

Afdeling	: OCSW - Onderwijs, Cultuur, Sport en Welzijn	B&W-voorstel: DJ-2452985
Naam opsteller voorstel	: Evy Reinders e.reinders@weert.nl, 0495575707	Zaaknummer: 2451569
Portefeuillehouder	: M.B. (Michèle) Ferrière	Publicatie: Openbaar

Onderwerp

Omnibuzz jaarverslag 2023, begrotingswijziging 2024-1, begroting 2025 en verder.

Voorstel

1. De raad voor te stellen een zienswijze in te dienen op de begrotingswijziging 2024-1 en de concept begroting 2025 van Omnibuzz.
2. De raad voor te stellen de financiële gevolgen van het jaarverslag 2023 en de begrotingswijziging 2024-1 (per saldo een voordeel van € 111.423) te verrekenen met het begrotingssaldo 2024 en de bijdrage 2025 en verder te verwerken in de gemeentelijke begroting 2025.
3. Middels toepassing van de hardheidsclausule van de Verordening maatschappelijke ondersteuning Weert 2023 de Landelijke Tarieven Index (LTI) voor 2024 niet toe te passen.

Inleiding

De gemeente Weert maakt samen met 30 gemeenten in Limburg deel uit van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Wij zijn in het Algemeen Bestuur van Omnibuzz vertegenwoordigd door onze wethouder Michèle Ferrière.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor personen met een indicatie vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo). Vanaf 1 augustus 2024 wordt Omnibuzz ook verantwoordelijk voor het uitvoeren van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert.

De uitgangspunten en het kader waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling (GR), het bedrijfsplan en de dienstverleningsovereenkomst met gemeenten.

De vertaling naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het "Besluit begroting en verantwoording" (BBV).

Doel(en)

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer voor mensen die niet op eigen kracht in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien (het

Weert, 10 april 2024	S		B	W	W	W	W	W
	AV		RV	MvdH	TvG	SW	LS	MF
		akkoord						
		bespreken						

Soort besluit: Besluit Raad (via College)

In te vullen door het B&W secretariaat:

- ☒ Akkoord
☐ Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder
☐ Anders, nl.:

Beslissing d.d.: 14 mei 2024

- ☐ Niet akkoord
☐ Gewijzigde versie

Nummer: 3

De secretaris,

doelgroepenvervoer). Ook wordt Omnibuzz vanaf 1 augustus 2024 voor Weert verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer.

Dit voorstel draagt daarmee bij aan de volgende doelen zoals omschreven in het 'Regionaal Beleidsplan Sociaal Domein 2024 t/m 2027':

1. Meer jeugdigen groeien gezond en veilig op, krijgen gelijke kansen en ontwikkelen talenten;
2. Meer inwoners voelen zich mentaal en fysiek gezond en sterk;
3. Meer inwoners blijven op een veilige en verantwoorde manier (langer) zelfstandig wonen.

Resultaten

Er is voldoende Collectief Vraagafhankelijk Vervoer voor inwoners die niet zelf in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien. Er is leerlingenvervoer voor leerlingen die op meer dan 6 kilometer van de dichtstbijzijnde toegankelijke school wonen of door een beperking niet met begeleiding van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Activiteiten

Het uitvoeren van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer voor personen met een indicatie vanuit de Wmo en het uitvoeren van het leerlingenvervoer voor leerlingen die hiervoor in aanmerking komen.

Argumenten

1.1 De begroting 2024 is geactualiseerd

De begroting 2024 is geactualiseerd met betrekking tot de ontwikkelingen in het vervoer, overheadkosten en de organisatie.

De begroting 2024 was gebaseerd op vergelijkingsjaar 2019. De begroting 2024-1 is gebaseerd op het voorafgaande jaar. Het voorafgaande jaar (2023) is namelijk het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Vanaf de begroting 2024-1 wordt daarom teruggekeerd naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt wordt genomen.

Omnibuzz wordt 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. Leerlingenvervoer is daarom voor het eerst opgenomen in de begroting 2024-1.

1.2 De kosten dalen voor het Wmo-vervoer

Op totaalniveau dalen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2024 met € 1.476.004,- naar € 27.307.159,-.

De overheadkosten stijgen met € 82.141,- en de indirecte vervoerskosten met € 255.107,-.

Hier tegenover staat een daling van het vervoersresultaat ad € 1.813.251,- ten opzichte van de begroting 2024. Deze daling volgt uit een combinatie van drie oorzaken:

1. De NEA-index is lager (3,4%) dan gehanteerd in de begroting 2024 (3,5%). Deze oorzaak verklaart dus voor een klein deel de daling;
2. Voor de begroting 2024-1 wordt het vervoersvolume weer op realisatie van het voorgaande jaar (2023) gebaseerd. In de vorige begrotingen werd het vervoersvolume gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Dit zorgt voor een daling van € -2.786.988,-;
3. De opslag van 5% die Omnibuzz hanteert, zorgt voor een stijging van € 995.692,-.

1.3 Kosten leerlingenvervoer

De begroting wordt gebaseerd op de bedragen conform de business case. Gerekend wordt met volledig vervoer voor alle geïndiceerde leerlingen. Dit betekent dat gerekend is dat alle leerlingen 2 ritten per dag nodig hebben voor 200 schooldagen. In de praktijk is dit niet voor alle leerlingen van toepassing. In de jaarrekening 2024 zal een herverdelingseffect volgen waarbij definitief afgerekend wordt. De directe vervoerskosten bedragen € 2.061.175.

De indirecte vervoerskosten bedragen € 81.159,-. Deze kosten worden verrekend op basis van aantal ritten.

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers. Totaal is dit een bedrag van € 58.362,-.

Er zijn investeringskosten gemaakt zodat het leerlingenvervoer gerealiseerd kan worden. Deze kosten worden naar rato van het aantal inwoners verdeeld tussen de gemeenten. De investeringskosten zijn eenmalig. De investeringskosten voor alle 6 gemeenten samen bedragen € 59.952,-.

De totale begroting 2024-1 voor het leerlingenvervoer bedraagt € 2.292.190,-.

1.4 Begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 daalt voor het Wmo-vervoer

De begroting voor 2025 wordt met een bedrag van € 2,1 miljoen verlaagd. In de vorige meerjarenbegroting was voor 2025 uitgegaan van het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, verminderd met een afslag van 2,5%. Voor de jaren 2026 e.v. werd ook uitgegaan van de realisatie van 2019, echter zonder afslag. De lagere vervoersvraag, stabilisering van het vervoer vanaf 2023 en de grote verschillen op gemeenteniveau hebben er toe geleid dat Omnibuzz weer aansluiting zoekt bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoervolume voor 2025, namelijk het vervoer te baseren op een actuele basis: het begrote vervoersvolume voor 2024, dat gebaseerd is op de realisatie 2023, verhoogd met een opslag van 2,5%. Op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,4 miljoen. In het gehanteerde vervoertarief heeft Omnibuzz rekening gehouden met het flexibele tarief (vervoerders krijgen een compensatie in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag). Voor 2025 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index van 2023 ingerekend á 3,4%.

De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2025 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 216.000,- en € 59.000,-, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2024 en indexaties van leveranciers en verplichte evaluatie van de gemeenschappelijke regeling.

1.5 Begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 stijgt voor het leerlingenvervoer

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. De begroting wordt gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4% voor de directe vervoerskosten en het algemene indexatiecijfer van 2,8% voor de overige kosten. De begroting van 2025 is voor het eerst over een volledig jaar opgesteld, waardoor de kosten ten opzichte van 2024-1 stijgen. De begroting 2024-1 is opgesteld van 1 augustus t/m 31 december. De totale directe vervoerskosten bedragen € 5.115.012,- ten opzichte van € 2.061.175,- van de begroting 2024-1. De indirecte vervoerskosten bedragen € 83.431,- ten opzichte van € 81.159,- van de begroting 2024-1. De interne doorbelasting van de overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer vindt ook in 2025 plaats. Deze kosten bedragen € 59.997,- ten opzichte van € 58.362,- van de begroting 2024-1. De overheadkosten zijn in 2024 wel over 1 jaar gerekend.

Voor het meerjarenperspectief wordt gerekend met een indexering van 3,4% voor de directe vervoerskosten. Deze stijgen ten opzichte van het jaar 2025 met € 173.910,-. De

indirecte vervoerskosten en overheadkosten worden geïndiceerd met 2,8%. Deze kosten stijgen met respectievelijk € 2.253,- en € 1.619,-.

1.6 Jaarverslag 2023

In 2023 ondervindt het vervoer nog steeds gevolgen van COVID-19. Het vervoersvolume is toegenomen, maar nog altijd in vergelijking met 2019 (gesteld als vergelijkingsjaar) 25,1% lager. Net als in 2022 is er in 2023 nog sprake van een chauffeurstekort bij de taxibedrijven. Zowel de vervoerders als de klanten ondervinden hiervan hinder. Omnibuzz heeft het afgelopen jaar geïnvesteerd in het zoeken naar mogelijke oplossingen en heeft gewerkt aan vraagspreiding om de kwaliteit voor klanten hoog te houden.

In 2023 is het totale klantenbestand van Omnibuzz toegenomen van 39.096 naar 39.432 klanten (+0,9%). Dit is een minder grote stijging ten opzichte van 2022. Toen was er sprake van een stijging van 1,7%. Een dergelijke trend geldt ook voor de gemeente Weert.

In 2022 hebben de klanten in heel Limburg in totaal 902.952 ritten gemaakt. In 2023 zijn het in totaal 993.972 ritten. Dat is een grote stijging van 10,1% ten opzichte van 2022. Vergelijken met 2019 is dit nog altijd 25,1% lager. Een dergelijke trend geldt ook voor de gemeente Weert.

Er wordt voorgesteld om € 75.000,- te doteren aan de te vormen Bestemmingsreserve 'Data analyse'. Het Dagelijks Bestuur van Omnibuzz stelt dit voor om aan de steeds grotere vraag van gemeenten naar data analyses, vervoerspatronen en cetera te kunnen voldoen.

1.7 De raad kan haar zienswijze kenbaar maken

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 19 en artikel 20 van de Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van twaalf weken eventuele zienswijzen in te dienen over het concept jaarverslag 2023 (**bijlage 2**), de concept begrotingswijziging 2024-1 (**bijlage 4**) en de concept begroting 2025 met meerjarenperspectief 2026-2028 (**bijlage 5**). Omnibuzz vraagt in haar aanbiedingsbrief (**bijlage 1**) om uiterlijk 27 juni 2024 eventuele zienswijzen kenbaar te maken op de overlegde financiële stukken. De eventuele zienswijzen van de gemeenteraad worden meegenomen in een advies van het Dagelijks Bestuur aan het Algemeen Bestuur.

1.8 Er is aanleiding voor een zienswijze

De door Omnibuzz aangeleverde financiële stukken geven aanleiding voor het indienen van de volgende zienswijze voor het leerlingenvervoer:

1. Begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 naar realistische vervoerskosten te begroten.

In de begroting 2024, 2025 en meerjarenperspectief is gerekend met het theoretisch maximale scenario vervoerskosten, op basis van het huidige aantal leerlingen in het vervoer. Het is aannemelijk dat er een afwijking is tussen het theoretisch maximum, en hoeveel leerlingen er in de praktijk daadwerkelijk vervoerd worden. Naar verwachting is het daadwerkelijke vervoer ongeveer 80% van het theoretisch maximum, terwijl in de begroting met 100% kosten wordt gerekend. Dat leidt tot (ruime) marge in de begroting. Wij verzoeken u op basis van realistische prognoses de begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief aan te passen.

2. Vanaf 2025 op basis van vervoersdata de begroting en meerjarenperspectief leerlingenvervoer op te stellen.

Voor de uitvoering van het leerlingenvervoer werkt Omnibuzz met Swartwheels en verzamelt daarin data. Op basis van deze data wordt duidelijk welke vervoerspatronen er

zijn bij de zes Midden-Limburgse gemeenten. Het verzoek is om deze data te gebruiken voor toekomstige prognoses, begrotingen en meerjarenbegrotingen.

3. Niet toepassen van de Landelijke Tarievenindex (LTI) voor 2024

In de Verordening maatschappelijke ondersteuning Weert 2023 is in artikel 16 lid 3 opgenomen: "De hoogte van de bijdrage voor collectief vervoer is per rit gelijk aan het in de regio voor het reguliere openbaar vervoer geldende zonetarief, jaarlijks op 1 januari geïndexeerd met de Landelijke Tarievenindex (LTI) voor openbaar vervoer, vermenigvuldigd met het aantal gereisde kilometers". Om de LTI niet toe te passen, moet daarom afgeweken worden van hetgeen in de verordening is opgenomen.

In de verordening is in artikel 27 een hardheidsclausule opgenomen. Deze luidt: "Het college kan in bijzondere gevallen in het voordeel van de cliënt afwijken van de bepalingen in deze verordening als door toepassing ervan de cliënt duidelijk onrecht wordt aangedaan".

Hiervan is in dit geval sprake.

Een klantbijdrage zoveel mogelijk gelijk aan het klanttarief in het OV en tussen gemeenten onderling is een breed gedragen uitgangspunt onder de deelnemende gemeenten in de Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Wij hebben daarom in onze verordening vastgelegd dat de Landelijke Tarieven Index (LTI) van toepassing is op de klantbijdrage die wij vragen aan inwoners die gebruik maken van het doelgroepenvervoer via Omnibuzz. De klantbijdrage is niet van toepassing op het leerlingenvervoer.

Zoals in de Raadsvergadering van 20 december 2023 door de portefeuillehouder is toegelicht, heeft de Tweede Kamer in oktober 2023 ingestemd met de motie van kamerlid Mirjam Bikker over het voorkomen van de voorziene prijsstijgingen in 2024 in het openbaar vervoer. Hierdoor is de prijsstijging voor het OV van 11,72% definitief van de baan. Dit betekent tevens dat de klantbijdrage in het OV niet wordt verhoogd.

Om recht te doen aan de landelijke uitgangspunten t.a.v. de prijsstijging, zouden de klantbijdragen voor Omnibuzz klanten in 2024 niet mogen stijgen met 11,72%. Het argument dat iedereen recht heeft op toegang tot betaalbare mobiliteit is immers voor de doelgroep van het doelgroepenvervoer net zo relevant als OV-reizigers. Daarom is het nodig dat de LTI (die voor 2024 is vastgesteld op 11,72%) voor 2024 niet wordt toegepast. Dit leidt tot een financieel nadeel, vanwege een lagere afdracht eigen bijdrage reizigers. Dit nadeel is in de financiële paragraaf verwerkt.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Groeiende zorgbehoefte bij klanten van het Wmo-vervoer

De toename van personen met verward gedrag (waaronder dementie) binnen de doelgroep van het doelgroepenvervoer heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten rondom het verwerken van rit- en informatieaanvragen. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit is een ontwikkeling die Omnibuzz concreet terugziet in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zet Omnibuzz nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken.

1.2 Tekorten aan personeel in de vervoerssector

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval van het vervoersvolume in het zorgvervoer zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Vooral nu het vervoersvolume weer stijgt en opzichte van 2020 en 2021 is dit tekort aan chauffeurs merkbaar. Dit blijft een probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit is derhalve een structureel onderwerp van gesprek met de vervoerders.

1.3 Wijziging in de afrekening van het Wmo-vervoer van zones naar kilometers

Vanaf 2023 is voor het doelgroepenvervoer de afrekensystematiek van zones naar kilometers aangepast voor gemeenten. Omnibuzz gaat nu samen met de gemeenten aan de slag met de afrekensystematiek voor de klanten. Dit kan gevolgen hebben voor klanten. De wijziging wordt de komende jaren door Omnibuzz gezamenlijk opgepakt met vertegenwoordigers van gebruikers en gemeenten.

3. Gemeenten kunnen besluiten de LTI te handhaven

Gemeenten kunnen besluiten de LTI te handhaven en de klantbijdragen met 11,72% te verhogen. Dit betekent een afwijking van de uitgangspunten, waarbij – vanuit de gedachte van de compensatieplicht – wordt gezocht naar een kostenniveau dat zo dicht mogelijk aansluit bij het openbaar vervoer. Iedere gemeente kan individueel besluiten om de LTI al dan niet te handhaven, waardoor het risico bestaat dat er verschillen ontstaan in de klantbijdrage per gemeente. Alle deelnemende gemeenten wordt met klem verzocht om de LTI voor 2024 niet toe te passen.

Financiële, personele en juridische gevolgen

Omnibuzz jaarverslag 2023	
Betaalde bijdrage Omnibuzz 2023	€ 650.170
Verschuldigde bijdrage 2023 cf. jaarrekening 2023 Omnibuzz	€ 580.198
Correctie verschuldigde eigen bijdrage i.v.m. onttrekking reserves Omnibuzz	-€ 4.118
Resultaat Weert 2023	€ 74.091
Opgenomen als verwacht resultaat Omnibuzz in jaarrekening Weert 2023	€ 0
Voordeel t.g.v. begrotingsresultaat 2024	€ 74.091

Omnibuzz begroting 2024-1	
Bijdrage Wmo 2024 o.b.v. begroting 2024	€ 673.058
Bijdrage Wmo 2024 o.b.v. begroting 2024-1	€ 621.666
Verschil (voordeel)	€ 51.392
Lagere afdracht eigen bijdrage reizigers (nadeel)	€ 14.060
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024	€ 0
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024-1	€ 405.343
Overheveling vanuit budget leerlingenvervoer *	€ 405.343
Verschil	€ 0
Voordeel t.g.v. begrotingsresultaat 2024	€ 37.332

* Met ingang van augustus 2024 wordt het leerlingenvervoer uitgevoerd door Omnibuzz. Het reeds beschikbare budget wordt overgeheveld naar de GR-regeling.

De bijstellingen voor 2024 als gevolg van de jaarrekening 2023 en begrotingswijziging 2024-1 (per saldo resulterend in een voordeel van € 111.423 ten gunste van het begrotingsresultaat 2024), worden met een begrotingswijziging bij dit voorstel verwerkt.

Omnibuzz begroting 2025 - 2028				
	2025	2026	2027	2028
Bijdrage Wmo o.b.v. begroting 2024	€ 709.138	€ 741.771	€ 765.477	€ 765.477
Bijdrage Wmo o.b.v. begroting 2025 - 2028	€ 643.597	€ 659.805	€ 679.560	€ 699.203
Voordeel	€ 65.541	€ 81.966	€ 85.917	€ 66.274
Afdracht eigen bijdrage reizigers 2024 - 2027	€ 83.602	€ 87.924	€ 90.159	€ 90.159
Afdracht eigen bijdrage reizigers 2025 - 2028	€ 65.266	€ 67.237	€ 69.268	€ 71.360
Nadeel	€ 18.336	€ 20.687	€ 20.891	€ 18.799
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2025 - 2028	€ 946.132	€ 978.150	€ 1.011.209	€ 1.045.389
Overheveling vanuit budget leerlingenvervoer *	€ 738.643	€ 753.997	€ 753.997	€ 753.997
Nadeel	€ 207.489	€ 224.153	€ 257.212	€ 291.392
Per saldo nadeel t.l.v. begrotingsresultaat	€ 160.284	€ 162.874	€ 192.186	€ 243.917

* Met ingang van augustus 2024 wordt het leerlingenvervoer uitgevoerd door Omnibuzz. Het reeds beschikbare budget wordt overgeheveld naar de GR-regeling.

Overleg gevoerd met

Intern:

K. Janssen, financieel business controller (F&C)
A. Wijnen, consultant leerlingenvervoer (WIZ)
P. Hecker, plaatsvervangend juridisch adviseur (OCSW)
E. Giesberts, teamleider Zorg & Participatie (OCSW)
N. Peeters, afdelingshoofd (WIZ)

Extern:

Omnibuzz

Participatie

Niet van toepassing.

Communicatie

Het dagelijks bestuur van Omnibuzz wordt na het raadsbesluit in kennis gesteld van de eventuele zienswijze(n). Indien de raad een zienswijze indient, wordt de brief uit **bijlage 6** daarvoor gebruikt.

De raad wordt van dit besluit op de hoogte gesteld via de TILS-lijst.

Planning

Nadat de 30 deelnemende gemeenten aan de Gemeenschappelijke Regeling hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt (uiterlijk 27 juni 2024) zal het Dagelijks Bestuur van Omnibuzz deze behandelen. Vervolgens stelt het Algemeen Bestuur de begroting vast.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden Omnibuzz
2. Concept jaarverslag 2023
3. Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025
4. Concept eerste wijziging begroting 2024-1
5. Concept begroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028
6. Brief aan Omnibuzz
7. Raadsvoorstel Omnibuzz jaarverslag 2023, begrotingswijziging 2024-1, begroting 2025 en verder.

Aan: Gemeenteraad
T.a.v. de Griffie

Sittard, 4 april 2024

Onderwerp: Concept Jaarrekening 2023.
Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025.
Concept eerste wijziging begroting 2024-1.
Concept begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028.

