëel. Deze zullen wij inrekenen in onze begroting. Indien er echter tijdig nog nieuwe afspraken overeengekomen worden tussen werkgevers en vakbonden, zal voor de begroting 2025-1 aansluiting worden gezocht bij deze gemaakte afspraken.
7. De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten. Er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2025 middellange termijnplanning van het Centraal Plan Bureau (CPB) zijnde 3,2%.
8. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie ‘Afrekensystematiek’ op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9. De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2024 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2025 als basis genomen.
10. De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform ‘notitie ‘overhead Commissie’ BBV/IV3)

(bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2025).

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

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

13 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

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

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

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

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

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

18 Binnen het GGZ-vervoer worden de volgende variabelen gebruikt om de kosten tussen de deelnemende gemeenten te verdelen: het aantal kilometers voor de directe vervoerskosten; het aantal ritten voor de indirecte vervoerkosten en het aantal inwoners voor de overheadkosten.

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

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

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

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

22 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief voor de gemeenten (dit geldt ook voor de toeslagen). Op basis van realisatie en toeslagen worden deze per gemeente afgerekend.

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

Beleidsindicatoren

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

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

Tabel overzicht van baten en lasten per taakveld

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

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

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2025-1 is gebaseerd op de gerealiseerde kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er in de periode 1 januari tot en met 31 december 2024, vermeerderd met een opslag van 5%, behalve voor de gemeenten Landgraaf (0%) en Maastricht (2%).

Tabel Vervoersvolume 2025-1

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

In de tabel 'Vervoersvolume 2025-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze tabel vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

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

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

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- € 0,95: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- € 1,05: Gemeente Stein.
- € 0,94: Overige gemeenten.

Omnibuzz ontvangt de eigen bijdrage van de klanten middels facturatie. De ontvangen bijdrage van de klanten zal per kwartaal uitbetaald worden aan de gemeenten. Deze eigen bijdrage wordt sinds april 2019 niet meer via de begroting en jaarrekening van Omnibuzz verantwoord. De eigen bijdrage voor de meereizende OV-er bedraagt € 2,81/zone, exclusief btw. Deze bijdrage is kostenneutraal voor de gemeenten.

Aangezien de gemeenten de opbrengsten begroten, worden de kosten niet door de begroting van Omnibuzz gedekt maar door de begroting van de gemeenten. Op de toeslagen is geen eigen bijdrage van toepassing.

Tabel directe vervoerskosten 2025-1

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

In de tabel 'Vervoersvolume 2024-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

Indirecte vervoerskosten

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

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

Tabel indirecte vervoerskosten 2025-1

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

Overheadkosten

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

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

Tabel overheadkosten 2025-1

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

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

Tabel Eindresultaat

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

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

Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2025-1

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

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

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

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

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

Analyse directe vervoerskosten

Tabel analyse directe vervoerskosten

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

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

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

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

Totaalanalyse (Wmo)

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

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

De overheadkosten stijgen per saldo met € 244.518,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

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

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

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

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

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

2 Voor de begroting 2025-0 hebben wij voor onze indirecte vervoerskosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,8%. Voor begroting 2025-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,3% uitgekomen.

3 De inrekening van het geactualiseerde formatieplan (+ € 82.500,-).

4 De te verwachten stijging van het ORT en DOT percentage in de nieuwe cao. Omdat Omnibuzz een callcenter heeft dat ook in de avonden en weekenden open is, zorgt dit voor een flinke kostenstijging (+ € 150.000,-).

5 De bijdrage aan de werkzaamheden voor de Regiodeal (+ € 15.000,-). Met deze werkzaamheden wordt dit jaar gestart. In de komende jaren verwachten wij een toename van deze kosten.

6 De start van een publiciteitscampagne om het Voor Elkaar Pas-vervoer te promoten (+ € 10.000,-).

7 Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 50.000,-).

8 Als gevolg van een verwachte toename van het aantal GGZ-ritten, neemt de interne doorbelasting van Wmo- naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten toe (- € 9.984,-).

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

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

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

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

Verdeling vervoerskosten

Het vervoersvolume wordt gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2024 voor dit type vervoer gereden zijn, al dan niet aangevuld met de te verwachten ritten op basis van de door de deelnemende gemeenten aangeleverde informatie.

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

Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel vervoersvolume GGZ

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

Tabel verdeling directe vervoerskosten

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

Verdeling indirecte vervoerskosten en overheadkosten

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

De overheadkosten bestaan uit een interne doorbelasting op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten. Daarnaast worden er nog reguliere overheadkosten begroot in verband met het GGZ-vervoer. Deze overheadkosten worden tussen de GGZ-gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners. De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2024 ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten.

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

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente

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

4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

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

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

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

Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

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

Tabel Vervoersvolume leerlingenvervoer

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

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

Tabel Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

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

Verdeling totale kosten leerlingenvervoer

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoer-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 952.455	€ -	€ 200	€ 25.698	€ 9.080	€ 987.432
Maasgouw	€ 596.817	€ -	€ 200	€ 19.894	€ 6.893	€ 623.804
Nederweert	€ 480.454	€ -	€ 200	€ 12.194	€ 4.928	€ 497.776
Roerdalen	€ 550.392	€ -	€ 200	€ 21.470	€ 5.860	€ 577.922
Roermond	€ 896.754	€ 67.591	€ 200	€ 26.565	€ 17.225	€ 1.008.335
Weert	€ 994.835	€ -	€ 200	€ 18.905	€ 14.455	€ 1.028.395
Totaal	€ 4.471.707	€ 67.591	€ 1.200	€ 124.725	€ 58.441	€ 4.723.664

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

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

‘Winstopslag’ GGZ-vervoer en leerlingenvervoer

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

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

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

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

5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025-1

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

5.2 Staat van reserves 2025-1

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

5.3 Opbouw algemene reserve

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

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

4 Digitale dreigingen

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000

omnibuzz

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