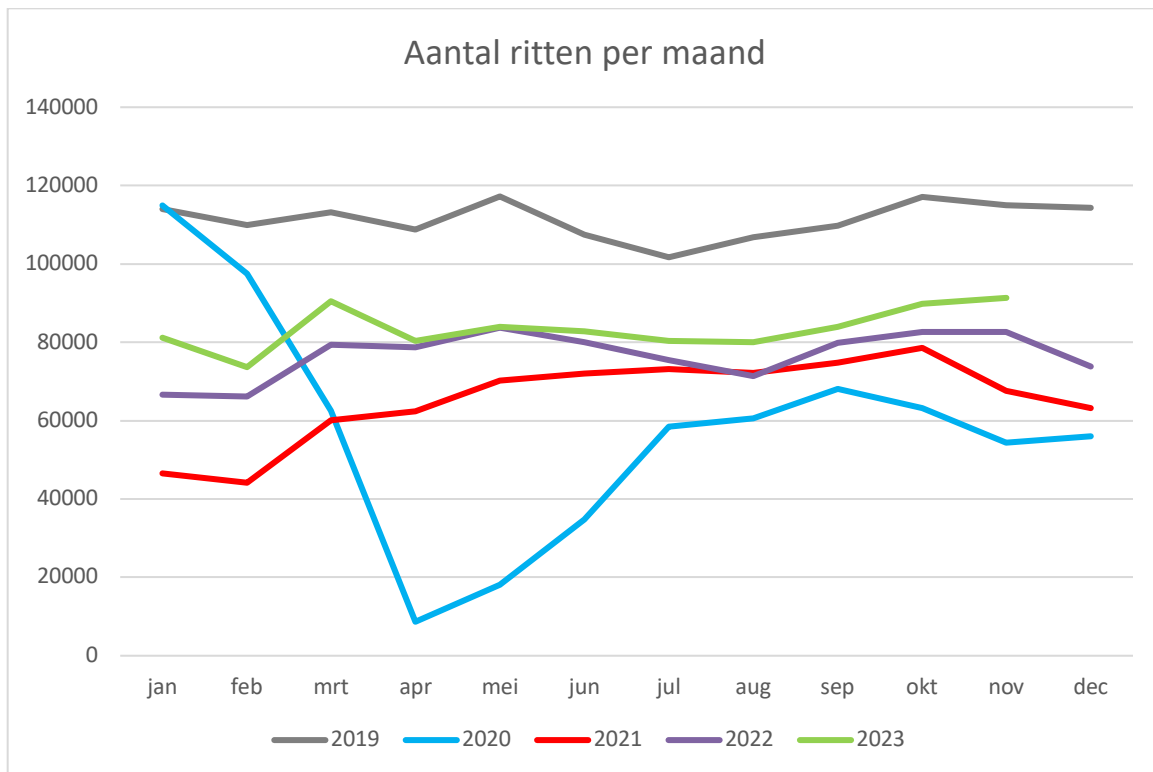
Geachte dames en heren,

Met genoegen bieden wij u, namens het dagelijks bestuur, bovengenoemde financiële stukken aan met betrekking tot de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz. In deze brief geven wij een korte inhoudelijke toelichting hierop.

Concept jaarrekening 2023

In de jaarrekening inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar 2023. In dit jaar hebben wij kunnen constateren dat de vervoersvraag - na de periode van COVID-19 en de nasleep hiervan - zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot circa 80% van het niveau vóór COVID-19. Op gemeenteniveau zijn de verschillen in de ontwikkeling van het vervoer echter zeer groot. Voor de meerderheid van de gemeenten geldt echter dat zij (ruim) binnen de begroting 2023-2 zijn gebleven. Voor een zestal deelnemers geldt dit niet, bij deze gemeenten is sprake van een overschrijding.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het vervoer in de afgelopen 5 jaren grafisch weergegeven. Deze grijze lijn betreft het aantal ritten in het 'normale' pre-COVID jaar 2019. De blauwe lijn geeft 2020 weer, waarin duidelijk de extreme terugval in vervoer naar aanleiding van de eerste golf is te zien. De rode en paarse lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2021 respectievelijk 2022 zien. De groene lijn tenslotte laat de ontwikkeling van het vervoer in 2023 zien. Het is duidelijk te zien dat deze nog onder het niveau van 2019 ligt. Ook is te zien dat de vervoersvraag is gestegen ten opzichte van 2022 en de trend zich lijkt te hebben gestabiliseerd op totaalniveau. In het laatste kwartaal is een lichte stijging waarneembaar.



Een lagere vervoersvraag betekent echter niet dat de vervoerskosten 1-op-1 lager uitvallen. De vervoerders hebben - toen ze inschreven bij de aanbesteding - hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een - op basis van historische data - verwacht vervoersvolume. Naar aanleiding van COVID-19 en de nasleep hiervan (lees: de structureel lagere vervoersvraag) hebben wij met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum. In de basis raamovereenkomst was reeds een tarief correctie tabel opgenomen voor het geval de vraag zou dalen tot 80% van het ingeschatte vervoer. In het addendum met de vervoerders zijn deze tabellen doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dit betekent dus dat de vervoerders een compensatie krijgen in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag, het zogenaamde flexibele tarief.

Voor 2023 hadden wij in de begrotingswijziging 2023-2 het vervoersvolume vanwege de lagere vervoersvraag reeds naar beneden bijgesteld met 7,5% ten opzichte van 2019. Gecombineerd met een correctie op de historisch hoge NEA-index (13,7% in de begrotingswijziging in plaats van 3,5% in de eerste begroting 2023) was de begroting met € 0,3 mln. naar beneden bijgesteld. In de praktijk is het vervoer op totaalniveau nog lager uitgevallen, waardoor wij in de voorliggende jaarrekening over 2023 een onderschrijding (ten opzichte van de begrotingswijziging 2023-2) van het vervoer hebben gerealiseerd van € 1,5 mln. Ook op de indirecte vervoerskosten en overhead hebben wij € 0,5 mln. minder kosten gerealiseerd, waardoor de jaarrekening 2023 wordt afgesloten met een positief resultaat van ruim € 2,0 mln. Dit is inclusief het GGZ vervoer dat wij in 2023 hebben uitgevoerd voor de gemeenten Roermond en Nederweert. Voor dit GGZ vervoer wordt separate

administratie gevoerd en deze wordt ook afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2023 ad € 2.069.855 als volgt te bestemmen:

- € 1.994.855 uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd);
- € 75.000 dotatie aan de bestemmingsreserve Data-analyse.

Omnibuzz beschikt over een schat aan (reis-)data. De afgelopen periode hebben wij gemerkt dat wij in toenemende mate vragen krijgen van gemeenten waarbij data analyse onmisbaar is. We hebben hiervoor echter beperkte expertise in huis. Door hier aan de voorkant in te investeren zullen wij in staat zijn om ook ons voorspellend vermogen te vergroten en gemeenten adequater te kunnen adviseren.

Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2024-1 en 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028. De financiële uitgangspunten zijn op 20 december 2023 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik en evaluatie op en van reeds gerealiseerde zaken alsmede een omgevingsanalyse, legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2024 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

Concept begroting 2024-1 en concept begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2024-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2024 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Zo hebben wij de gewijzigde vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begrotingen. Dit betekent dat (op totaalniveau) de begrotingen aanzienlijk naar beneden zijn bijgesteld. We verwachten hiermee de begrotingen meer in lijn te hebben gebracht met de werkelijke vervoersvraag op gemeenteniveau, zodat er geen grote afrekeningen meer hoeven plaats te vinden na afsluiting van het boekjaar.

In de voorliggende begrotingen is ook het GGZ-vervoer verwerkt dat wij voor de gemeenten Roermond en Nederweert verzorgen en vanaf augustus 2024 ook het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdalen, Roermond, Weert en Nederweert.

Begroting 2024-1

Ten opzichte van de vorige begroting 2024 vallen de totale kosten voor het WMO vervoer € 1,5 mln. lager uit. Deze daling kan worden uitgesplitst naar de directe

vervoerskosten alsmede de indirecte vervoerskosten en overhead.

Directe vervoerskosten 2024-1

- Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index voor 2024 die is vastgesteld op 3,4%. In de eerste begroting 2024 was 3,5% ingerekend (NEA-index 2022). Per saldo heeft dit dus geleid tot een marginale kostendaling van 0,1%
- Gezien het grillige en onvoorspelbare karakter van de vervoersvraag in de afgelopen jaren hebben wij het vervoersvolume in de eerste begroting 2024 gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019 (pré COVID-19), en hier een afslag op toegepast van 5%. De stabilisering van het vervoer vanaf 2023 en de grote verschillen op gemeenteniveau vormen echter aanleiding om weer aansluiting te zoeken bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2024-1: namelijk het vervoer te baseren op de realisatie op gemeenteniveau in het jaar ervoor, 2023. Vanaf de begrotingswijziging 2024-1 zal de inschatting van de vervoersvraag dus beter aansluiten op de actualiteit. Voor de meeste gemeenten heeft dit geleid tot een neerwaartse aanpassing van de begroting voor de directe vervoerskosten, voor een zestal gemeenten echter tot een stijging die varieert van marginaal tot substantieel. Op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,8 mln. In het gehanteerde vervoerstarief is rekening gehouden met het flexibele tarief, zoals toegelicht op pagina 2.
- In de begroting 2024-1 is een generiek opslagpercentage van 5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar om een stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Voor de begroting 2024-1 heeft geen van de 30 gemeenten aangegeven hiervan te willen afwijken. Het effect van de opslag bedraagt op totaalniveau ca. € 1 mln.
- Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een verlaging van de begroting op totaalniveau van € 1,8 mln.

Kosten 2024-1 indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 255.000 ten opzichte van de eerste begroting 2024. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de cao verhogingen per 1 januari en 1 oktober 2024, waardoor de loonkosten van de medewerkers van ritreservering en de klantenservice op jaarbasis met 5,08% stijgen, terwijl met 2% rekening was gehouden. Daarnaast zijn noodzakelijke aanpassingen in de telefooncentrale, aanpassingen in systeem- en rapportagemodules en beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz ingerekend. Ook de overheadkosten stijgen als gevolg van deze gemaakte cao-afspraken. Tevens leiden prijsstijgingen van diverse leveranciers, de noodzakelijke vernieuwing van de website en verplichtingen uit hoofde van archiefbeheer tot hogere overheadkosten. Verdere kostenstijgingen hebben wij voor een deel kunnen opvangen door bijvoorbeeld lagere reiskosten woon-werk en print en kopieerkosten. Per saldo laten de overhead kosten een stijging zien van € 82.000.

Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2024-1 bedraagt, conform de

gemeentelijke IV-3 maatstaven 10,0% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen zullen wij de ontwikkeling van dit percentage nauwlettend in de gaten en stabiel houden.

Begroting 2025 e.v.

De begroting voor 2025 wordt met een bedrag van € 2,1 mln. verlaagd. Voor de begroting 2025 geldt in zijn algemeenheid hetzelfde als voor de begrotingswijziging 2024-1: In de vorige meerjarenbegroting was voor 2025 uitgegaan van het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, verminderd met een afslag van 2,5%. Voor de jaren 2026 e.v. werd ook uitgegaan van de realisatie 2019, echter zonder afslag. De eerder in deze brief genoemde lagere vervoersvraag, stabilisering van het vervoer vanaf 2023 én de grote verschillen op gemeenteniveau hebben er toe geleid om weer aansluiting te zoeken bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoersvolume voor 2025: namelijk het vervoer te baseren op een actuele basis: het begrote vervoersvolume voor 2024, dat gebaseerd is op de realisatie 2023, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor de meeste gemeenten heeft dit geresulteerd in een verlaging van de begroting voor de directe vervoerskosten, op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,4 mln. In het gehanteerde vervoerstarif is rekening gehouden met het flexibele tarief, zoals toegelicht op pagina 2. Voor 2025 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index van 2023 ingerekend á 3,4% .

De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2025 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 216.000 en € 59.000, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2024 en indexaties van leveranciers en verplichte evaluatie van de gemeenschappelijke regeling in 2025.

Ten slotte

Wij geven u met deze documenten een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2023.

Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Deze kunt u indienen binnen een termijn van twaalf weken, de wettelijke deadline hiervoor is **27 juni 2024**. Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur staat geagendeerd voor 3 juli 2024.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 18 april aanstaande om 19.00 uur een digitale informatiebijeenkomst organiseert voor raadsleden over deze onderwerpen. De uitnodiging hiervoor is aan de griffies verstuurd.

Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur

V.G.J. Zwijnenberg
Voorzitter



Inhoud

1. Voorwoord	3
2. Omnibuzz	6
3. Ontwikkelingen Omnibuzz in 2023	8
4. Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren	10
5. Efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer	14
6. Omnibuzz als slimme organisatie	18
7. Omnibuzz in cijfers	28
8. Overlegstructuren	36
9. Personeel	42
10. Communicatie	44
11. Programmaverantwoording	48
12. Balans	62
13. De programmarekening	76
14. Overige gegevens	84
15. Rechtmatigheidsverklaring	86
17. Bijlagen	94

1. Voorwoord

Bijgevoegd treft u het jaarverslag 2023 aan met als onderdeel hiervan de jaarrekening 2023.

.....

Geconstateerd kan worden dat het vervoer in 2023 nog steeds gevolgen ondervindt van COVID-19. Het volume van het vervoer is op totaalniveau nog niet op het niveau van de productiecijfers van 2019. Opmerkelijk is dat er een gestage, zij het voorzichtige, groei waarneembaar is waarbij een aantal gemeenten wel al de productiecijfers realiseren van 2019.

Veel aandacht is geschonken aan (de gevolgen van) het chauffeurstekort. Als organisatie heeft Omnibuzz hier relatief weinig last van; het zijn de taxibedrijven die in de uitvoering problemen hiervan ondervinden. Er moet veel moeite gedaan worden om voldoende personeel te vinden en te binden. Het succes hiervan is afhankelijk per bedrijf en regio. Alle bedrijven voldoen aan de gestelde voorwaarden en passen de cao juist toe. Het blijft echter lastig personeel te vinden in bepaalde regio's. De gevolgen van dit chauffeurstekort ervaren met name onze klanten. Bij te weinig chauffeurs is het een uitdaging alle ritten tijdig uit te voeren. Om de kwaliteit voor de klanten op een hoog peil te houden, is gewerkt aan het verder vormgeven van vraagspreiding. Wij hebben onze klanten bij het boeken van een rit gevraagd of ze, op zeer drukke tijden, 15 minuten vroeger/later willen reizen. Door het toepassen hiervan hebben de vervoerders veel lucht gekregen en zijn onze klanten op tijd gekomen. Niet alleen de klanten hebben hier voordeel van, ook de vervoerders hebben minder last van de malussen die worden opgelegd bij een foutieve rituitvoering. Daarnaast betekent het ook minder druk op het callcenter, aangezien minder klanten vragen waar hun taxi blijft. Deze inspanningen hebben ertoe geleid dat de klanten de dienstverlening waarderen met een 8,3 als rapportcijfer.

In 2023 is een belangrijke stap gezet in de realisatie van de door gemeenten vastgestelde visie. Zes gemeenten in Midden-Limburg hebben gevraagd of Omnibuzz het leerlingenvervoer vanaf augustus 2024 wil gaan organiseren. Gedurende 2023 is intensief gewerkt aan het uitwerken van dit verzoek en is de aanbesteding gestart. In 2022 hebben opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer een nieuwe vereniging opgericht; de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN). Ook Omnibuzz maakt hier deel van uit. In 2023 heeft de organisatie echt vorm gekregen en is sterk ingezet op onder andere kennisdeling over zero-emissie en de (on)mogelijkheden om dit doel te bereiken. Daarnaast fungeert de VDVN als gesprekspartner voor de ministeries en de brancheorganisaties. De gesprekken worden onder andere gevoerd op de gebieden van leerlingenvervoer en publieke mobiliteit.

De samenwerking met Arriva en de Provincie Limburg heeft in het afgelopen jaar geresulteerd in een gezamenlijk actieplan 'Iedereen mobiel'. Een van de onderwerpen in dit plan is de verdere promotie van de Voor Elkaar Pas. Momenteel loopt hierover een pilot die wij samen met Arriva uitvoeren.

Het doel van Omnibuzz is ervoor te zorgen dat inwoners zoveel mogelijk hun vervoerbehoefte op eigen kracht kunnen realiseren, waarbij het beheersbaar houden van de begrotingen van zowel de Provincie Limburg als de gemeenten voorop staat.

U gaat het jaarverslag 2023 lezen. Dit jaarverslag vindt u ook op www.omnibuzz.nl.

Wij nodigen u van harte uit een kijkje te nemen op onze website die sinds oktober 2021 voldoet aan de geldende landelijke toegankelijkheidseisen en voor iedereen toegankelijk is.

Met vriendelijke groeten,

Mr. G.M.F. Vreuls
Directeur Omnibuzz

V.G.J. Zwijnenberg
Voorzitter algemeen bestuur





2

Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling die verantwoordelijk is voor hoofdzakelijk de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. De bijna 39.500 klanten zijn inwoners die van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer hebben gekregen. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. Omnibuzz voert tevens in een aantal gemeenten ander kleinschalig vervoer uit in opdracht van die gemeente(n).

2.1 Kernwaarden

Omnibuzz heeft in haar bedrijfsplan een aantal kernwaarden geformuleerd:

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

2.2 Missie

Onze missie luidt:

“Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”

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

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

Wij blijven voortdurend optimaliseren en ontwikkelen zodat het vervoer, ondanks groeiende uitdagingen, beheersbaar blijft voor de gemeenten.

Wij zetten daarvoor in op het efficiënt organiseren van vervoer en het activeren van de eigen kracht van onze klanten door het gebruik van andere vervoersoplossingen. Daarbij gaan wij uit van drie pijlers:

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



3

Ontwikkelingen
Omnibuzz in 2023

3. Ontwikkelingen Omnibuzz in 2023

Ook in 2022 is de impact van COVID-19 op het vervoersvolume voelbaar geweest voor Omnibuzz. Er is zeker sprake van een toename, maar het vervoersvolume lag nog 31,9% lager in vergelijking met 2019 (gesteld als vergelijkingsjaar). In 2020 en 2021 was het vervoersvolume zo laag, dat er niet genoeg werk was voor alle chauffeurs. Daarna nam het vervoersvolume in 2022 toe, wat heeft geleid tot een chauffeurstekort bij de taxibedrijven.

In 2023 is het chauffeurstekort nog merkbaar. De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houden aan en kunnen nog serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Een aantal gemeenten heeft dit al geconstateerd. Dit onderwerp heeft onze volledige aandacht en vraagt vanwege de omvang en impact ook aanpassingen aan de systeemkant. Om het vervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen, heeft Omnibuzz de piekspreiding ingevoerd. Deze piekspreiding voorkomt echte piekmomenten en zorgt voor een betere spreiding van het vervoer.

Begin 2023 heeft het bestuur ingestemd met twee belangrijke thema's in de contractafspraken met de vervoerders, namelijk:

- › Bonus malus
 - › Het voorstel om het vergoedingspercentage in de tabel van de

bonus-malus regeling tijdelijk en met terugwerkende kracht te wijzigen, over de periode mei 2022 tot en met september 2022.

- › Het voorstel om de bonus of malus vanaf 1 oktober 2022 per kwartaal te berekenen en/of op te leggen/uit te keren in plaats van maandelijks.
- › Duurzaamheidsscore: Het voorstel om het duurzaamheidspercentage van minimaal 35% te vervangen door nieuwe percentages per perceel.

Als gevolg hiervan is ervoor gekozen om de looptijd van de raamovereenkomsten met vervoerders met drie jaar te verlengen, zodat de maximale looptijd van acht jaar (1 januari 2020 tot en met 31 december 2027) benut wordt en de kwaliteit van het vervoer gewaarborgd is.

Omnibuzz heeft als tweede pijler 'Het efficiënt organiseren van doelgroepenvervoer'. Hier valt ook de instroom van ander doelgroepenvervoer onder. In het afgelopen jaar heeft Omnibuzz intensieve gesprekken gevoerd met zeven Midden-Limburgse gemeenten over eventueel instroom van leerlingenvervoer en het gym-zwemvervoer van één gemeente. Er is met deze gemeenten een businesscase opgesteld, die is voorgelegd aan alle Midden-Limburgse colleges. Dit heeft ertoe geleid dat wij van zes Midden-Limburgse gemeenten de opdracht hebben gekregen dit vervoer te gaan uitvoeren per 1 augustus 2024.

Omdat het vervoer erg omvangrijk is, is gekozen voor een Europese aanbesteding. Het aanbestedingstraject loopt en het vervoer start per 1 augustus 2024, met een looptijd van vier jaar en eventueel twee verlengingsjaren.

Omnibuzz heeft als doelstelling dat iedereen mobiel is, waarbij de burger zo lang mogelijk zelfstandig kan deelnemen aan de maatschappij. Hiervoor is niet alleen een goed georganiseerd doelgroepenvervoer nodig. Ook het aanbod van openbaar vervoer (OV) moet optimaal te zijn. In 2023 heeft Omnibuzz veel gesprekken gevoerd over de ontwikkelingen in het OV, kansen die er liggen voor eventuele integratie met het doelgroepenvervoer. In dit kader is gesproken over publieke mobiliteit in Limburg.

Binnen onze doelgroep is een groeiende zorgbehoefte merkbaar door een toename van dementie en verward gedrag. Dit heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en het verwerken van rit- en informatieaanvragen. Omnibuzz zet enerzijds in op maatwerk door indicaties gericht op beperkte zelfregie aan te bieden. Daarnaast bieden wij de klant ondersteuning bij het boeken van ritten door naasten toegang te geven tot ons online klantportaal MijnOmnibuzz.

Meer uitleg over bovengenoemde ontwikkelingen en de daarbij behorende dilemma's van afgelopen jaar, leest u elders in dit jaarverslag.



4

Pijler I

Het kantelen van
vervoer en het gebruik
van OV stimuleren

4. Het kantelen van vervoer en het gebruik van OV stimuleren

Omnibuzz overlegt intensief met de Provincie Limburg en andere betrokken partijen en heeft daarnaast een aantal concrete instrumenten ter beschikking om deze ambities te realiseren.

4.1 Samenwerking met de Provincie Limburg

Een goed dekkend OV-netwerk is een belangrijke voorwaarde om te komen tot realisatie van deze ambitie. De gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde OV-halte in de huidige OV-concessie is echter groter dan voorheen. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een toename van ons vervoer in vooral het landelijk gebied. In opdracht van het algemeen bestuur overlegt Omnibuzz met de Provincie Limburg en Arriva. Samen werken wij toe naar integrale mobiliteit. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd door Forseti gericht op het reisgedrag, de mobiliteitsbehoeften van 55-plussers in Limburg, en wat sturingsmogelijkheden kunnen zijn voor deze doelgroep om zo lang mogelijk zelfstandig het OV te kunnen gebruiken.

Het onderzoeksrapport 'Iedereen mobiel' is de basis geweest voor intensief overleg tussen de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz. De aanbevelingen in dit rapport hebben geleid tot een gezamenlijk actieplan. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit dit actieplan zijn vertaald in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. In 2023 zijn onderstaande acties opgepakt:

- › Promotie van de Voor Elkaar Pas (VEP).
- › Onderzoeken van mogelijke besparingen van medische ritten.
- › Het opzetten van een pilot gericht op de voorkant van het Wmo-vervoer.

Omnibuzz is steeds meer betrokken bij de gehele vervoersketen, dus ook aan de voorkant van het Wmo-vervoer. Om onze visie en doelstelling scherp te houden, waarom wij

aan de voorkant willen bewegen, is een visiedocument opgesteld. Het bestuur van Omnibuzz committeert zich aan het visiedocument met de volgende doelstelling: 'Omnibuzz heeft als doelstelling de burgers zo lang mogelijk zelfstandig te laten deelnemen in de samenleving, het verlagen van een drempel om andere vervoersvoorzieningen te gebruiken (waaronder het openbaar vervoer en regionale vervoersinitiatieven) en dat de burger leert welke alternatieve vervoersmogelijkheden er voor iedereen beschikbaar zijn.'

4.2 Publieke mobiliteit

In 2023 is Omnibuzz via de Vereniging doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) benaderd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om in Limburg samen te werken aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit. Het doel van deze samenwerking is mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau optimaliseren. Hierbij wordt gesproken over HUB's, een servicelijn, first-and-last mile en één vervoerskenmerk. De uitwerking hiervan dient nader onderzocht te worden met alle betrokken partijen. In 2024 zal dit meer vorm krijgen.

4.3 Ander (lokaal) vervoer

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

Trendsportal is in 2022 gestart met de pilot 'Kommee'. Aan deze pilot neemt Omnibuzz ook deel. Kommee is een initiatief dat alle vervoersvormen onder de aandacht brengt van inwoners van een gemeente door informatiebijeenkomsten en praktijkdagen te organiseren. In 2023 is onderzoek uitgevoerd naar het voortzetten van de pilot in

andere gemeenten, wat nog geen vervolg heeft gekregen. Halverwege 2023 heeft er een themasessie plaatsgevonden in opdracht van Trendsportal, waaraan de Provincie Limburg, Arriva en Omnibuzz hun bijdrage hebben geleverd. Naast de betrokken partijen waren diverse ambtenaren uit het beleidsveld sociaal domein en mobiliteit aanwezig. Deze themasessie stond in het teken van kennisdeling over doelgroepenvervoer, OV en andere vervoersvormen. Daarnaast was er aandacht voor het thema vervoersgelijkheid en de leefbaarheid/bereikbaarheid in het landelijk gebied. In 2024 komt er een vervolgssessie.

Via www.ikwilvervoer.nl bieden wij gebruikers van de website en klanten van Omnibuzz een overzicht van algemene reisinformatie en welke vervoersvormen er aangeboden worden in hun gemeente. Denk hierbij aan doelgroepenvervoer, (lokaal) alternatief vervoer en maatwerkvarianten. In 2023 heeft Omnibuzz bij diverse trajecten de website aanbevolen, waaronder bij de pilot 'Komme' als informatievoorziening. Aangezien deze website aansluit op aanbevelingen uit het eindrapport van Forseti, zijn deze aanbevelingen meegenomen in het eerdergenoemde opgestelde actieplan.

4.4 De Voor Elkaar Pas

Omnibuzz biedt in samenwerking met Arriva de Voor Elkaar Pas (VEP) aan. Deze pas combineert twee vervoersvormen, OV en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Dit product is afgestemd op de doelgroep en verlaagt de drempel om gebruik te maken van het OV. Een begeleider kan gratis met de VEP-klant meereizen in het OV van Arriva in Limburg. Eind 2023 heeft 23,6% van onze klanten een VEP, 85,5% daarvan heeft ook een begeleiderspas.

In 2023 zijn mogelijkheden onderzocht hoe de Voor Elkaar Pas gepromoot kan worden onder nieuwe klanten en huidige Wmo-klanten. Denk hierbij ook aan het promoten van de Voor Elkaar Pas bij huidige klanten, die de pas wel hebben, maar niet gebruiken. Dit heeft geleid tot het initiatief om in 2024 twee gratis dagkaarten van Arriva te verstrekken aan huidige pashouders zodat zij kunnen ervaren hoe het is om met het OV te reizen.

Daarnaast is in 2023 de basis gelegd voor de pilot 'Gratis Arriva-OV aanbieden als voorloper op Wmo-vervoer'. Deze pilot is niet specifiek gericht op onze klanten. Door het gebruik van OV bij de burgers te stimuleren, verwachten wij dat zij langer zelfstandig kunnen blijven reizen en dus Omnibuzz minder snel nodig te hebben. Daarnaast heeft deze pilot ook als doel een vangnet te creëren voor burgers die niet in aanmerking komen voor het Wmo-vervoer. Deze pilot geeft ons inzicht in de reisbehoefte van de burger en wat de stimulans is om gebruik te maken van het OV. Gedurende 2024 start de pilot en zullen de eerste resultaten en data geanalyseerd worden.







5

Pijler II

Efficiënter organiseren
van doelgroepen-
vervoer

5. Efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

Omnibuzz verzorgt het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) zo goed en efficiënt mogelijk. Omdat Omnibuzz is ingericht als mobiliteitscentrale behoren combinaties met ander vervoer tot de mogelijkheid.

5.1 Efficiënt CVV

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

- › Taxi Nelissen: Regio Maastricht.
- › Taxi Van Loo: Regio Heuvelland.
- › Taxi Hanneman: Regio Parkstad en Westelijke Mijnstreek (twee percelen).
- › Personenvervoer Midden-Limburg: Regio Roermond.
- › Taxi Van Driel: Regio Weert en Venray/Noord-Limburg (twee percelen).
- › Taxi De Leeuw: Regio Venlo en Peel en Maas.

Efficiënt vervoer is een belangrijk instrument om de kosten van vervoer beheersbaar te houden. Binnen de lopende contracten is Omnibuzz volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding, actief sturen op groepsritten en vast werk.

Bij uitzondering wordt bij het bereiken van de maximale capaciteit gebruikgemaakt van een tijdelijke en lokale aannamestop. In 2022 is dit een aantal keer gebeurd. Omdat Omnibuzz een aannamestop wil voorkomen, is in 2023 de piekspreidingsmodule ontwikkeld voor de ritreserveringssoftware. Met deze module wordt sturing gegeven aan het gewenste vertrek- en ophaalmoment. Dit levert een efficiëntere planning en inzet van vervoer op en borgt tevens de kwaliteit van de uitvoering. Ritten worden tijdens de reservering verschoven van tijdstippen waar het knelt naar andere rustigere momenten. In november 2023 is deze module ingezet bij 1 vervoerder. In 2024 zullen wij dit goed evalueren. De verwachting is dat de piekspreidingsmodule voor alle vervoerders ingezet zal worden.

In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering. Het is complex om een goede balans te vinden tussen maatwerk, zorgen dat vervoerspecificaties voor klanten passend zijn en het beheersbaar houden van het vervoer. In de advisering is aandacht voor het meldpunt verward gedrag (dementie), de reisbudgetten en de kosten van maatwerk en aanvullende reisspecificaties met als doel het vervoer beheersbaar te houden.

5.2 Online ritten reserveren

Wij maken de mogelijkheden voor het reserveren van ritten zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in ziekenhuizen, online reserveringen via onze website en de ontwikkeling van MijnOmnibuzz. In 2023 is MijnOmnibuzz gelanceerd. MijnOmnibuzz is de opvolger van ons online klantportaal. Klanten kunnen met MijnOmnibuzz:

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

In 2024 wordt MijnOmnibuzz onder andere uitgebreid met:

- › Een integraal reisadvies.
- › Een klantvriendelijkere manier om adressen te zoeken.
- › De mogelijkheid om de klant te informeren over het verloop van zijn reservering.

Daarnaast zal de piekspreidingsmodule, als de evaluatie leidt tot goede resultaten, geïmplementeerd worden in MijnOmnibuzz. Het online portaal voldoet aan alle wettelijke eisen, zoals digitoegankelijkheid. Deze digitalisering leidt tot efficiëntie bij ritreservering omdat het telefonisch contact met de klant afneemt.

In 2023 zagen wij een toename van ruim 30% in het aantal gebruikers van MijnOmnibuzz. De meeste aanmeldingen waren na de lancering. Eind 2023 hebben ruim 4.000 klanten een eigen of een gemachtigd account voor MijnOmnibuzz. Het aantal ritten dat geboekt wordt via MijnOmnibuzz ten opzichte van het totaal aantal ritten is in 2023 ook gestegen van bijna 4% naar een dikke 5% in december. Bij de gereden ritten zien wij een stijging van 3.000 naar bijna 4.500 ritten per maand. In 2023 heeft MijnOmnibuzz ruim 33.000 bezoekers gehad. Deze bezoekers bleven gemiddeld 2 minuten en 47 seconden ingelogd. Ruim 23.500 bezoekers hebben MijnOmnibuzz meerdere keren bezocht.

Ter beveiliging van de klantgegevens in MijnOmnibuzz logt de klant met een tweefactor-authenticatie in. Na het inloggen met gebruikersnaam en wachtwoord, ontvangt de klant een verificatiecode. Deze code wordt in eerste instantie verstuurd per mail, maar de klant kan de ontvangst zelf omzetten naar een sms-code. In 2023 zijn, inclusief de testfase, bijna 7.500 sms-berichten gestuurd.

Daarnaast heeft Omnibuzz in 2022 en deels in 2023 de taxipoints vervangen. De nieuwe taxipoints beschikken over een meer technisch toegankelijk systeem. In 2024 zullen wij het nieuwe systeem evalueren en mogelijk doorontwikkelen.

5.3 Meldpunt beperkte zelfregie

Naar aanleiding van de nieuwe indicaties ten aanzien van beperkte zelfregie, ingevoerd vanaf 1 januari 2019, heeft Omnibuzz een meldpunt beperkte zelfregie ingericht. Om erop toe te zien dat huidige klanten de juiste begeleiding krijgen en zo lang mogelijk zelfstandig kunnen deelnemen in het Omnibuzz-vervoer, kunnen chauffeurs of callcenter-medewerkers melding maken bij Omnibuzz bij (vroegtijdige) signalen van beperkte zelfregie. Hiervoor worden zowel de chauffeurs als callcentermedewerkers op getraind via het TX-keurmerk of Samen Dementievriendelijk. Wij sturen de melding, al dan niet voorzien van een advies, aan de gemeenten. Zij kunnen dan de huidige indicatie van desbetreffende klant heroverwegen dan wel veranderen. In 2023 heeft Omnibuzz geïnvesteerd in het efficiënter bijhouden van meldingen en de eventuele opvolging hiervan.

Omdat wij merken dat er een groeiende zorgbehoefte is bij onze klanten, is het van belang dat de meldingen juist beoordeeld worden en de adviezen richting gemeenten zorgvuldig worden behandeld. Daarom zullen wij in 2024 het meldpunt beperkte zelfregie gaan evalueren. Daarnaast willen wij gemeenten meer inzicht geven in alle meldingen gericht op beperkte zelfregie, die chauffeurs of callcenter-medewerkers doorgeven aan Omnibuzz. Hiermee kunnen wij meldingen in combinatie met advisering richting de gemeenten zo goed mogelijk laten aansluiten bij de behoeften van klant en vervoerder.

5.4 Data-analyse

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

In 2023 heeft Innervate in opdracht van Omnibuzz een datagedreven onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van het vervoer sinds de pandemie. Het doel van het onderzoek is meer inzicht krijgen in de samenstelling van de vervoersvraag en zo een betere inschatting kunnen maken van de toekomstige ontwikkeling van het vervoer. Met datzelfde doel heeft Moventem een klantonderzoek uitgevoerd, waarbij klanten ingedeeld zijn in groepen, zoals nieuwe klanten of klanten die aanmerkelijk minder zijn gaan reizen. Zo krijgen wij zicht op waarom nieuwe pashouders zijn gaan reizen met Omnibuzz en andere pashouders juist minder of helemaal niet meer reizen. De resultaten van beide onderzoeken verwerken wij in een analyse die wij in 2024 aan de gemeenten zullen presenteren.

5.5 Instroom doelgroepenvervoer en invulling andere vervoersbehoeften

De huidige contracten in het Omnibuzz-vervoer bieden mogelijkheden om ander vervoer uit te voeren, zonder dat altijd een aanbesteding nodig is. De invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Samen met de desbetreffende gemeente bekijkt Omnibuzz of instroom mogelijk en wenselijk is en tegen welke voorwaarden dit kan gebeuren. Elke mobiliteitsbehoefte is bespreekbaar. Dat betekent flexibiliteit en maatwerk voor de deelnemende gemeenten. Pas nadat een gemeente een nieuwe taak concreet heeft opgedragen aan Omnibuzz, wordt deze als zodanig ingerekend in de begrotingen.

Als resultaat hiervan voert Omnibuzz sinds 2022 op geringe schaal een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Momenteel lopen er nog gesprekken over nieuwe verzoeken van andere gemeenten.

In 2023 heeft een aantal gemeenten in Midden-Limburg Omnibuzz gevraagd het leerlingenvoer voor hen te regelen. De zes gemeenten zijn: Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Aangezien dit om een omvangrijke opdracht gaat, is hiervoor een aparte aanbesteding gedaan. De opdracht is verstrekt voor de uitvoering van het leerlingen- en (enkel voor gemeente Roermond) gym- en zwemvervoer per 1 augustus 2024. In 2023 is hiervoor een business case opgesteld, die de basis vormt voor de dienstverleningsovereenkomst die wij met deze gemeenten voor het leerlingenvoer zullen afsluiten.

Naast instroom van doelgroepenvervoer spelen wij snel in op urgente, maatschappelijke behoeften aan vervoer. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, COVID-19 hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuaties gedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot.



6

Pijler III

Omnibuzz als
slimme
organisatie

6. Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz is in de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname, klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering, klantcommunicatie etc. Om het totale vervoer beheersbaar te houden, is aanvullend beleid nodig. Om adequaat te kunnen reageren op de groeiende uitdagingen in het vervoer en de juiste (landelijke) randvoorwaarden voor een toekomstbestendig vervoerssysteem te creëren, is een sterke, innovatieve en flexibele organisatie nodig. Vanuit inhoudelijke kennis en ontwikkeling van nieuwe ideeën kan Omnibuzz gemeenten optimaal adviseren.

6.1 Ondersteuning pijlers

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

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

6.2 Andere dienstverlening en advisering gemeenten

De dienstverlening van Omnibuzz aan de deelnemende gemeenten is vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst (DVO) en een uitgebreid productenboek als bijlage. Deze bijlage beschrijft gedetailleerd welke taken Omnibuzz voor de

gemeenten uitvoert en de kwaliteitseisen die hiervoor gelden. Dit productenboek is in 2021 geactualiseerd. In 2024 zullen wij de DVO en het productenboek evalueren en waar nodig bijstellen.

Informatie, communicatie en relatiebeheer

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

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

Onze relatiebeheerder heeft intensief contact met de gemeenten over diverse onderwerpen, zowel via mail als telefonisch. Om het contact te versterken, heeft Omnibuzz in 2022 en 2023 met alle deelnemende gemeenten een kennismakingsgesprek gevoerd. Hierin zijn actuele thema's, beleidsvraagstukken en overige vragen aan de orde gekomen. Daarnaast sluit Omnibuzz desgewenst aan bij de overleggen voor Wmo-consulenten die een specifieke vraag hebben over een bepaald thema. Denk hierbij aan bewustwording rondom

indicaties, beperkte zelfregie of mogelijkheden rondom instroom leerlingenvervoer.

Wijziging Gemeenschappelijke Regeling in relatie tot aanpassing verdeelsystematiek

Op 14 december 2021 heeft de Eerste Kamer ingestemd met een wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Parallel hieraan heeft ons bestuur het verzoek ingediend de afrekensystematiek aan te passen (omzetting zones naar kilometers). Dit heeft geleid tot een aanpassing van de Gemeenschappelijke Regeling. Deze omzetting moet meer inzicht geven in de relatie tussen de kostenverdeling en het daadwerkelijk verbruik. De omzetting naar kilometers maakt bovendien een betere afstemming mogelijk met het klant-tarief in het OV, iets dat in veel gemeenten als uitgangspunt geldt. De contractuele afstemming van deze omzetting heeft het afgelopen jaar de nodige deskundigheid en aandacht gevraagd omdat dit binnen lopende contracten dient te passen.

Wij hebben het dagelijks bestuur op 11 mei 2022 voorgesteld beide wijzigingen gelijktijdig door te voeren in de huidige Gemeenschappelijke Regeling. Gezien de complexiteit en de nieuwe termijnen voor het indienen van zienswijzen en besluitvorming, is besloten om alleen de afrekensystematiek in 2022 door te voeren onder begeleiding van PROOF Adviseurs en Boels Zanders Advocaten. Na akkoord van het algemeen bestuur op 21 december 2022 is Omnibuzz gestart met de implementatie van de afrekensystematiek in de diverse financiële rapportages.

Voor de wijziging van de GR Omnibuzz naar aanleiding van de wetswijziging is een apart gezamenlijk traject opgestart met alle gemeenschappelijke regelingen uit Limburg omdat deze wijziging alle regelingen raakt. Er is een concept wijzigingsvoorstel ter besluitvorming voorgelegd aan alle andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg. Eind 2023 is de zienswijze procedure afgerond en in de eerste helft van 2024 zullen de deelnemende gemeenten naar verwachting allemaal de benodigde toestemmingsprocedure volgen, zodat de wijziging tijdig (dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2024) kan worden gepubliceerd.

Omgaan met verward gedrag en dementie

Omnibuzz beschikt over het certificaat 'Samen dementievriendelijk' en werkt intern met een meldpunt voor vervoerders en medewerkers. Hierin bundelen wij de signalen en vertalen deze naar adviezen voor gemeenten. Dit zorgt voor passend vervoer voor deze kwetsbare en groeiende groep klanten. Het levert bovendien een bijdrage aan de verplichting van gemeenten in de (vroeg-)signalering van verward gedrag. Gemeenten kunnen deze signalen gebruiken voor het bieden van een passend zorgaanbod. De problematiek van beperkte zelfregie is ook merkbaar in de directe dienstverlening van Omnibuzz aan de klanten omdat (telefonische) contactmomenten meer tijd vragen. Daarom trainen wij ons personeel op dit aspect.

De nieuwe indicaties extra zorg, persoonlijke overdracht en verplichte begeleiding zien erop toe dat het vervoer voor klanten met (beginnende) dementie of andere vormen van beperkte zelfregie aansluit op de behoeften van de klant en van de vervoerder. In 2023 hebben 14 klanten de indicatie extra zorg, 31 klanten persoonlijke overdracht en 333 verplichte begeleiding gekregen. In totaal is dat in 2023 nog een heel klein aandeel van het totale aantal pashouders, namelijk 0,98%, hetgeen een lichte stijging is ten opzichte van 2022 (0,95%).

6.3 (Digitale) toegankelijkheid als nieuwe kerntaak

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

Omnibuzz werkt continu aan digitalisering van ritreservering, communicatie, facturatie en betalingen. Dit is een verplichting van overheden en levert gunstige effecten voor kosten en duurzaamheid op. In 2022 is het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt.

In 2023 heeft de inspectie van de digitoegankelijkheid van MijnOmnibuzz plaatsgevonden. De verbeterpunten worden opgepakt en dit zal in 2024 opnieuw worden gecontroleerd, met als doel om het keurmerk Drempelvrij te krijgen. Onze website beschikt al over dit keurmerk. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zal in 2024 een nieuwe inspectie van de website plaatsvinden.

6.4 Bedrijfsvoering

Hybride werken

Als gevolg van COVID-19 was Omnibuzz genooddaakt om hybride werken te kunnen aanbieden aan alle medewerkers. Medio 2021 heeft Omnibuzz de huisvesting ingericht met flexwerkplekken. Er is gestart met een pilot om de haalbaarheid en eventuele besmettingsgraad te kunnen monitoren. Begin 2022 is de pilot afgerond en is de mogelijkheid tot hybride werken voor alle medewerkers gerealiseerd. De applicatie Officebooking, waarin alle medewerkers hun werkplek kunnen reserveren, is geïntroduceerd. In 2023 heeft Omnibuzz als aanvulling hierop, de vergaderruimten opnieuw ingericht zodat overal hybride vergaderd kan worden.

Het applicatielandschap als basis

De volledige dienstverlening van Omnibuzz draait op een aantal basisapplicaties. Het is van groot belang dit applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) zorgt voor de professionalisering van de verdere borging van de informatiebeveiliging. Wij verwachten dit in 2024 af te ronden. Ons applicatielandschap vormt met dit systeem een stevig fundament voor functionele uitbreiding van dit landschap. MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder doorontwikkeld. In die doorontwikkeling staan gebruikersgemak en digitalisering van onze dienstverlening centraal. Daarnaast is in 2023 ook meer gebruikgemaakt van de mogelijkheden van Sharepoint, onder andere voor het centraal opslaan van documenten en het delen van informatie met de medewerkers (een intranetgedeelte).

Kwaliteitsbeleid

Omnibuzz borgt het kwaliteitsbeheer. Dit doen wij via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen met de daarbij behorende risico's. Dit doen wij met een open verbetercultuur binnen de organisatie. Dit doen wij ook voor de financiële administratie, door onder andere digitalisering en verbeteringen in tussentijdse interne rapportages waarin informatie tijdiger en overzichtelijker wordt gepresenteerd voor een optimale budgetbewaking. In het afgelopen jaar zijn alle processen ten aanzien van kwaliteitsbeheer en –verbetering gebundeld. Komend jaar wordt deze informatie toegankelijk gemaakt voor alle medewerkers middels een Sharepointpagina. Dit is een eerste stap in het voorkomen van dubbel werk en meer inzicht geven in kwaliteitsbeheersing.

Om bewustwording binnen de organisatie te creëren is eind 2023 een Ideeënbus geopend. Alle medewerkers is gevraagd om naar hun eigen werkprocessen te kijken en op basis daarvan ideeën te delen voor een efficiëntere werkwijze. Daarnaast zal in het voorjaar van 2024 een medewerkerstevredenheidsonderzoek (MTO) uitgevoerd worden met behulp van een externe organisatie (Moventem) en een tevredenheidsonderzoek onder de onderaannemers.

Compliance

Zoals beschreven in het productenboek is het van belang dat Omnibuzz voldoet aan gestelde wetten vanuit de overheid. Omnibuzz implementeert de gestelde wijzigingen en/of nieuwe wetten voor het merendeel zelf. Bij complexe onderwerpen met potentieel grote risico's, maken wij, indien nodig, gebruik van juridische toetsing door een externe partij. Zowel in 2022 als in 2023 hebben wij juridisch advies ingeroepen voor de wijzigingen in de GR Omnibuzz, de borging van de economische waarde van het contract bij de omzetting van zones naar kilometers en de aanbesteding van het leerlingenvervoer.

De stapeling van 'kruimelfuncties', vooral veroorzaakt door wettelijke verplichtingen, zoals de AVG, de archiefwet, digitoegankelijkheid, Wet open overheid (Woo) en de Wet

Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv), leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie. Deze wettelijke verplichtingen hebben veelal betrekking op de digitale processen. Het is dus van groot belang dit goed in te richten en de wettelijke verplichtingen goed te borgen in de processen.

In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) heeft Omnibuzz een aansluiting op de Woo-index gerealiseerd. Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om te zorgen dat documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk zijn, zijn in 2023 de interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren voor publicatie via deze Woo-index. Het uitgangspunt is dat alle vergaderstukken, die vanaf 2024 worden gemaakt, voldoen aan deze wetgeving. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving, leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

Met betrekking tot het digitaal archief is in 2023 een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van de processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Dit zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

Wet Open Overheid

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie over alles wat de overheid doet. Het is de opvolger van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Omnibuzz heeft in 2022 een stappenplan uitgewerkt voor de gestelde eisen vanuit de Woo en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv). Concreet betekent dit, ook voor Omnibuzz, dat alle openbare stukken voor iedereen beschikbaar én leesbaar moeten zijn. Omnibuzz heeft zich in 2023 ook gericht op begrijpelijke taal. Onze website is 100% toegankelijk voor iedereen en op moderne apparaten. Daarnaast voldoen wij volledig aan de internationale toegankelijkheidsstandaard WCAG 2.1 AA.

Omnibuzz publiceert deze regelingen op www.officielebe-kendmakingen.nl. Daarnaast plaatsen wij de documenten, die wij wettelijk verplicht zijn te publiceren, op onze website (denk hierbij aan AB-vergaderingen, jaarverslagen etc). Via Woo@omnibuzz.nl kunnen belangstellenden een verzoek om informatie indienen.

Privacy en informatiebeveiliging

Omnibuzz werkt met een jaarlijks privacyplan om planbare, projectmatige activiteiten in het kader van privacy op te leveren. Sinds de intrede van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) dient Omnibuzz verantwoording af te leggen naar het bestuur en de Autoriteit Persoonsgegevens. Sinds 2021 ziet Daadkracht voor ons toe op de privacy en informatiebeveiliging, waarbij specifiek gecontroleerd wordt op de naleving van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

In 2023 richtte Omnibuzz zich op verschillende projecten ter bevordering van de dienstverlening en bedrijfsvoering. Veel projecten die zijn gestart in 2022 vonden hun doorloop in 2023 en zullen eveneens doorlopen tot in 2024. Voorbeelden van projecten zijn:

- › MijnOmnibuzz, deze is in het tweede kwartaal van 2023 live gegaan.
- › Archivering van informatie en de voorbereiding op de Wet open overheid (Woo) en Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv).
- › Het verwerkingsregister.
- › Opstart van het ISMS; het plan van aanpak is opgeleverd. In 2024 vervolg.

Interne controle

Op 20 december 2023 heeft het algemeen bestuur ingestemd met de geactualiseerde nota 'Reserves, voorzieningen, weerstandsvermogen en risicomanagement'. Deze nota vormt het kader voor de vorming en besteding van reserves en voorzieningen. In deze notitie wordt ook het risicomanagement uitgewerkt en het weerstandsvermogen gekwantificeerd.

Daarnaast stellen wij jaarlijks een uitgangspuntennotitie op. Door deze werkwijze zijn deelnemende gemeenten betrokken bij beleidsmatige ontwikkelingen en houden zij zicht op de financiële consequenties hiervan.

De financiële administratie is verantwoordelijk voor een tijdige, juiste en volledig registratie van alle financiële transacties. De afgelopen jaren zijn hierin belangrijke stappen gezet ten aanzien van zelfcontrole en checks and balances. De adviseur finance en control vervult binnen Omnibuzz een belangrijke rol in de interne controle. Vanaf februari 2023 is deze functie weer structureel ingevuld nadat deze een tijd vacant is geweest. Periodiek wordt een managementrapportage opgesteld en vinden gesprekken plaats met budgethouders om een vinger aan de pols te houden. Ook wordt uitvoerig aandacht besteed aan wet- en regelgeving en compliance.

Omnibuzz heeft zich de afgelopen periode voorbereid op de rechtmatigheidsverklaring die vanaf verslagjaar 2023 van kracht zal worden. In 2020 is hiertoe voor de eerste keer een intern auditplan vastgesteld dat de basis vormt voor de toekomstige rechtmatigheidsverklaring. In 2023 is weer een interne audit uitgevoerd door de adviseur finance en control. Hiervan is een rapportage opgesteld ten behoeve van management en bestuur. Voor 2024 is het intern auditplan geactualiseerd.

Inkoop en aanbesteding

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

6.5 Financiële administratie

Implementatie verdeelsleutel

Per 1 januari 2023 zijn de nieuwe verdeelsleutels door het algemeen bestuur van Omnibuzz vastgesteld. Dit heeft ertoe geleid dat de boekhouding ingericht is op basis van de nieuwe verdeelsleutels, om zodoende de directe vervoerskosten,

overhead- en indirecte vervoerskosten juist te verantwoorden. Hiervoor zijn aanpassingen gedaan in de facturaties, formats qua boekhouding, de salarisverantwoording en de controle hierop. Daarnaast zijn diverse nieuwe PowerBI rapportages ingericht om zodoende de nieuwe kilometersystematiek te verantwoorden, voor zowel het Wmo- als het GGZ-vervoer.

Debiteurenbeheer

In 2023 is het debiteurensaldo structureel laag gebleven en de afschrijving wederom gedaald. In 2023 is 0,05% afgeschreven, ten opzichte van 0,10% in 2022 en 0,18% in 2021. Daarnaast is in 2023 een start gemaakt om het debiteurenportaal verder efficiënter in te richten.

Continuïteitsafspraken

Zoals eerder in het jaarverslag aangegeven, zijn gedurende 2023 wederom de continuïteitsafspraken met de betrokken partijen afgerekend. Vanaf 1 oktober 2022 heeft Omnibuzz een geactualiseerd addendum met de vervoerder opgesteld, waarbij rekening is gehouden met de toekomstbestendigheid van het addendum.

Het addendum is gedurende het volledige boekjaar 2023 van kracht geweest, waarbij de flexibele tariefafspraken zijn afgerekend met de betrokken partijen.

Optimalisatie

In 2023 zijn de voorbereidingen gestart voor het implementeren van een nieuwe boekhouding software met het oog op het actueel houden van de programmeertaal en te voldoen aan de laatste beveiligingseisen. Daarnaast is de samenwerking tussen de klantenservice en financiën verder geoptimaliseerd door onderlinge informatiesessies te houden en verder inzicht in elkaars werkwijze te geven.

Naast dat voor alle kernprocessen minstens twee medewerkers opgeleid en op de hoogte van de processen zijn, zijn de handleidingen en diverse formats wederom tegen het licht gehouden zodat deze steeds actueel zijn.

GGZ-vervoer

Per 1 januari 2023 heeft de gemeente Nederweert het jeugdwet-vervoer bij Omnibuzz ondergebracht. De gemeente Roermond heeft dit al per 1 januari 2022 gedaan. Al onze systemen, facturaties en de boekhouding zijn hierop ingericht. Daarnaast zijn in 2023 op initiatief van de gemeente gesprekken gestart over het voor een of meerdere gemeenten onderbrengen van het jeugdwet-vervoer bij Omnibuzz.

Leerlingenvervoer

In 2023 is een business case voor het leerlingenvervoer opgesteld voor de Midden-Limburgse gemeenten met als doel de investerings- en overheadkosten en indirecte vervoerskosten inzichtelijk te maken. De gemeenten hebben de business case vastgesteld. Deze business case zal als basis dienen voor de verdere financiële afwikkeling in 2024. De directe vervoerskosten zullen in de loop van 2024 inzichtelijk gemaakt worden nadat de Europese aanbesteding is afgerond. De voorbereidingen voor de implementatie voor het leerlingenvervoer qua boekhouding, formats en werkafspraken zijn reeds gestart en zullen in 2024 verder uitgerold worden.



6.6 Kwaliteitsbeheer Omnibuzz

Op basis van sturing en controle via vastgestelde kaders.

Dienstverleningsovereenkomst (DVO) en KPI's – Gemeenten

- › Productenboek KPI's (prestatie indicatoren)
- › Relatiebeheer gemeenten
- › Maandrapportage (Marap)
- › Voorrapportage (Voorap)
- › Jaarverslag/begroting

Programma van Eisen/contract – Vervoerders

- › Kwaliteitseisen chauffeurs (kleding, gedrag, dienstverlening)
- › Milieu-eisen (duurzaamheid)
- › Voertuigeisen (veiligheid, toegankelijkheid (rolstoel)materieel), schone bussen/taxi's)
- › Kwaliteitseisen overig personeel taxicentrale
- › Uitstraling en kleurstelling voertuig
- › Bonus/malus

Vervoerreglement – Klanten

Spelregels en informatie voor iedereen betrokken bij Omnibuzz:

- › Klanten en/of hun familieleden/begeleider(s)
- › Vervoerders/chauffeurs

- › Medewerkers Omnibuzz
- › Deelnemende gemeenten

Dienstverlening klanten

- › Diverse mogelijkheden reserveren ritten: persoonlijk via telefoon, digitaal via MijnOmnibuzz, website en taxipoint
- › Ritten reserveren via mail: maximaal binnen 2 uur reactie
- › Wachttijden telefoon ritreservering: maximaal 20 seconden
- › Terugbelservice voor klanten
- › Taxipoints bij ziekenhuizen in Limburg en bij Makado Beek
- › Signalering als 80% van het budget op is
- › Checken oorzaak loosmeldingen klanten

Aanvullende kwaliteitsaspecten (structureel)

- › Dagelijks onderzoek klanttevredenheid (steekproef)
- › Telefonisch contact met klanten
- › Coaching klantvriendelijkheid en gesprekstechnieken
- › Keurmerk Dementievriendelijk
- › Signaalfunctie richting gemeenten
- › Regelen halteplaatsen in overleg met gemeenten

Wettelijke plichten/Compliance – Intern

- › Voldoen aan wet- en regelgeving door overheid aan GR gesteld (Wgr)
- › Beveiliging systemen
- › Drempelvrije digitale omgeving
- › Planning en control cyclus



Aantal
klanten
 **0,9%**

Aantal
ritten
 **10,1%**

Aantal
VEP-klanten
 **23,6%**



7

Omnibuzz
in cijfers

7. Omnibuzz in cijfers

7.1 Ontwikkeling klantenbestand

In 2023 is het klantenbestand van Omnibuzz toegenomen van 39.096 naar 39.432 klanten (+0,9 %). Dit is een minder grote stijging ten opzichte van 2022. Toen was er sprake van een stijging van 1,7%. Op gemeenteniveau zien wij de volgende verschillen. In een aantal gemeenten neemt het aantal klanten, soms zelfs vrij sterk, toe. Het betreft de gemeente Stein (+10,8%), de gemeente Valkenburg (+10,2%) en de gemeente Voerendaal (+10,7%). De gemeente Beesel heeft in 2023 van niet-reizigers de voorziening ingetrokken met als gevolg een daling van 42,3%. De gemeenten Beek (-20,8%) en Roermond (-23,4%) hebben hierdoor ook te maken met een daling in hun klantenbestand.

7.2 Voor Elkaar Pas

Van onze klanten is 23,6% in het bezit van een Voor Elkaar Pas (VEP) en 85,5% van hen heeft de bijbehorende

begeleiderspas. In 2023 zijn er plannen uitgewerkt voor het vergroten van de aantrekkelijkheid en de bekendheid van de VEP. Het percentage VEP-passen varieert van 14,5% in de gemeente Brunssum tot 30,1% in Venlo. Deze verschillen kunnen veroorzaakt zijn door de 'dekkingsgraad' van het OV en actief lokaal beleid om OV-gebruik te stimuleren.

7.3 Ontwikkeling vervoersvolume

Vanaf het begin van COVID-19 monitoren wij dagelijks de ontwikkeling van het vervoer door het aantal ritten te vergelijken met 2019 als vergelijkingsjaar. Dit blijven wij voorlopig intensief monitoren. In 2022 hebben de klanten in totaal 902.952 ritten gemaakt. In 2023 zijn het in totaal 993.972 ritten. Dat is een grote stijging van 10,1 % ten opzichte van voorgaand jaar. Vergeleken met 2019 is dit nog altijd 25,1 % lager. In 2023 is te zien dat het volume weer iets is toegenomen ten opzichte van 2022, maar de volumes liggen nog steeds ver onder de volumes die tot 2019 'normaal' waren.

“ In 2023 zijn het in totaal 993.972 ritten. Dat is een grote stijging van 10,1 % ten opzichte van voorgaand jaar. ”

Tabel overzicht aantal ritten

Aantal ritten per maand	2023	2022	2023 t.o.v. 2022	2019	2023 t.o.v. 2019
Januari	80.851	60.090	34,55%	116.790	-30,77%
Februari	73.490	67.148	9,44%	110.296	-33,37%
Maart	89.958	75.547	19,08%	111.558	-19,36%
April	79.939	76.923	3,92%	109.974	-27,31%
Mei	83.465	81.404	2,53%	116.307	-28,24%
Juni	82.111	81.020	1,35%	106.959	-23,23%
Juli	79.899	75.126	6,35%	102.638	-22,15%
Augustus	79.534	70.175	13,34%	105.956	-24,94%
September	83.246	78.928	5,47%	110.375	-24,58%
Oktober	89.071	77.795	14,49%	117.244	-24,03%
November	90.258	81.574	10,65%	113.172	-20,25%
December	82.150	77.222	6,38%	106.367	-22,77%
Totaal	993.972	902.952	10,08%	1.327.636	-25,13%

In 2023 is de afrekening niet meer op zones gebaseerd, maar op kilometers. Opmerkelijk is dat de procentuele stijging ten opzichte van 2022 in kilometers vrijwel gelijk (11,2%) is aan de procentuele stijging in ritten (10,1%). Omnibuzz beschikt al vanaf 2019 over de verreden kilometers data. Hierdoor kunnen wij een tabel met vergelijkingen maken van eerdere jaren (in deze dus 2023 ten opzichte van 2022 en 2019).

Tabel overzicht kilometers per maand

Maand	2023	2022	2023 t.o.v. 2022	2019	2023 t.o.v. 2019
Januari	510.473	384.185	32,87%	776.721	-34,28%
Februari	469.607	418.751	12,14%	678.275	-30,76%
Maart	574.725	487.706	17,84%	686.846	-16,32%
April	530.727	495.524	7,10%	687.449	-22,80%
Mei	552.895	531.647	4,00%	723.712	-23,60%
Juni	540.991	520.957	3,85%	664.801	-18,62%
Juli	525.861	494.869	6,26%	637.247	-17,48%
Augustus	523.903	458.374	14,30%	653.160	-19,79%
September	549.154	510.270	7,62%	676.811	-18,86%
Oktober	583.047	506.269	15,17%	706.550	-17,48%
November	584.353	526.258	11,04%	676.138	-13,57%
December	534.110	494.075	8,10%	649.464	-17,76%
Totaal	6.479.846	5.828.885	11,17%	8.217.174	-21,14%

Tabel overzicht kilometers per gemeente

Gemeente	2023	2022	2023 t.o.v. 2022	2019	2023 t.o.v. 2019
Beek	79.251	68.203	16,20%	104.222	-23,96%
Beekdaelen	237.324	185.707	27,79%	249.860	-5,02%
Beesel	57.016	61.562	-7,38%	65.123	-12,45%
Bergen	55.012	46.123	19,27%	71.485	-23,04%
Brunssum	250.758	242.843	3,26%	265.051	-5,39%
Echt-Susteren	212.070	182.855	15,98%	267.999	-20,87%
Eijsden-Margraten	193.659	170.666	13,47%	189.577	2,15%
Gennep	85.945	83.625	2,77%	126.889	-32,27%
Gulpen-Wittem	113.286	98.749	14,72%	134.359	-15,68%
Heerlen	645.482	537.198	20,16%	833.627	-22,57%
Horst ad Maas	176.069	172.207	2,24%	221.485	-20,51%
Kerkrade	450.948	405.824	11,12%	538.218	-16,21%
Landgraaf	341.670	297.973	14,66%	407.795	-16,22%
Leudal	165.142	147.017	12,33%	242.113	-31,79%
Maasgouw	160.213	140.747	13,83%	208.919	-23,31%
Maastricht	855.397	787.176	8,67%	1.170.965	-26,95%
Meerssen	166.592	147.219	13,16%	230.208	-27,63%
Nederweert	55.495	57.716	-3,85%	85.907	-35,40%
Peel en Maas	157.377	153.599	2,46%	218.690	-28,04%
Roerdalen	77.492	72.977	6,19%	112.369	-31,04%
Roermond	193.752	190.623	1,64%	297.386	-34,85%
Simpelveld	48.156	44.909	7,23%	68.973	-30,18%
Sittard-Geleen	699.304	605.168	15,56%	804.784	-13,11%
Stein	95.930	94.345	1,68%	129.814	-26,10%
Vaals	85.418	70.625	20,95%	89.973	-5,06%
Valkenburg ad Geul	179.468	143.324	25,22%	180.485	-0,56%
Venlo	319.635	325.370	-1,76%	508.825	-37,18%
Venray	149.024	146.934	1,42%	161.861	-7,93%
Voerendaal	58.925	50.247	17,27%	76.859	-23,33%
Weert	114.037	97.354	17,14%	153.351	-25,64%
Totaal	6.479.847	5.828.885	11,17%	8.217.173,00	-21,14%

De gemeenten Beekdaelen (27,8%), Valkenburg (25,2%), Vaals (20,9%) en Heerlen (20,2%) kennen de grootste stijging ten opzichte van 2022. Je ziet bij maar enkele gemeenten een lichte daling van maximaal 4%. Bij de gemeente Roermond, Stein en Venray is een hele kleine stijging te zien in verreden kilometers, waardoor het percentage om en nabij de 1% ligt.

7.4 Relatie met vervoerskosten voor gemeenten

De afrekening met onze vervoerders is gebaseerd op een verwacht vervoersvolume op basis van historische data. De afgesproken werkwijze is dat de vervoerders een wekelijks voorschot van 72% tot 75% van deze omzet ontvangen van Omnibuzz, gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2019. Aan het einde van elk kwartaal wordt afgerekend op basis van de werkelijk verreden zones. Naar aanleiding van COVID-19 heeft Omnibuzz met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum.

Deze afspraken komen erop neer dat de tariefcorrectie uit de oorspronkelijke raamovereenkomst (die van toepassing is bij een vervoersvraag van 80-90%) is doorgetrokken tot een vraagniveau van 40%. Dat betekent dat er gewerkt wordt met het zogenaamde flexibele tarief. Gedurende heel 2023 is er in alle percelen sprake geweest van dit flexibele tarief. Door deze compensatieregeling leidt de daling van het vervoer niet tot een evenredige kostenverlaging op vervoer. Dit leidt in totaal tot een positief vervoersresultaat van ruim € 1,5 miljoen. Op gemeenteniveau bestaan ook hier weer grote verschillen, afhankelijk van de ontwikkelingen in de vervoersvraag. Daarnaast hebben wij in de begrotingswijziging 2023-2 reeds rekening gehouden met lagere vervoerskosten (ten opzichte van het niveau 2019). Dit heeft geresulteerd in een neerwaartse bijstelling van de begroting 2023 met € 1,7 miljoen. Deze verlaging qua volume werd echter weer tenietgedaan door de aanpassing van de prijscomponent als gevolg van de hoge NEA-index van 13,7% voor 2023.

Het grotendeels wegvallen van het vervoer leidt logischerwijs ook tot lagere vervoersopbrengsten. Alhoewel deze geen invloed hebben op de begroting en jaarrekening van Omnibuzz, zijn deze voor de deelnemende gemeenten wel van belang. De eigen bijdragen zijn gedurende het jaar conform de gebruikelijke procedure aan de gemeenten uitgekeerd.

Voor een uitgebreide toelichting op de totale financiële impact verwijzen wij naar de jaarrekening.

7.5 Contractbeheer en kwaliteitsaspecten

Omnibuzz voert op alle relevante aspecten intensief overleg met de vervoerders. In hoofdstuk 3 is uitgelegd wat wij allemaal gedaan hebben om te voorkomen dat vervoerders financieel in de problemen komen. In 2022 waren de gevolgen van COVID-19 nog merkbaar. Binnen het solide partnership hebben onze vervoerders zich in tijden van nood uiterst flexibel opgesteld en alle medewerking verleend bij urgente maatschappelijke behoeften aan vervoer, zoals het vaccinatievervoer. Vervoerders hebben laten zien dat veilig vervoer voor hen voorop staat. Als gevolg hiervan heeft het bestuur in 2023 ingestemd met een tijdelijke regeling rondom de bonus malus en een aanpassing van de duurzaamheidsscore.

De taxibedrijven kampen ook in 2023 met een chauffeurstekort. Wij ondersteunen bij het vinden van chauffeurs en het afstemmen en eventueel sturen van de vervoersvraag op de beschikbare capaciteit.

7.6 Kwaliteitscontroles vervoerders

Omnibuzz verricht dagelijks kwaliteitscontroles en houdt permanent de belangrijkste kwaliteitsindicatoren bij, zoals klachten, dataterugkoppeling, no shows etc. Afwijkingen van de afgesproken normen signaleren wij tijdig. Naar aanleiding hiervan zetten wij verbetertrajecten met het desbetreffende taxibedrijf in gang.

Punctualiteit

Landelijk is er in diverse branches een ernstig personeels tekort. Dit zien wij ook in 2023 terug bij onze vervoerders. Door het gebrek aan chauffeurs, was er sprake van een lage performance. Het lukte de meeste vervoerders niet met het huidige personeelsbestand de ritten tijdig uit te voeren. Omnibuzz heeft in 2022, samen met de vervoerders, intensief gezocht naar kansen op de arbeidsmarkt. Het laatste kwartaal van 2022 steeg de performance van alle vervoerders. Niet in elk perceel was de stijging even sterk. In de maanden november en december van 2022

hield de stijging aan, wat weer kan leiden tot een betere planning en hogere performance.

Het personeelstekort leidde tot een flinke daling van de performance in de periode mei tot en met september 2022. Als gevolg van een drastische daling van het vervoer ten gevolge van COVID-19, zien wij dat de malus ruim vijfmaal zo hoog is in 2022 dan in 2019. In februari 2023 heeft het dagelijks bestuur ingestemd om de bonus-malus regeling met terugwerkende kracht over de periode mei tot en met september 2022 aan te passen.

Deze aanpassing is in deze maanden als volgt geweest:

Percentage op tijd	Huidige bonus / malus	Nieuw bonus / malus
100%	+ 3%	+ 3%
99%	+ 2%	+ 2%
98%	+ 2%	+ 2%
97%	+ 1%	+ 2%
96%	+ 1%	+ 2%
95%	0	0
94%	-4 %	- 1%
93%	-6 %	- 2%
92%	-8 %	- 3%
91%	- 9 %	- 4%
90%	-10 %	-5%
89%	-11 %	-6%
88%	-12 %	-7%
87%	-13 %	-8%
86%	-14 %	-9%
85%	-15 %	-10%
84%	etc	etc

Klachten

In 2023 zijn in totaal 3.127 klachten ingediend. Dit is een stijging van 2% ten opzichte van 2022. Van 25 klachten is de status niet duidelijk, omdat deze nog niet beoordeeld

zijn of niet beoordeeld kunnen worden. In 2022 heeft dit geleid tot het toevoegen van een nieuwe beoordelingscategorie ‘geen oordeel’, die onder andere gebruikt wordt als de klacht betrekking heeft op te nemen COVID-19 maatregelen. In 2023 zijn 259 klachten hierover ingediend; dit is een stijging van bijna 50% ten opzichte van 2022. Van de 2.843 klachten die wél zijn beoordeeld, zijn er 1.906 (deels) gegrond verklaard (67%). Op 993.972 ritten betekent dit ongeveer 1,9 gegronde klacht per 1.000 ritten. Deze cijfers zijn licht gedaald ten opzichte van 2021. Toen was 69% van de klachten gegrond en betrof het evengoed 1,9 gegronde klacht per 1.000 ritten. Ook in 2023 blijven de klachten ruim onder de afgesproken kwaliteitsnorm van (maximaal) 3 gegronde klachten op 1.000 ritten. De klachten richten zich doorgaans op reguliere zaken zoals te laat of niet opgehaald, te lang in het voertuig of opmerkingen over de chauffeur.

Op basis van de soort klachten wordt samen met de vervoerder gekeken naar een eventueel verbeterplan, zodat de klachten zich bij deze klanten niet opstapelen. Zo voorkomen wij groeiende onvrede of escalatie en kunnen wij structurele knelpunten in de dienstverlening minimaliseren. Mede hierdoor is in 2023 geen enkele keer beroep gedaan op de klachtencommissie.

Ritten zonder data

Het percentage dataterugkoppeling moet minimaal 95% bedragen. Er zijn 1.844 ritten waarvan geen data zijn teruggekoppeld, hetgeen overeenkomt met een percentage van 0,19%. Ten opzichte van 2022 is dit percentage iets gestegen (0,17%). Toch kunnen wij zeggen dat in 2023 de dataterugkoppeling stabiel is gebleven bij alle taxibedrijven.

Emissienorm

De vervoerders hebben bij de aanbesteding ingeschreven met de intentie stapsgewijs te groeien naar een volledig emissievrije uitvoering van de ritten. Om het vervoer binnen de protocollen en richtlijnen uit te kunnen voeren, hebben vervoerders in 2022 regelmatig (voertuig-)keuzes

moeten maken die bijdragen aan het terugdringen van de verspreiding van het COVID-19 virus. Denk hierbij aan de inzet van bussen in plaats van personenauto's. Dit ging voor een deel ten koste van de inzet van duurzame auto's.

In 2022 was er door COVID-19 een forse vertraging op de levering van diverse voertuigen en was er een uitdaging op het gebied van laadinfrastructuur. Denk hierbij aan onvoldoende laadcapaciteit binnen het perceel of het kunnen uitbreiden met laadpalen; meerdere vervoerders hebben te maken met een overbelast energienetwerk. Dit was in 2023 ook merkbaar en heeft tot de constatering geleid dat de destijds gemaakte duurzaamheidsafspraken in de aanbesteding niet meer realistisch en haalbaar zijn.

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

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

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

zero emissie rijden in 2030. Om het vervoer op basis van alternatieve brandstoffen mogelijk te maken is een bijbehorende infrastructuur van oplaad- en tankpunten essentieel. Momenteel zijn de laadmogelijkheden voldoende voor de huidige elektrische voertuigen. Als dit percentage gaat groeien vanwege uitbreiding met rolstoelbussen, dan is de huidige laadinfrastructuur onvoldoende.

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

Omnibuzz blijft toewerken naar 100% zero emissie doelgroepenvervoer. De vraag is echter welke termijn realistisch is en hoe dit gerealiseerd kan worden. Om dit te kunnen bereiken, vinden er gesprekken plaats met de OV-vervoerder om eventueel gezamenlijk van laadmogelijkheden gebruik te maken. Daarnaast vinden gesprekken plaats met gemeenten over hun visie met betrekking tot duurzaamheid en de plannen op het gebied van laadinfra. Er zullen ook gesprekken volgen met de Provincie Limburg.

No Show

Ondanks dat Omnibuzz actief klanten benadert die zich frequent loosmelden, bedraagt het aantal no shows in 2023 in totaal 22.843 ritten. Dit is 2,3% ten opzichte van het streefcijfer 2%. Het percentage loosmeldingen is iets toegenomen ten opzichte van 2022 (2,1%). De oorzaak voor de loosmeldingen ligt in de meeste gevallen niet bij de vervoerder, maar bij de klant die bijvoorbeeld fouten maakt bij het boeken van ritten of vergeet dat een rit is geboekt. Dit is voor de vervoerders dubbel nadelig, want deze ritten worden niet afgerekend. Er zijn geen significante verschillen tussen de percelen.

Klanttevredenheid

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

In 2023 zijn 4.445 mensen bevraagd over de ervaringen tijdens hun rit. In 2022 waren dit 4.089 mensen. Dit zorgt nog steeds voor betrouwbare en representatieve resultaten. De gemiddelde waardering van de klanten is een 8,3. Dit is voor onze vervoerders en de eigen organisatie een belangrijke graadmeter en bewijs dat klanten in deze roerige periode onze dienstverlening zijn blijven waarderen.



8

Overlegstructuren

8. Overlegstructuren

8.1 Bestuur

Het algemeen bestuur van Omnibuzz bestaat uit de wethouders van de 30 aangesloten gemeenten. Conform artikel 9 van de Gemeenschappelijke Regeling is een dagelijks bestuur gevormd uit 7 leden; drie uit Noord- en Midden-Limburg en vier uit Zuid-Limburg. De heer Zwijnenberg, wethouder Roermond is in 2022 als voorzitter benoemd. De volledige samenstelling van beide besturen staan in onderstaande overzichten.



Leden algemeen bestuur

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Marcel Meurkens
Beesel	Linda Nijssen-van den Beucken
Beekdaelen	Levin de Koster
Bergen	Martijn Buijsse
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Frank Pubben
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Ales Schiffelers
Leudal	Huub van Helden
Maasgouw	Math Wilms
Maastricht	Anita Bastiaans
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Carla Dieteren
Peel en Maas	Thijs van Lierop
Roerdalen	Loes Vestjens
Roermond	Vincent Zwijnenberg
Simpelveld	Andrea Ernes
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Stein	Joep Ummels
Vaals	Erica Jaegers
Valkenburg	Jef Kleijnen
Venlo	Jacques Smeets
Venray	Martin Leenders
Voerendaal	Harry Coenen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Beekdaelen	Levin de Koster
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Maastricht	Anita Bastiaans
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Venlo	Jacques Smeets

Naast de jaarlijks terugkerende vergaderingen van het algemeen bestuur in juli en december, is in 2023 een extra vergadering belegd voor de procedure rondom het leerlingenvervoer.

8.2 Ambtelijk overleg

De deelnemende gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor hun doelgroepenvervoerbeleid. Omnibuzz is beschikbaar voor advies, toelichting, vragen of andere ondersteunings-behoeften. De bestuursvergaderingen worden telkens voorbereid met alle contactambtenaren. Op deze wijze kunnen deze ambtenaren de bestuurders goed ondersteunen en adviseren. Indien nodig organiseert Omnibuzz aanvullende ambtelijke bijeenkomsten waarvoor, afhankelijk van het onderwerp, ook financiële contactpersonen worden uitgenodigd. Het actief betrekken van ambtenaren bij belangrijke onderwerpen leidt doorgaans tot gedragen voorstellen. In 2023 heeft Boels Zanders ambtelijke bijeenkomsten georganiseerd in het kader van de gezamenlijke procedure rondom de wijziging GR.

Om de continuïteit van deze kennis en het draagvlak bij gemeenten te borgen, nodigen wij nieuwe contactambtenaren uit voor een kennismakingsgesprek. Hierdoor houden wij de lijnen kort en bevordert het de uitwisseling van ideeën en de collegialiteit over en weer. Wij merken dat

medewerkers van gemeenten Omnibuzz steeds vaker en sneller weten te vinden. Gezien de uitdagingen waar wij samen voor staan, is dit een zeer positieve ontwikkeling.

8.3 Cliëntenpanel

Het cliëntenpanel van Omnibuzz heeft een onafhankelijke status. Veel leden hebben jarenlange ervaring met doelgroepenvervoer. Omdat het panel bestaat uit een vertegenwoordiging van verschillende subgroepen, zoals senioren, jeugdigen, mensen met visuele, lichamelijke, verstandelijke en meervoudige beperkingen, leden uit Wmo-raden en burgeradviesraden houden wij goed contact met de verscheidene klantgroepen. Zij vormen een brug tussen de klanten en Omnibuzz. Elk afzonderlijk lid levert een actieve bijdrage en communiceert naar de eigen achterban. Dit verloopt tot dusver voor alle partijen voortvarend. De vergaderingen met het cliëntenpanel van Omnibuzz vinden 3 tot 4 keer per jaar plaats.

8.4 Stakeholdermanagement

Omnibuzz organiseert digitale informatiebijeenkomsten voor gemeenteraadsleden, waar wij relevante onderwerpen toelichten en de raadsleden vragen kunnen stellen. In 2023 hebben wij echter geconstateerd dat de opkomst voor deze informatiebijeenkomst erg mager is, ondanks dat

raadsleden hebben aangegeven dat zij deze laagdrempelige opzet als zeer prettig ervaren.

Bovendien is Omnibuzz, samen met verschillende gemeenten en gemeenschappelijke regelingen, aangesloten bij een controllersoverleg dat elk kwartaal plaatsvindt. Hier komen relevante onderwerpen aan bod zoals de rechtmatigheidsverantwoording. Aanvullend voert Omnibuzz desgewenst overleg met zorgorganisaties, instellingen of vertegenwoordigingen van andere subgroepen binnen het klantenbestand. Dit levert veel onderling begrip op en knelpunten worden sneller aangekaart en opgepakt.

Omnibuzz onderhoudt tevens contact met organisaties als de Provincie Limburg, FNV en andere landelijke organisaties en overheden. Wij zoeken proactief (landelijke) sparringpartners op, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, veilig vervoer, elektrisch rijden en laadinfrastructuur om invloed uit te oefenen op de landelijke regelgeving, richtlijnen en protocollen. Zo is in 2023 het onderwerp publieke mobiliteit steeds belangrijker geworden, waarvoor Omnibuzz in intensief gesprek is met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op die manier dragen wij bij aan de financiële continuïteit én een toekomstbestendig vervoerssysteem. Andersom benaderen partijen en samenwerkingsverbanden uit Nederland ons steeds vaker voor advies en ondersteuning. Dit bevestigt dat onze inhoudelijke expertise belangrijk wordt gevonden en dat ons netwerk deze waardevol vindt.

Deelname platform opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer (VDVN)

Het platform is een landelijke samenwerking van gemeenten op het gebied van doelgroepenvervoer (Wmo-, leerlingen-, Jeugdwet- en dagbestedingsvervoer).

Via het platform worden de belangen van gemeenten behartigd. Het is namens gemeenten gesprekspartner voor landelijke partners; de taxisector (KNV) en betrokken ministeries. Er is een nauwe samenwerking met de VNG. Het is uniek en belangrijk omdat de specifieke belangen van

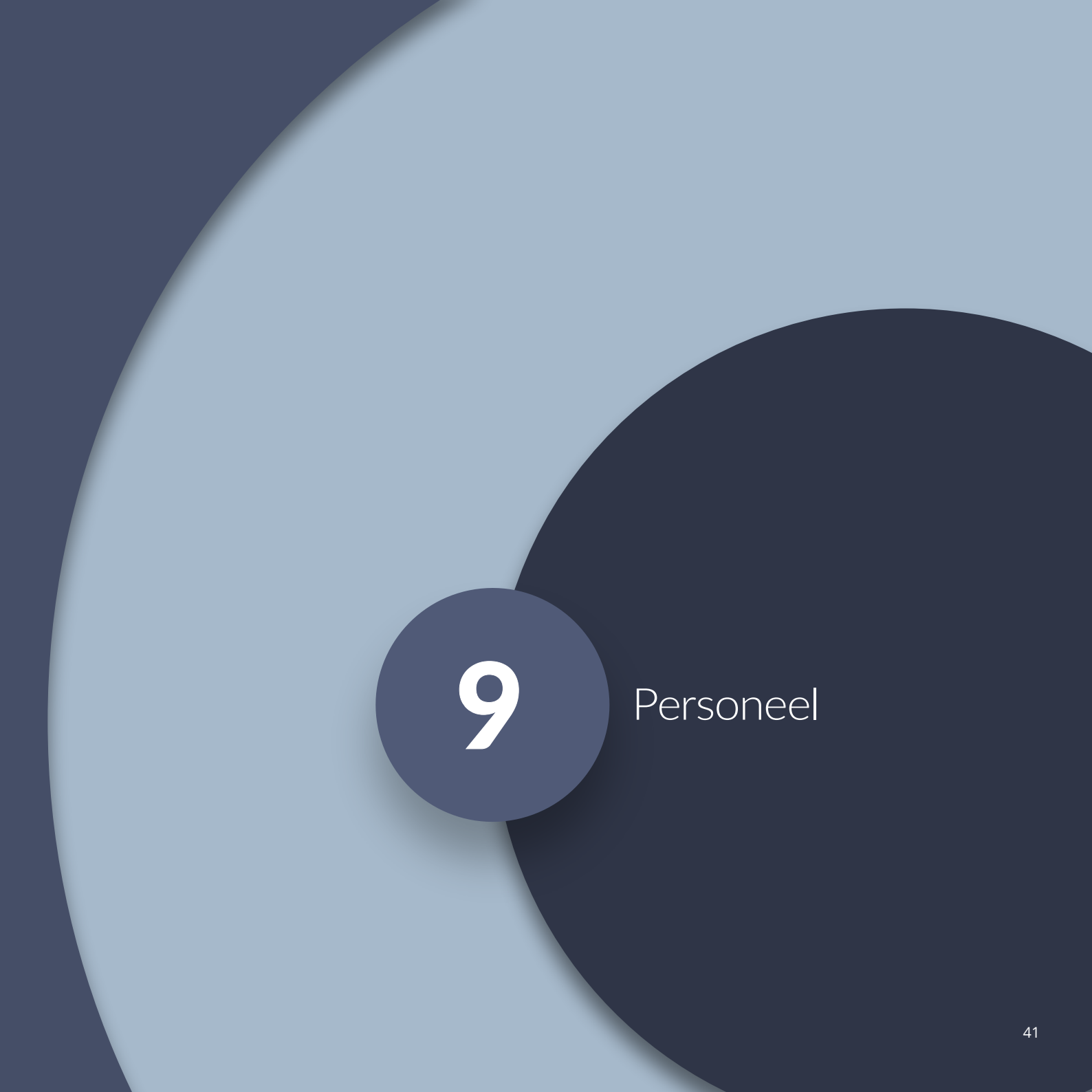
gemeenten op het thema doelgroepenvervoer niet elders landelijk zijn belegd.

Voor Omnibuzz en de deelnemende gemeenten betekent dit platform:

- 1** Het professioneel delen en beschikbaar maken van kennis en informatie. Het platform is een professioneel georganiseerd platform voor kennis- & informatiedeling tussen zowel de opdrachtgevers onderling, als tussen de opdrachtgevers en bestaande kennisorganisaties (CROW, PIANO, etc.).
- 2** Coördinatie op thema's waar een landelijke en/of grootschalige aanpak nodig is. Via het platform werken gemeenten samen op landelijke thema's. Denk hierbij aan verduurzaming van het doelgroepenvervoer en integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Het geeft gecoördineerde (niet-bindende, maar wel dringende) beleidsadviezen. Via dit platform werken gemeenten ook samen als acute aanpak nodig is. Denk hierbij aan concrete maatregelen en afspraken met de taxisector in het kader van de COVID-19 pandemie.
- 3** Behartiging van gedeelde belangen. Het vertegenwoordigt gemeenten en is gesprekspartner bij landelijke essentiële overleggen met ministeries en de taxisector. Ze is hierin veel slagvaardiger dan gemeenten afzonderlijk. Denk hierbij aan landelijk beleid met betrekking tot de jaarlijkse NEA-index.

Gedurende 2023 heeft de VDVN onder andere aandacht besteed aan de positie van leerlingenvervoer en heeft onderdeel uitgemaakt van het expertteam van het ministerie. Daarnaast is gewerkt aan een standaard herzieningsclausule om binnen langlopende contracten zero emissie rolstoelbussen te integreren in het vervoerssysteem, met de juiste aandacht voor het toe te passen tarief.





9

Personeel

9. Personeel

9.1 Personeelsbeleid

Begin 2022 heeft de directie de wens uitgesproken het thema 'integriteit' binnen Omnibuzz verder te ontwikkelen en te verankeren in de organisatie. Om dit handen en voeten te geven, is in het najaar van 2022 gestart met een aantal interactieve workshops voor alle medewerkers.

In het laatste kwartaal van 2023 is de aanzet gegeven dit begin 2024 een vervolg te geven door middel van een online-dilemmatraining.

Daarnaast is gewerkt aan het verder optuigen van het vitaliteitsbeleid door te werken aan de introductie van de leasefiets. Dit zal in 2024 een vervolg krijgen.

9.2 Opleidingen en ontwikkeling

Ook in 2023 hebben medewerkers weer gebruik kunnen maken van de diverse trainingen van de IGOM-academie. Daarnaast kunnen medewerkers indien noodzakelijk of wenselijk gebruik maken van het opleidingsbudget.

Er is binnen de organisatie veel aandacht voor de ontwikkeling en, indien mogelijk, doorstroom van medewerkers. Ook in 2023 zijn enkele medewerkers binnen de organisatie van functie veranderd.

9.3 Ziekteverzuim

Het totale ziekteverzuim is in 2023 fors gedaald ten opzichte van 2022: van 10,6% over geheel 2022 naar 6,3% over 2023.

9.4 Overig

Het personeelshandboek is qua vormgeving aangepast zodat de diverse onderdelen gemakkelijker te vinden zijn. Verder zijn er voorlichtingssessies gegeven door het ABP om medewerkers meer bekend te maken met hun pensioen en de mogelijkheden en beperkingen die dit pensioen heeft.



10

Communicatie

10. Communicatie

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

Dit statement hebben wij medio 2023 opgesteld. In de afgelopen jaren heeft Omnibuzz veel tijd en energie gestoken in het toegankelijk maken van haar website en documenten. In 2023 zijn de eerste drempelvrije sjablonen voor onze beleidsdocumenten ontwikkeld. De medewerkers die met deze sjablonen gaan werken, krijgen een uitleg over hoe deze documenten te gebruiken.

Omdat er veel speelt rondom het thema digitoegankelijkheid, begrijpelijke taal en Woo neemt de communicatieadviseur deel aan de vakgroep digitale dienstverlening (voorheen het intergemeentelijk toegankelijkheidsoverleg). Onder het motto: veel weten meer dan één, worden in dit overleg onder andere ervaringen uitgewisseld over deze onderwerpen en de consequenties die het heeft

voor de communicatie(middelen) van gemeenten.

10.1 Schrijftraining

Daarnaast is ook een schrijftraining ‘begrijpelijk schrijven op B1-niveau’ ontwikkeld. Alle medewerkers die contact met klanten hebben, zullen deze training begin 2024 volgen. In deze schrijftraining, die elk jaar herhaald zal worden, staat bovenstaande centraal: schrijven en spreken in begrijpelijke taal.

10.2 Algemene communicatie

Interne communicatie

Er vinden op reguliere basis werkoverleggen plaats tussen directeur, managers, teamleiders en supervisors en de communicatieadviseur. Onze medewerkers zijn geïnformeerd over actuele onderwerpen via directiebrieven en Sharepoint (Intranet).

Externe communicatie

Externe communicatie vindt plaats met:

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

(raadsinformatiebijeenkomsten).

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

Raadsinformatiebijeenkomsten

Omnibuzz organiseert twee keer per jaar voor alle raadsleden een raadsinformatiebijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst praten wij de raadsleden bij over wat wij gedaan hebben, wat onze plannen zijn en over specifieke onderwerpen als daar aanleiding voor is. Deze bijeenkomsten vinden digitaal plaats. Helaas constateren wij dat het aantal deelnemende raadsleden steeds meer terugloopt. Wat hiervan de oorzaak is, is niet bekend.

10.3 Reguliere communicatiewerkzaamheden

In 2023 zijn, net als in voorgaande jaren, reguliere communicatiewerkzaamheden uitgevoerd. Hieronder vallen onder andere:

- › Nieuwsbrieven aan klanten.
- › Klantbrieven.
- › Vervangen van onze taxipoints.
- › Actualiseren van folders.

- › Actueel houden van de website.
- › Het maken van nieuw fotomateriaal
- › ‘Omnibuzz in cijfers’ (banner met algemene data over Omnibuzz).
- › Factsheet kwaliteitsbeheer.
- › Onderhouden van mediacontacten.

Nieuwsbrieven

In 2023 zijn drie nieuwsbrieven aan onze klanten verzonden.

Klantbrieven

In 2023 zijn de klantenpassen vervangen. Onze klanten hebben een klantbrief hierover ontvangen waarin duidelijk en in begrijpelijke taal is uitgelegd waarom wij de klantpassen vervangen hebben.

Folders

In 2023 hebben de groepsrittenfolder en de folder over de Voor Elkaar Pas een facelift gekregen.

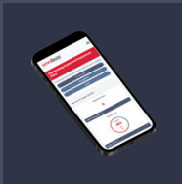
Website

In 2021 heeft Omnibuzz de A-status voor haar website gekregen. In 2023 hebben wij ReadSpeaker op onze website geïmplementeerd zodat onze website nog beter toegankelijkheid is. Tevens zijn de webteksten, daar waar nodig, geactualiseerd.

In de loop van 2023 heeft webbeheerder bartistiek Design ons geadviseerd een nieuwe website te realiseren. Aanleiding van dit advies is dat het huidige content managementsysteem (CMS) 7 jaar oud is en dat er medio 2024 geen updates meer kunnen worden uitgevoerd, hetgeen betekent dat onze website niet meer veilig is. Besloten is dit advies op te volgen en in de tweede helft van 2023 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor het realiseren van een nieuwe website. Het streven is dat deze medio 2024 klaar is.

Actualisatie mailadressenbestand klanten

Omdat het merendeel van onze klanten nog steeds de nieuwsbrief en overige correspondentie per post ontvangt, hebben



Omnibuzz website		
Aantal bezoekers		
98.300		
Aantal pagina's		
309,000		
Nieuwsbrief 18	Nieuwsbrief 19	Nieuwsbrief 20
Papieren versie	Papieren versie	Papieren versie
22,280	21,699	21,170
Online versie	Online versie	Online versie
14,791	15,276	16,020

wij in 2023 diverse keren een oproep aan onze klanten gedaan met het verzoek een mailadres door te geven zodat onze verzendkosten minder hoog uitvallen. De oproepen hebben opgeleverd dat ons mailadressenbestand is geactualiseerd en dat het aantal mailadressen is toegenomen. Wij zijn ons ervan bewust dat een deel van onze klanten niet digitaal vaardig is. Zij blijven onze informatie vanzelfsprekend per post ontvangen.

ChatGPT

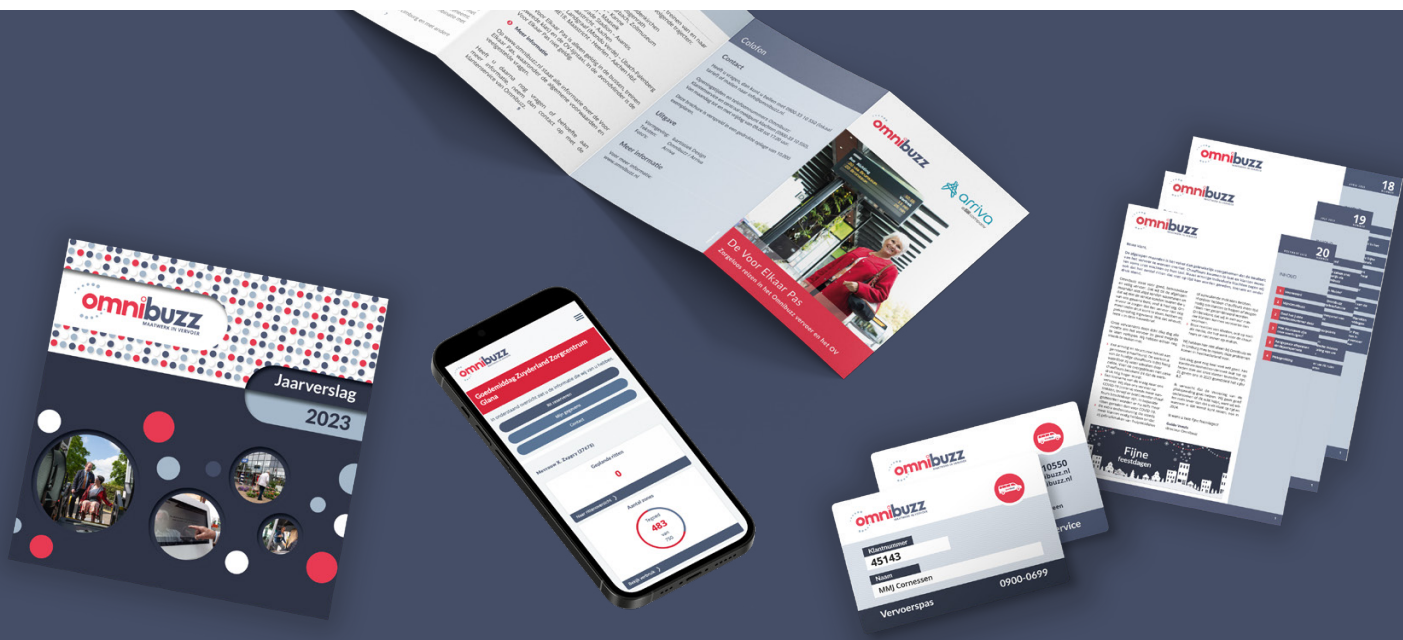
In 2023 is er veel aandacht geweest voor dit onderwerp. Ook bij Omnibuzz is er behoefte aan het opstellen van een protocol en algemene tips over het gebruik van ChatGPT. De eerste bevindingen zijn in 2023 in kaart gebracht. Begin 2024 zullen het protocol voor het gebruik van ChatGPT en de tips en adviezen over het gebruik van ChatGPT voor de medewerkers opgesteld worden en door het MT worden vastgesteld.

10.4 Projecten

In 2023 is Omnibuzz gestart met een aantal projecten zoals:

- › Leerlingenvervoer Midden-Limburg.
- › Publieke mobiliteit.
- › Pilot gratis reizen niet Wmo-klanten.
- › MijnOmnibuzz: kick-off MijnOmnibuzz in ons kantoor met klantengroep die heeft meegedacht en getest. Verdere uitrol onder klanten en realiseren van aantal informatieve video's voor MijnOmnibuzz.
- › Wijziging GR.

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





11

Programma-
verantwoording

11. Programmaverantwoording

11.1 De programmarekening

	Begroting 2023-1				Begroting 2023-2	
	Baten	Lasten	Saldo		Baten	
Programma Vervoer						
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.110.415	€ 24.110.415	€ -	-	
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ -	€ -	€ -	-	
Algemene dekkingsmiddelen						
0.5 Treasury	€ -	€ 13.517	€ 13.517	€ 5.000		
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.173.932	€ -	€ -24.173.932	€ 24.628.786		
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ -	€ -	€ 129.250		
Overhead						
0.4 Overhead Wmo	€ 2.606.748	€ 2.606.748	€ -	€ 2.900.680		
0.4 Overhead GGZ	€ -	€ -	€ -	€ 6.666		
Onvoorzien						
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -	-	
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 26.780.680	€ 26.780.680	€ -	€ 27.670.382		
Incidenteel						
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -	-	
Onttrekkingen aan de reserves						
- Algemene Reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	-	
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.949	€ -	€ -6.949	€ 6.125		
- Bestemmingsreserve Personeel 30 gemeenten	€ 15.805	€ -	€ -15.805	€ 15.805		
- Bestemmingsreserve Personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -	€ -	-	
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 22.754	€ -	€ -22.754	€ 21.930		
Structureel en reëel evenwicht	€ 26.803.434	€ 26.780.680	€ -22.754	€ 27.692.312		

Voor de verdeling van baten/lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hierover voorschrijft. Uitgangspunt is dat lasten en baten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten. Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan activiteiten/taken/producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd. Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld 0.4 ‘Overhead’ zijn, conform de definitie van overhead volgens het kader van BBV, alle

kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces.

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

			Realisatie 2023		
Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	
€ 24.570.024	€ 24.570.024	€ 422.900	€ 23.502.873	€ 23.079.972	
€ 129.250	€ 129.250	€ -	€ 163.115	€ 163.115	
€ 13.763	€ 8.763	€ 233.563	€ 17.921	€ -215.642	
€ -	€ -24.628.786	€ 24.628.788	€ -	€ -24.628.788	
€ -	€ -129.250	€ 129.251	€ -	€ -129.251	
€ 2.900.680	€ -	€ 2.900.680	€ 2.657.742	€ -242.938	
€ 6.666	€ -	€ 6.666	€ 955	€ -5.711	
€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ -	
€ 27.670.382	€ -	€ 28.321.849	€ 26.342.606	€ -1.979.243	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -6.125	€ 74.807	€ -	€ -74.807	
€ -	€ -15.805	€ 15.805	€ -	€ -15.805	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -21.930	€ 90.612	€ -	€ -90.612	
€ 27.670.382	€ -21.930	€ 28.412.461	€ 26.342.606	€ -2.069.855	

- contractmanagement).
- › In- en externe communicatie met uitzondering van klantcommunicatie.
 - › Juridische zaken.
 - › Bestuurszaken en bestuursondersteuning.
 - › Informatievoorziening en automatisering.
 - › Facilitaire zaken en huisvesting.
 - › Documentaire informatievoorziening.
 - › Managementondersteuning van het primaire proces.
 - › Leidinggevend primair proces (hiërarchisch).

Onder 0.5 ‘Treasury’ zijn de rente- en bankkosten/ opbrengsten opgenomen. Voor het jaar 2023 bestaat dit bedrag uit bankkosten en renteopbrengsten. De kosten direct toe te rekenen aan het Wmo-doelgroepenvervoer zijn opgenomen onder het taakveld 6.6 ‘Maatwerkvoorzieningen (Wmo)’. Dit zijn de vervoerslasten inclusief de lasten van de continuïteitafspraken met de vervoerders en de lasten van de afdeling uitvoering (regie), exclusief de manager uitvoering. De lasten van de manager uitvoering worden, conform de definitie overhead, onder overhead opgenomen. Ook zijn

hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus malus en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan uit loon- en beheerkosten.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakveld 6.6 'Maatwerkvoorzieningen (Wmo)' bestaan uit opbrengsten van VEP-ritten, ritten van de klanten boven budget en eveneens als enkele pgb-klanten. De baten voor taakveld 6.6 'Maatwerkvoorzieningen (Wmo)' bestaan daarnaast uit gemeentelijke bijdragen.

In 2023 zijn er geen toevoegingen aan de reserves gedaan die de exploitatie rechtstreeks raken. In 2023 is een bedrag van € 74.807,- onttrokken aan de bestemmingsreserve 'ICT'. Deze is ook in de voorliggende jaarrekening verwerkt. Het algemeen bestuur heeft hiermee ingestemd in haar vergaderingen van 3 juli 2019 en 8 december 2021 inzake dekking voor de kosten van MijnOmnibuzz, dekking van de afschrijvingslasten van investeringen uit het verleden, de aanbesteding ICT en OMA 2.0. Daarnaast is een bedrag van € 15.805,- onttrokken aan de bestemmingsreserve 'Personeel 30 gemeenten', conform besluit van het algemeen bestuur op 8 december 2021 ten behoeve van de afvloeiingsregeling van een oud-medewerker. Voor de specificatie hiervan wordt verwezen naar 17.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten' op pagina 94. Voor de splitsing tussen de structurele en incidentele baten en lasten en het daarbij behorende structureel en reëel evenwicht wordt verwezen naar de tabel 'Rekening per programma'.

Tevens is er in de tabel 'Rekening per programma' een splitsing gemaakt tussen het Wmo- en GGZ-vervoer. Het GGZ-vervoer wordt verantwoord onder de noemer 6.72C 'Jeugdhulp dagbesteding'.

11.2 Beleidsindicatoren

Conform het 'Besluit begroting en verantwoording' dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren op te nemen. Deze beleidsindicatoren lichten de effecten van het beleid toe. Hieronder zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren over het boekjaar 2023 opgenomen.

Indicator	2023	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	Fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,37	Kosten per inwoner	Eigen jaarrekening
Externe inhuur	0,7%	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	Eigen jaarrekening
Overhead	10,1%	% van totale lasten	Eigen jaarrekening

11.3 Verplichte paragrafen

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

- › Weerstandsvermogen en risicomangement (zie 11.4 op pagina 51).
- › Financiering (zie 11.6 op pagina 55).
- › Bedrijfsvoering – rechtmatigheidsverantwoording (11.7 op pagina 58).

11.4 Weerstandvermogen en risicomanagement

Het weerstandvermogen 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 weerstandvermogen 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 weerstandvermogen. De weerstandscapaciteit, geconfronteerd met de risico’s, leidt tot een weerstandsratio van 1,18.

Risicomanagement

Bij het opstellen van het bedrijfsplan is een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico’s waarmee Omnibuzz kan worden geconfronteerd. Voor deze risico’s zijn vervolgens ook maatregelen benoemd om deze zo goed mogelijk te beheersen. Op basis van deze risico-inventarisatie en de bijbehorende beheersmaatregelen is een inschatting gemaakt van de financiële impact en de kans dat de risico’s zich voordoen. Gedurende 2023 is een actualisatie van deze risico-inventarisatie gemaakt waarbij rekening is gehouden met actuele ontwikkelingen. 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					✓		

Het beleid van Omnibuzz is zodanig ingericht dat minimaal één keer per 5 jaar de nota ‘Reserves en Voorzieningen’ geactualiseerd dient te worden. De meest recente actualisering heeft in 2023 plaatsgevonden en is vastgesteld door het algemeen bestuur van Omnibuzz op 20 december 2023.

Op basis van een risico-inventarisatie en impactanalyse is het minimale (€ 550.000,-) en maximale (€ 760.000,-) benodigde

weerstandvermogen en hiermee de hoogte van de algemene reserve berekend. Risicomanagement maakt onderdeel uit van de planning & control cyclus binnen Omnibuzz. In dit kader wordt regelmatig getoetst of de aanwezige weerstandscapaciteit afdoende is om de risico's waarmee Omnibuzz geconfronteerd wordt af te dekken.

In 2023 heeft een dotering aan de algemene reserve plaatsgevonden, naar aanleidingen van het opheffen van de bestemmingsreserve 'Personeel 10 gemeenten'. Na dotering heeft voor eenzelfde bedrag van € 13.572,- een onttrekking aan de algemene reserve plaatsgevonden na uitkering aan de 10 oud-Omnibuzz gemeenten. Het actuele saldo van de algemene reserve is hiermee per saldo ongewijzigd gebleven en bedraagt ultimo 2023 € 900.000,-. Hiermee is deze dus hoger dan het geactualiseerde weerstandvermogen en derhalve ruim voldoende om de gecalculeerde risico's en bijbehorende financiële impact af te dekken. Het algemeen bestuur kan in de toekomst besluiten om de hoogte van de algemene reserve af te bouwen naar het niveau van de geactualiseerde weerstandscapaciteit door het surplus bedrag ad € 140.000,- terug te betalen aan de deelnemende gemeenten.

Naast de algemene reserve is er ultimo 2023 ook sprake van een bestemmingsreserve ter hoogte van in totaal € 35.244,-. In 2022 betrof dit nog een drietal bestemmingsreserves. De bestemmingsreserve 'Personeel 10 gemeenten' is zoals voorgaand beschreven opgeheven. Daarnaast is de bestemmingsreserve 'Personeel 30 gemeenten' volledig benut als gevolg van de afvloeiingsregeling met een oud-medewerker. Aan deze bestemmingsreserve is € 15.805,- onttrokken in 2023, conform besluit van het algemeen bestuur op 8 december 2021.

De bestemmingsreserve ICT bedraagt ultimo 2023 € 35.244,-. Voor het boekjaar 2023 heeft tevens een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur van 3 juli 2019 en 8 december 2021:

- Realisatie MijnOmnibuzz.
- Dekking afschrijvingskosten van investeringen.
- Dekking aanbesteding ICT.
- Dekking OMA 2.0 (klantsysteem).

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 74.807,-.

Het resterende saldo zal besteed worden aan de dekking van toekomstige afschrijvingen en kosten voor MijnOmnibuzz .

Het verloop van deze verschillende reserves is in bijgevoegde tabel inzichtelijk gemaakt, waarbij ook rekening is gehouden met het onderscheid tussen de bestemmingsreserve 'Personeel' van de oud-Omnibuzz-gemeenten en de 30 huidige Omnibuzz gemeenten.

Tabel staat van reserves

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat voorgaand boekjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2023	Bestemming van het resultaat 2023	Reserves na bestemming ultimo 2023
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	900.000	-	-	13.572	13.572-	900.000	-	-	900.000
Totaal algemene reserve	900.000	-	-	13.572	13.572-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserves									
Programma Wmo-vervoer									
Bestemmingsreserve									
Bestemmingsreserve Personeel 10 gemeenten	13.572	-			13.572-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve Personeel 30 gemeenten	15.805				15.805-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve ICT	110.051				74.807-	35.244	-	-	35.244
Totaal Bestemmingsreserves	139.428	-	-	-	104.184-	35.244	-	-	35.244
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
Te bestemmen resultaat Wmo	3.335.388	-		-	3.335.388-	-	2.095.839	-	2.095.839
Te bestemmen resultaat GGZ	46.847				46.847-		25.984-		25.984-
Totaal Resultaat voor bestemming	3.382.235	-	-	-	3.382.235-	-	2.069.855	-	2.069.855
Totaal Reserves	4.421.663	-	-	13.572	3.499.991-	935.244	2.069.855	-	3.005.099

11.5 Financiële kengetallen

Omnibuzz neemt op grond van het BBV in de paragraaf weerstandsvermogen een zestal financiële kengetallen op. De stand van zaken van deze kengetallen geeft samen met het weerstandsvermogen inzicht in de financiële positie. Het gaat om de volgende financiële kengetallen:

- › Netto schuldquote.
- › Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.
- › Solvabiliteitsratio.
- › Structurele exploitatieruimte.

- › Grondexploitatie.
- › Belastingcapaciteit.

Netto schuldquote

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

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

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

Solvabiliteitsratio

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

Structurele exploitatieruimte

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

Grondexploitatie (niet van toepassing voor Omnibuzz)

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

Belastingcapaciteit (niet van toepassing voor Omnibuzz)

Met het vaststellen van het opcenten tarief wordt bepaald hoeveel extra ruimte er is om eigen lasten te dragen. Het BBV bevat geen normen voor deze kengetallen. In bijgevoegde tabel zijn de uitkomsten van de zes kengetallen opgenomen.

Kengetallen	Verloop van de kengetallen		
	Jaarverslag 2022	Begroting 2023-2	Jaarverslag 2023
Netto schuldquote	-16%	-3%	-9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-16%	-3%	-9%
Solvabiliteitsratio	69%	21%	40%
Structurele exploitatieruimte	12%	-0,08%	7%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Uit de tabel blijkt dat de netto schuldquote negatief is. Een negatieve uitkomst geeft aan dat Omnibuzz geen schulden heeft.

De solvabiliteitsratio stijgt ten opzichte van de begroting 2023-2 aangezien de middellange termijnen effecten van de COVID-19 pandemie tot een daling van de vervoerkosten heeft geleid en hiermee tot een positief resultaat voor de gemeenten qua resultaatbestemming. In 2023 is de structurele exploitatieruimte bij Omnibuzz 7% vanwege het positief gerealiseerde saldo van de structurele baten en lasten. De structurele baten en lasten worden volledig afgedekt door de Omnibuzz-gemeenten. Tekorten worden aangevuld en enige overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

11.6 Financiering

De financiering van Omnibuzz vindt plaats door een bijdrage van de deelnemende gemeenten. Ten aanzien van de financiering is het kasgeldlimiet en de renterisiconorm van belang. Hieronder komen deze aspecten nader aan de orde.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet geeft aan tot welk bedrag korte financiering mogelijk is. Onder korte financiering wordt in de Wet FIDO verstaan leningen met een rente typische looptijd korter dan één jaar. De kasgeldlimiet wordt bepaald als een percentage van het begrotingstotaal. Bij ministeriële regeling is dit percentage voor de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz vastgesteld op 8,2%.

Concreet betekent dit dat de netto vlottende schuld per kwartaal de kasgeldlimiet niet mag overschrijden.

De kasgeldlimiet ziet er als volgt uit:

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 1.362.404	€ 5.824.743	€ -4.462.340
Kwartaal 2	€ 1.369.219	€ 6.033.805	€ -4.664.586
Kwartaal 3	€ 1.225.962	€ 3.395.699	€ -2.169.737
Kwartaal 4	€ 4.490.067	€ 7.154.959	€ -2.664.892
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 2.111.913	€ 5.602.302	€ -3.490.389
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 3.490.389		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2022		€ 27.670.382	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.268.971	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 5.759.360	

Omnibuzz is in 2023 ruim binnen de kasgeldlimiet gebleven. Dit is te verklaren door de middellange termijn effecten van de COVID-19 pandemie en hieruit voortvloeiende continuïteitsafspraken met de vervoerders. Hierdoor heeft Omnibuzz gedurende 2023 meer vlottende middelen dan vlottende schulden tot haar beschikking gehad. Daarnaast stijgen de vlottende schuld en vlottende middelen in Q4 2023 evenredig in verband met de reeds ontvangen voorschotten van de gemeenten inzake Q1 2024.

Rente risiconorm

De renterisiconorm is direct gerelateerd aan het budgettaire risico en heeft als doel het renterisico bij herfinanciering te beheersen. De renterisiconorm houdt in dat de jaarlijks verplichte aflossingen en de renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal. Aangezien Omnibuzz op dit moment geen gebruikmaakt van externe financiering, voldoet zij aan deze norm.

Schatkistbankieren

Het wetsvoorstel ‘Verplicht schatkistbankieren’ is op 13 december 2013 in het Staatsblad gepubliceerd. De wet is op 15 december 2013 van kracht geworden en ingevoerd voor gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen. Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden krijgen op de deposito’s een rente vergoed die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt op leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het onttrekken niet kunnen worden herbelegd en naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Omnibuzz mag een drempelbedrag buiten de schatkist aanhouden van maximaal € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de 500.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet hof)

De Europese eisen en afspraken over reductie van het begrotingstekort en de staatsschuld vormen de basis van de Wet Hof. De middellange termijn doelstelling is het op termijn verkrijgen van begrotingsevenwicht in stappen van 0,5% bbp per jaar. Omdat ook gemeenten, provincies, waterschappen en Gemeenschappelijke Regelingen bijdragen aan het begrotingstekort van de collectieve sector, bepaalt het wetsvoorstel dat niet alleen het Rijk maar ook de decentrale overheden zich moeten houden aan de doelstellingen uit het aangescherpte Stabiliteits- en Groeipact.

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

Nr	Omschrijving	2023 x € 1.000 Verslagjaar	2023-2 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar (na wijziging)	2023-1 x € 1.000 Huidig begrotingsjaar
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	1.979	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	46	45	45
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	44	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:	0	0	0
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	1.981	45	45

11.7 Bedrijfsvoering - Rechtmatigheidsverantwoording

Vanaf verslagjaar 2023 legt het dagelijks bestuur door middel van de rechtmatigheidsverantwoording in de jaarrekening verantwoording af over het rechtmatig handelen aan het algemeen bestuur. Om dit te kunnen bewerkstelligen is in 2023 de interne audit geactualiseerd en uitgevoerd en zijn er meerdere verordeningen en protocollen aangepast.

Daarnaast zijn dit jaar enkele processen en vormen van informatievoorziening geoptimaliseerd om ook zo de onderbouwing van de rechtmatigheidsverantwoording te versterken.

Op basis hiervan is het dagelijks bestuur van mening dat de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. Er zijn hierbij geen afwijkingen geconstateerd die de verantwoordingsgrens hebben overschreden.

Tevens wordt de rapportagetolerantie (€ 50.000) niet overschreden. In onderstaande wordt een overzicht gegeven op enkele geconstateerde afwijkingen.

Er is geen overkoepelend M&O-beleid aanwezig bij Omnibuzz

Binnen Omnibuzz is er geen overkoepelende nota rondom het M&O-beleid aanwezig. Bij het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium wordt het M&O-beleid gevolgd zoals dit afgestemd is met de gemeenten. Het hebben van een overkoepelend M&O-beleid is niet verplicht, maar het versterkt wel de onderbouwing van de rechtmatigheidsverantwoording. Voor 2024 staat daarom de realisatie van een overkoepelend M&O-beleid gepland.

Operationaliseren normenkader

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

DataB

Tenslotte is er een onzekerheid geconstateerd omtrent de aanbesteding van Data B. Mailservice B.V. De financiële omvang van de dienstverlening is dit jaar namelijk onvoorzien gegroeid tot een bedrag van € 72.000, hetgeen boven het maximum van de gehanteerde aanbestedingsvorm (€ 70.000) uitkomt. Om deze onzekerheid in de toekomst te voorkomen staat een nieuwe aanbesteding van deze dienst op de planning voor 2024. Daarnaast is de spendanalyse uitgebreid om dit soort onzekerheden tijdig vast te kunnen stellen en er actie op te kunnen ondernemen.

11.8 Bedrijfsvoering

Ziekteverzuim

Het totale ziekteverzuim is in 2023 fors gedaald ten opzichte van 2022: van 10,6% over geheel 2022 naar 6,3% over 2023.

Bedrijfsvoering

Voor de realisatie en de stand van zaken omtrent de beleidsvoornemens op het vlak van bedrijfsvoering verwijzen wij naar het jaarverslag.







12

Balans

12. Balans

Activa	31-dec-2022	31-dec-2023	Passiva	31-dec-2022	31-dec-2023
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investerings met een economisch nut	348.302	340.206	Egalisatiereserve	-	-
Financiële vaste activa	-	-	Bestemmingsreserve	139.428	35.244
			Resultaat voor bestemming Wmo	3.335.388	2.095.839
			Resultaat voor bestemming GGZ	46.847	-25.984
			Voorzieningen	-	-
			Langlopende schulden	-	-
Totaal vaste activa	348.302	340.206	Totaal vaste passiva	4.421.663	3.005.099
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.109.704	5.948.359	Overige schulden	1.567.046	2.232.070
Overige vorderingen	329.047	408.568			
			Overlopende passiva:		
Liquide middelen	290.695	568.157	Te betalen verplichtingen	383.056	506.730
Overlopende activa	321.326	229.876	Voorschotbedragen: Overige Nederlandse overheidslichamen	27.309	1.751.267
Totaal vlottende activa	6.050.772	7.154.959	Totaal vlottende passiva	1.977.411	4.490.067
Totaal generaal	6.399.074	7.495.166	Totaal generaal	6.399.074	7.495.166

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven - produktenrekening 2023

Alle bedragen in €		Huidig dienstjaar								
	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschr. of afl.) in het dienstjr.	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingsw) aan het einde van het dienstjr. (kol. 2+3-4)	% of andere maatstaf van afschr.	Taal van de afschrijving / aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjr.	(Extra) afschrijvingen van kapitaaluitgaven in het dienstjr.	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekkingen in het dienstjr.	Boekwaarde aan het begin van het dienstjr. (kol. 2-7)	Boekwaarde aan het einde van het dienstjr. (kol. 10-8-9)
Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	Kolom 5	Kolom 6	Kolom 7	Kolom 8	Kolom 9	Kolom 10	Kolom 11
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	101.875	29.711	-	131.586	10,00%	-	20.725	-	101.875	110.861
Hardware	23.556	14.048	-	37.604	33,33%	-	11.877	-	23.556	25.727
Inrichting en verbouwing	88.232		-	88.232	4,00%	-	4.398	-	88.232	83.834
Technische installaties	91.274	-	-	91.274	6,67%	-	7.906	-	91.274	83.368
Software	43.365	-	-	43.365	10,00%	-	6.949	-	43.365	36.416
Totaal Wmo-vervoer	348.302	43.759	-	392.061		-	51.855	-	348.302	340.206
Totaal-generaal	348.302	43.759	-	392.061		-	51.855	-	348.302	340.206

12.1 Toelichting op de balans

Activa

De debetzijde van de balans bestaat uit de materiële vaste activa en de vlottende activa. Deze posten komen hieronder aan de orde.

Materiële vaste activa (ad € 340.206,-)

De materiële vaste activa hebben primo 2023 een waarde van € 348.302,-. Gedurende 2023 is er voor € 43.759,- geactiveerd, voornamelijk voor de inrichting van vergaderruimtes, de optimalisatie van de akoestiek voor het callcenter en de aanschaf van hardware. Rekening houdende met de afschrijvingen in 2023 ad € 51.855,- resteert een saldo

ultimo 2023 ad € 340.206,-. Bovenstaand is een overzicht opgenomen van de activa. Deze investeringen behoren tot de categorie investeringen met economisch nut.

Financiële vaste activa (ad € 0,-)

Gedurende 2023 zijn geen financiële vaste activa geactiveerd, derhalve bedraagt het saldo € 0,-.

Vlottende activa (ad € 7.154.959,-)

De vlottende activa bestaan uit uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar, overige vorderingen, liquide middelen en overlopende activa. Deze posten worden hieronder verder toegelicht.

Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (ad € 5.948.359,-)

Dit betreft de gelden welke op de Ministerie van Financiën rekening staan in het kader van Schatkistbankieren. Het positieve saldo op deze rekening wordt verklaard door het positieve resultaat van 2023 en de reeds ontvangen voorschotten van de gemeenten inzake Q1 2024.

Overige vorderingen (ad € 408.568,-)

Dit betreft nog te innen bedragen van debiteuren, voornamelijk klanten en voor een deel nog te ontvangen malussen van vervoerders. Het merendeel van de vorderingen is in 2024 ontvangen c.q. verwachten wij te ontvangen.

Liquide middelen (ad € 568.157,-)

Het saldo liquide middelen van Omnibuzz ultimo boekjaar 2023 bedraagt in totaal € 568.157,-. De gelden zijn direct opvraagbaar. Het saldo is als volgt opgebouwd:

Type	Saldo
Betaalrekening BNG Wmo	€ 503.073
Betaalrekening BNG GGZ	€ 60.952
Betaalrekening Rabobank	€ 4.132
Totaal	€ 568.157

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

Tabel berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
(1)	Drempelbedrag	1000			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	294	280	560	566
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	706	720	440	434
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	27.670			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	27.670			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. Als het begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	1000			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	26.450	25.514	51.522	52.077
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	294	280	560	566

Overlopende activa (ad € 229.876,-)

De overlopende activa betreft voor het merendeel de nog te factureren omzet. Dit zijn onder andere nog te ontvangen bijdragen van klanten voor de Voor Elkaar Pas, de klantbijdragen over december voor de Voor Elkaar Pas, de rente opbrengsten Q4 2023 en de nog door te belasten kosten leerlingenvervoer aan de leerlingenvervoer-gemeenten. Deze kosten voor het leerlingenvervoer zijn separaat geadministreerd en geparkeerd op de balans zodat deze in 2024 doorbelast kunnen worden. Het restant saldo bestaat voornamelijk uit transitorische posten.

Passiva

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

Eigen vermogen (ad 3.005.099,-)

Het eigen vermogen bestaat uit de algemene reserve, de bestemmingsreserve en het resultaat voor bestemming. Het resultaat voor bestemming is gesplitst in het resultaat voor bestemming Wmo en resultaat voor bestemming GGZ. Een overzicht hiervan is in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel Staat van Reserves - produktenrekening 2023

Alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat voorgaand boekjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen/ beschikking over de reserve/ voorz.	Saldo aan het einde van het dienstjaar	Nog te bestemmen resultaat 2023	Bestemming van het resultaat 2023	Reserves na bestemming ultimo 2023
Reserves									
Algemene reserve									
Algemene reserve	900.000	-	-	13.572	13.572-	900.000	-	-	900.000
Totaal algemene reserve	900.000	-	-	13.572	13.572-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserves									
Programma Wmo-vervoer									
Bestemmingsreserve									
Bestemmingsreserve Personeel 10 gemeenten	13.572	-			13.572-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve Personeel 30 gemeenten	15.805				15.805-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve ICT	110.051				74.807-	35.244	-	-	35.244
Totaal Bestemmingsreserves	139.428	-	-	-	104.184-	35.244	-	-	35.244
Resultaat voor bestemming									
Resultaat boekjaar									
Te bestemmen resultaat Wmo	3.335.388	-		-	3.335.388-	-	2.095.839	-	2.095.839
Te bestemmen resultaat GGZ	46.847				46.847-		25.984-		25.984-
Totaal Resultaat voor bestemming	3.382.235	-	-	-	3.382.235-	-	2.069.855	-	2.069.855
Totaal Reserves	4.421.663	-	-	13.572	3.499.991-	935.244	2.069.855	-	3.005.099

Algemene reserve (ad € 900.000,-)

In 2023 is een dotering en onttrekking voor eenzelfde bedrag aan de algemene reserve gedaan als gevolg van het opheffen van de bestemmingsreserve ‘Personeel 10 gemeenten’. Deze administratieve afwikkeling heeft niet tot een wijziging van het saldo ultimo 2023 van de algemene reserve geleid en het saldo bedraagt € 900.000,-. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee boven de in december 2023 vastgestelde bandbreedte. In 2024 kan het algemeen bestuur besluiten om een onttrekking vanuit de algemene reserve te doen. Hiervoor zal een apart besluit worden voorgelegd aan het algemeen bestuur van Omnibuzz.

Bestemmingsreserve 'Personeel' (ad €0,-)

De bestemmingsreserve 'Personeel' is opgebouwd uit een deel voor de 10 oud-Omnibuzz-gemeenten en een deel voor de 30 huidige Omnibuzz-gemeenten.

In 2023 heeft een dotering aan de algemene reserve plaatsgevonden, naar aanleiding van het opheffen van de bestemmingsreserve 'Personeel 10 gemeenten'. Na dotering heeft voor eenzelfde bedrag van € 13.572,- een onttrekking aan de algemene reserve plaatsgevonden na uitkering aan de 10 oud-Omnibuzz-gemeenten. Het saldo van deze reserve is hierdoor € 0,-.

Daarnaast is de bestemmingsreserve 'Personeel 30 gemeenten' volledig benut als gevolg van de afvloeiingsregeling met een oud-medewerker. Aan deze bestemmingsreserve is € 15.805,- onttrokken in 2023, conform besluit van het algemeen bestuur op 8 december 2021.

Het saldo van deze reserve is hierdoor € 0,-.

Bestemmingsreserve 'ICT' (ad € 35.244,-)

De bestemmingsreserve 'ICT' bedroeg primo 2023 € 110.051,-. In 2023 heeft geen dotering aan deze reserve plaatsgevonden. Voor het boekjaar 2023 heeft een onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoormerkte kosten, die goedgekeurd zijn in het algemeen bestuur van 3 juli 2019 en 8 december 2021:

- › Realisatie MijnOmnibuzz.
- › Dekking afschrijvingskosten van investeringen.
- › Dekking aanbesteding ICT.
- › Dekking OMA 2.0 (klantsysteem).

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 74.807,-.

Het resterende saldo ultimo 2023 ad € 35.244,- zal besteed worden aan de dekking van toekomstige afschrijvingen en kosten voor MijnOmnibuzz.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming Wmo (ad € 2.095.839,-)

Het resultaat over 2023 bedraagt, mede als gevolg van de middellange termijn effecten van de COVID-19 pandemie en gestegen rente opbrengsten, € 2.095.839,-. De bestemming van het resultaat wordt ter vaststelling voorgelegd aan het algemeen bestuur.

Gerealiseerd resultaat voor bestemming GGZ (ad € -25.984,-)

Het resultaat over 2023 bedraagt voor het GGZ-vervoer een negatief bedrag van € 25.984,-. Deze gelden hebben betrekking op het GGZ-vervoer van de gemeente Nederweert en Roermond en dit negatieve resultaat wordt veroorzaakt door een hogere vervoersvraag.

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

Langlopende schulden (ad € 0,-)

Omdat in 2023 geen langlopende schulden zijn aangegaan, bedraagt het saldo € 0,-.

Vlottende passiva (ad € 4.490.067,-)

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

Overige schulden (ad € 2.232.070,-)

De overige schulden bedragen ultimo 2023 € 2.232.070,- en betreffen de eigen bijdrage klanten ontvangen namens de gemeenten Q4 2023 ad € 822.109,-. Daarnaast is het saldo van de crediteurenpost opgenomen onder de overige schulden. Deze heeft voornamelijk betrekking op de afrekening vervoerders Q4 2023. Zowel de uitbetaling eigen bijdrage klanten aan de gemeenten als de afrekening vervoerders zijn begin 2024 uitbetaald.

Te betalen verplichtingen (ad € 506.730,-)

De te betalen verplichtingen bestaan uit nog te betalen facturen en de tussenrekening vervoerders. Deze lopen in 2024 af vanwege de betaaldatum begin 2024.

Voorschotbedragen van overige Nederlandse overheidslichamen (ad € 1.751.267,-)

Dit betreft reeds ontvangen voorschotbedragen over Q1 2024 van meerdere gemeenten.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Met ingang van 12 juni 2017 is Omnibuzz een huurcontract met Buval BV aangegaan voor het pand Geerweg 3 in Sittard-Geleen (eind 2017 is het pand en de huurovereenkomst overgenomen door Two Guys Estate BV). Dit contract heeft een looptijd van 10 jaar met een mogelijke verlenging met 5 jaar. De opzegtermijn voor dit contract bedraagt 12 maanden.

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

In 2017 heeft Omnibuzz ook een contract afgesloten met Arriva inzake de Voor Elkaar Pas. Deze overeenkomst eindigt van rechtswege op 13 december 2031.

Vanaf 1 december 2018 heeft Omnibuzz de ritreserveringssoftware Tamis geïmplementeerd. Hiertoe is met Neone Nederland BV een contract aangegaan voor de duur van 3 jaar. Deze is in 2021 stilzwijgend verlengd.

Daarnaast is met Neone Nederland BV per 1 februari 2019 een service level agreement voor de duur van 3 jaar afgesloten. Dit is stilzwijgend verlengd.

In 2018 is Omnibuzz met Toshiba Tec Netherlands BV een copyrent overeenkomst aangegaan voor een multifunctional voor de duur van 5 jaar. In 2021 is een copyrent overeenkomst aangegaan voor een andere multifunctional met

Sharp Electronics Benelux BV voor de duur van 5 jaar.

In 2019 heeft Omnibuzz het collectief vraagafhankelijk vervoer in het kader van de Wmo aanbesteed voor de 30 Limburgse gemeenten. Als resultaat van deze aanbesteding zijn rechtstreeks contracten afgesloten met zes taxibedrijven die per 1 januari 2020 zijn ingegaan. Deze overeenkomsten hebben een looptijd van vijf jaar tot en met 31 december 2024 met een mogelijke verlenging van nog drie jaar (einddatum 31 december 2027). Deze mogelijk verlenging is in 2023 bekrachtigd door het dagelijks bestuur van Omnibuzz wat betekent dat de contracten tot en met 31 december 2027 doorlopen.

Gedurende de COVID-19 periode heeft Omnibuzz continuïteitsafspraken met de vervoerders gemaakt die in een addendum met de vervoerders zijn vastgelegd. Dit addendum had primair een looptijd tot 1 juli 2023 met een mogelijkheid, op basis van de actuele situatie, de afspraken te verlengen en te actualiseren. Deze verlenging heeft 2 maal plaatsgevonden, en heeft thans een einddatum van 30 juni 2024. In Q2 2024 zal opnieuw beoordeeld worden of een eventuele verlenging aan de orde is.

In juli 2022 is met Detron ICT Beheer BV een raamovereenkomst ten behoeve van levering van diensten ICT-beheer en -onderhoud afgesloten voor de duur van 4 jaar, met 2 keer 1 jaar optie tot verlenging.

WNT-verantwoording 2023 Omnibuzz

Sinds 1 januari 2013 is de 'Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semi-publieke sector' (WNT) van kracht. De WNT is op Omnibuzz van toepassing. Deze wet regelt onder meer dat overheidsinstellingen jaarlijks bezoldigingsgegevens en eventuele ontslagvergoeding van hun functionarissen dienen te publiceren. Voor topfunctionarissen en gewezen topfunctionarissen worden deze gegevens, ongeacht de hoogte, gepubliceerd. Voor het jaar 2023 is de generieke maximum bezoldigingsnorm voor Omnibuzz vastgesteld op € 223.000,-. Dit is inclusief belaste kostenvergoedingen, pensioen en de werkgeverslast.

Publicatie van bezoldigingsgegevens dienen onder meer openbaar te worden gemaakt via het financieel jaarverslag. Bij de definiëring van topfunctionarissen gaat het om personen die tot de hoogste uitvoerende en toezichthoudende organen van een rechtspersoon of instelling behoren en/of hoogst leidinggevend binnen een rechtspersoon of instelling zijn. Hieronder vallen de leden van het algemeen en dagelijks bestuur en de functionarissen die formeel lid zijn van een (centraal) management- of directieteam.

Op basis van de Wet normering topinkomens (WNT) publiceren wij de bezoldiging aan topfunctionarissen. Binnen Omnibuzz gelden de volgende personen als topfunctionaris: de directeur en de bestuursleden. We kennen geen toezichthouders (RvC/RvT) zoals in de WNT omschreven. Onze bestuursleden ontvangen geen bezoldiging.

Tabel WNT-verantwoording

Naam	Functie	Fte	Periode	Bezoldiging
Dhr. G.M.F. Vreuls	Directeur	1,0	2023	€ 161.093

De bezoldiging bestaat uit de volgende componenten:

Component	2023	2022
Beloning	€ 128.044	€ 121.365
Belastbare en variabele onkostenvergoedingen	€ 11.452	€ 32.611
Voorzieningen (pensioen)	€ 21.597	€ 21.996
Totale bezoldiging	€ 161.093	€ 175.973

Bedragen x € 1	Dhr G.M.F. Vreuls
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2023	01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 139.496
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 21.597
Subtotaal	€ 161.093
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000
Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t
Totale bezoldiging 2023	€ 161.093
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t
Gegevens 2022	
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 153.977
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 21.996
Bezoldiging 2022	€ 175.973
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000
Totaal bezoldiging 2022	€ 175.973

Uit bovenstaande blijkt dat de topfunctionarissen binnen Omnibuzz het bezoldigingsmaximum van de WNT niet overschreden hebben. Alle leden die in 2023 zitting hebben gehad in het dagelijks bestuur en algemeen bestuur van Omnibuzz zijn onbezoldigd geweest.

Leden algemeen bestuur

Gemeente	Naam verantwoordelijk wethouder
Beek	Marcel Meurkens
Beesel	Linda Nijssen-van den Beucken
Beekdaelen	Levin de Koster
Bergen	Martijn Buijsse
Brunssum	Vérénice Hermans
Echt-Susteren	Geert Frische
Eijsden-Margraten	Chris Piatek
Gennep	Frank Pubben
Gulpen-Wittem	Frans Derksen
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Kerkrade	Jo Paas
Landgraaf	Ales Schiffflers
Leudal	Huub van Helden
Maasgouw	Math Wilms
Maastricht	Anita Bastiaans
Meerssen	Inge Smeets
Nederweert	Carla Dieteren
Peel en Maas	Thijs van Lierop
Roerdalen	Loes Vestjens
Roermond	Vincent Zwijnenberg
Simpelveld	Andrea Ernes
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Stein	Joep Ummels
Vaals	Erica Jaegers
Valkenburg	Jef Kleijnen
Venlo	Jacques Smeets
Venray	Martin Leenders
Voerendaal	Harry Coenen
Weert	Michèle Ferrière

Leden dagelijks bestuur Omnibuzz

Plaatsnaam	Naam verantwoordelijk wethouder
Beekdaelen	Levin de Koster
Heerlen	Arlette Vrusch (vice-voorzitter)
Horst aan de Maas	Roy Bouten
Maastricht	Anita Bastiaans
Roermond	Vincent Zwijnenberg (voorzitter)
Sittard-Geleen	Ivo Tillie
Venlo	Jacques Smeets

Afwijkingen
Wmo t.o.v.
2023-2



Begroting
Realisatie
2023

Afwijkingen
GGZ t.o.v.
2023-2



13

De programma- rekening

13. De programmarekening

13.1 Algemeen

Het algemeen bestuur heeft op 21 december 2022 de eerste begrotingswijziging 2023-1 en op 5 juli 2023 de tweede begrotingswijziging 2023-2 vastgesteld.

Grondslagen voor resultaatbepaling en waardering

De verslaggevingsvoorschriften die voor een Gemeenschappelijke Regeling gelden zijn weergegeven in het 'Besluit begroting en verantwoording provincie en gemeenten'. Voor de

resultaatbepaling wordt het 'raamwerk BBV' gehanteerd.

Personeelslasten worden in principe toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Als gevolg van het formele verbod op het opnemen van voorzieningen c.q. schulden uit hoofde van jaarlijks terugkerende arbeidsgerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, worden sommige personele lasten verantwoord in het jaar dat uitbetaling plaats vindt. Voor arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van een jaarlijks vergelijkbaar volume wordt dan ook geen voorziening getroffen of op andere wijze een verplichting opgenomen.

	Begroting 2023-1			Begroting 2023-2	
	Baten	Lasten	Saldo	Baten	
Programma Vervoer					
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.110.415	€ 24.110.415	€ -	
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ -	€ -	€ -	
Algemene dekkingsmiddelen					
0.5 Treasury	€ -	€ 13.517	€ 13.517	€ 5.000	
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.173.932	€ -	€ -24.173.932	€ 24.628.786	
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ -	€ -	€ 129.250	
Overhead					
0.4 Overhead Wmo	€ 2.606.748	€ 2.606.748	€ -	€ 2.900.680	
0.4 Overhead GGZ	€ -	€ -	€ -	€ 6.666	
Onvoorzien					
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ -	
Stuctureel saldo van baten en lasten	€ 26.780.680	€ 26.780.680	€ -	€ 27.670.382	
Incidenteel					
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -	€ -	
Onttrekkingen aan de reserves					
- Algemene Reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	
- Bestemmingsreserve ICT	€ 6.949	€ -	€ -6.949	€ 6.125	
- Bestemmingsreserve Personeel 30 gemeenten	€ 15.805	€ -	€ -15.805	€ 15.805	
- Bestemmingsreserve Personeel 10 gemeenten	€ -	€ -	€ -	€ -	
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 22.754	€ -	€ -22.754	€ 21.930	
Structureel en reëel evenwicht	€ 26.803.434	€ 26.780.680	€ -22.754	€ 27.692.312	

De passiva zijn gewaardeerd tegen nominale waarden.

Controleverordening

In de vergadering van het algemeen bestuur van 20 december 2023 is het controleprotocol 2023 e.v. alsmede de controleverordening Omnibuzz 2023 vastgesteld. Beide verordeningen dienen als referentiekader voor de controle van de accountant.

Nota reserves en voorzieningen

In de vergadering van het algemeen bestuur van 20 december 2023 is de maximum omvang van de weerstandscapaciteit vastgesteld op € 760.000,- en de minimum omvang op € 550.000,-.

Daarnaast is voor diverse ICT-gerelateerde projecten een bestemmingreserve 'ICT' gevormd.

		Realisatie 2023			
Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	
€ 24.570.024	€ 24.570.024	€ 422.900	€ 23.502.873	€ 23.079.972	
€ 129.250	€ 129.250	€ -	€ 163.115	€ 163.115	
€ 13.763	€ 8.763	€ 233.563	€ 17.921	€ -215.642	
€ -	€ -24.628.786	€ 24.628.788	€ -	€ -24.628.788	
€ -	€ -129.250	€ 129.251	€ -	€ -129.251	
€ 2.900.680	€ -	€ 2.900.680	€ 2.657.742	€ -242.938	
€ 6.666	€ -	€ 6.666	€ 955	€ -5.711	
€ 50.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ -	
€ 27.670.382	€ -	€ 28.321.849	€ 26.342.606	€ -1.979.243	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -6.125	€ 74.807	€ -	€ -74.807	
€ -	€ -15.805	€ 15.805	€ -	€ -15.805	
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ -	€ -21.930	€ 90.612	€ -	€ -90.612	
€ 27.670.382	€ -21.930	€ 28.412.461	€ 26.342.606	€ -2.069.855	

13.2 Toelichting op de rekening

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste afwijkingen c.q. incidentele baten en lasten ten opzichte van de gewijzigde begroting opgenomen.

Afwijkingen ten opzichte van de begrotingswijziging 2023-2	
Lasten Wmo	
Loonkosten	€ -163.863
Beheerskosten	€ 92.061
Kosten VEP	€ 337.155
Kapitaallasten	€ 2.056
Directe vervoerskosten Wmo	€ -1.502.830
BonusMalus	€ -128.863
Totaal afwijking lasten Wmo	€ -1.364.284
Baten	
Klantbijdrage Vervoer Wmo	€ -80.383
Bijdrage VEP	€ -332.770
Bijdrage overig	€ -227.790
Totaal afwijking baten Wmo	€ -640.943
Last tussentijdse afrekening gemeenten	€ -
Baat onttrekking algemene reserve	€ -
Vrijval bestemmingsreserve ICT	€ -74.807
Vrijval bestemmingsreserve Personeel 30 gemeenten	€ -15.805
Totaal afwijking batig saldo Wmo	€ -2.095.839
Lasten GGZ	
Overheadkosten	€ -5.711
Indirecte vervoerskosten	€ 2.107
Directe vervoerskosten GGZ	€ 31.759
Totaal afwijking lasten GGZ	€ 28.155
Baten GGZ	
Bijdrage overig	€ -2.168
Totaal afwijking baten GGZ	€ -2.168
Totaal afwijking nadelig saldo GGZ	€ 25.984
Totaal afwijking batig saldo Wmo + GGZ	€ -2.069.855

De totale afwijking batig saldo van € 2.069.855,- wordt veroorzaakt door enerzijds Wmo-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- › De onderschrijding van de gerealiseerde loonkosten ad € 163.863,-.
- › De overschrijding van de beheerkosten ad € 92.061,-.
- › De kosten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 337.155,-.
- › De hoger uitgevallen kapitaallasten ad € 2.056,-.
- › De daling van de vervoerskosten ad € 1.502.830,- ten opzichte van de begroting.
- › De lager uitgevallen bonus-malus ten opzichte van de begroting met € 128.863,-.
- › De stijging in de klantbijdrage vervoer ad € 80.383,-.
- › De baten van de Voor Elkaar Pas (VEP) die niet zijn begroot € 332.770,-.
- › De baten van overige bijdrage € 227.790,-.
- › De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'ICT' ad € 74.807,-.
- › De onttrekking vanuit de bestemmingsreserve 'Personeel' ad € 15.805,-.

Anderzijds wordt dit batig saldo veroorzaakt door GGZ-gerelateerde kosten en opbrengsten:

- › De onderschrijding van de overheadkosten ad € 5.711,-.
- › De overschrijding van de indirecte vervoerskosten ad € 2.107,-.
- › De overschrijding van de directe vervoerskosten ad € 31.759,-.
- › De baten van overige bijdrage ad € 2.168,-.

De belangrijkste afwijkingen van lasten en baten ten opzichte van de begroting 2023-2 worden per post op de volgende pagina's toegelicht.

13.3 Toelichting lasten Wmo

Loonkosten (ad - € 163.863,-)

De lager uitgevallen loonkosten worden veroorzaakt

omdat een aantal begrote fte's niet (volledig) is ingevuld c.q. getemporiseerd gedurende 2023 bij verschillende afdelingen en functies. De kosten van woon-werkverkeer zijn als gevolg van het thuiswerken eveneens lager uitgevallen. Daarnaast zijn de studiekosten eveneens lager uitgevallen dan begroot. Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een onderschrijding van de loonkosten van € 163.863,-.

Beheerkosten (ad € 92.061,-)

De post beheerkosten is € 92.061,- hoger dan begroot. Deze post dient echter in samenhang gezien te worden met de onttrekking aan de bestemmingsreserve 'ICT' ad € 74.807,-. Dit betekent per saldo een overschrijding op deze posten van € 17.254,-.

De onderschrijding van de kosten betreft de volgende zaken:

- › Lagere kopieer- en printkosten.
- › Lagere water- en elektriciteitskosten.
- › Lagere communicatiekosten MijnOmnibuzz gezien live-gang medio 2023.

De overschrijding van de kosten betreft de volgende zaken:

- › Lagere opbrengst telefonie 0900 nummer als gevolg van minder calls.
- › Additioneel onderzoek inactieve pashouders/ data analyse.
- › Hogere kosten doorontwikkeling ritreserveringssysteem en vervanging taxipoints.
- › Hogere kosten versturen nieuwe vervoerspassen als gevolg van meer klanten dan initieel begroot.
- › Het project OMA 2.0, ICT-aanbesteding en MijnOmnibuzz. Deze zaken worden middels de bestemmingsreserve 'ICT' gedekt en niet middels de begroting.

Voorgaande zorgt gezamenlijk voor een overschrijding op de beheerkosten van € 92.061,-, vóór onttrekking aan de bestemmingsreserve 'ICT'.

Kosten Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 337.155,-)

Deze post heeft betrekking op de kosten voor het aanmaken van de Voor Elkaar Pas en het vervoer dat hieruit voortvloeit. Omnibuzz draagt zorg voor betaling aan de leverancier en verrekent vervolgens deze kosten met de klant (zie ook 'Bijdrage VEP' bij baten). Het betreft hier vervoer-, pas- en servicekosten.

Kapitaallasten (ad € 2.056,-)

De kapitaallasten zijn hoger dan begroot. De bankkosten zijn gestegen ten opzichte van de begroting als gevolg van meer transacties met klanten. De kapitaallasten zijn daarentegen gedaald als gevolg van lagere afschrijvingen dubieuze debiteuren. Dit als gevolg van doelmatig debiteurenbeheer.

Directe vervoerskosten Wmo (ad - € 1.502.830,-)

De vervoerskosten zijn € 1.502.830,- lager dan opgenomen in de begroting. Dit komt vooral omdat er structureel minder gereisd is in 2023, mede als gevolg van de middellange termijn effecten van de COVID-19 pandemie.

De begroting 2023-2 is gebaseerd op het vervoersvolume van 2019, rekening houdend met een afslag van 7,5%.

De kosten van 2023 zijn gebaseerd op de gerealiseerde vervoersvraag 2023 inclusief de kosten van het flexibel tarief (continuïteitsafspraken vervoerders).

Dit afsprakenkader, in combinatie met de vervoersvraag, leidt tot deze forse daling van de vervoerskosten waarbij verschillen te onderkennen zijn op gemeenteniveau, zowel in positieve als negatieve zin qua resultaat directe vervoerskosten.

Voor een aanvullende specificatie van het gerealiseerde vervoer, de verdeling in kilometers en de bijbehorende kosten op gemeenteniveau wordt verwezen naar paragraaf 17.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten' op pagina 94 en paragraaf 17.2 'Bijlage 2: Gerealiseerde versus

gebudgetteerde vervoer Wmo' op pagina 101.

Bonus-malus (ad - € 128.863,-)

In het eerste kwartaal van 2023 is het vervoer grotendeels binnen de afgesproken norm uitgevoerd, al is aan één vervoerder een malus opgelegd naar aanleiding van deze periode. In het tweede kwartaal zijn geen malussen opgelegd, maar is wel in twee percelen een bonus uitgekeerd omdat de 96% van alle ritten tijdig uitgevoerd zijn. In het derde kwartaal zien wij dat de uitvoering van het vervoer toch weer onder flinke druk kwam te staan. Ondanks deze situatie is in één perceel toch een bonus verdiend, in vier andere percelen zijn malussen opgelegd. In het vierde kwartaal is een bonus uitgekeerd, en zijn een tweetal malussen opgelegd waaronder een malus voor de overschrijding van de toegestane norm van het aantal klachten. Voorgaande heeft geleid tot een onderschrijding van € 128.863,- als gevolg van de malussen welke zijn opgelegd mede als gevolg van de chauffeurstekorten.

13.4 Toelichting baten Wmo***Klantbijdrage vervoer Wmo (ad € 80.383,-)***

De ontvangen klantbijdrage is € 80.383,- hoger dan de grote klantbijdrage. Dit betreft voornamelijk de commerciële ritten door Omnibuzz-klanten waarvan het budget overschreden is en enkele pgb-klanten. De reguliere klantbijdragen die Omnibuzz namens de gemeenten ontvangt zijn per kwartaal teruggestort aan de deelnemende gemeenten en worden niet verwerkt in de begroting en jaarrekening van Omnibuzz.

Bijdrage Voor Elkaar Pas (VEP) (ad € 332.770,-)

Dit betreft de bijdrage van klanten voor de Voor Elkaar Pas; zowel de bijdrage voor de ritten als de bijdrage voor de abonnementskosten. De vaste bijdrage per jaar van de klant is gebaseerd op 1/5e deel van de kostprijs van de kaart plus de kostprijs voor de servicekosten. Het verschil tussen kosten en de lagere opbrengsten ad € 4.385,- komt voort uit de systematiek van afboeking omtrent voortijdige pasopzegging.

Bijdrage overig (ad € 227.790,-)

Het overgrote deel van de € 227.790,- heeft betrekking op renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden inzake Schatkistbankieren naar aanleiding van de gestegen rentepercentages. Een klein deel betreft de interne doorbelasting van Wmo naar GGZ.

Onttrekking bestemmingsreserve 'ICT' (€ 74.807,-)

Voor het boekjaar 2023 heeft deze onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' plaatsgevonden ter financiering van hiertoe geoordeelde kosten:

- › Realisatie MijnOmnibuzz.
- › Dekking afschrijvingskosten van investeringen.
- › Dekking aanbesteding ICT.
- › Dekking OMA 2.0 (klantsysteem).

Hiermee is een bedrag gemoeid van totaal € 74.807,-.

Onttrekking bestemmingsreserve 'Personeel' (€ 15.805,-)

Daarnaast is aan de bestemmingsreserve 'Personeel 30 gemeenten' een bedrag van € 15.805,- onttrokken voor de afvloeiingsregeling van een oud-medewerker.

13.5 Toelichting lasten GGZ

Overheadkosten (ad - € 5.711,-)

De begrote algemene post voor de overheadkosten is niet volledig benut in 2023 wat leidt tot een onderschrijding van 5.711,-. In de jaarrekening 2023 zijn daarnaast de investeringskosten verrekend tussen Nederweert en Roermond, welke Roermond in 2022 heeft gemaakt.

Indirecte vervoerskosten (ad € 2.107,-)

De indirecte vervoerskosten zijn € 2.107,- hoger uitgevallen dan begroot aangezien er meer ritten door de jeugdigen zijn verreden dan begroot. Op basis van het aantal ritten

worden de indirecte vervoerskosten GGZ bepaald naar aanleiding van de interne doorbelasting van de kosten Wmo administratie.

Directe vervoerskosten (ad € 31.759,-)

In 2023 is significant meer gereisd dan in 2022 waardoor de directe vervoerskosten € 31.759,- hoger zijn uitgevallen gezien de begroting 2023-2 mede gebaseerd was op het GGZ vervoersvolume van 2022.

13.6 Toelichting lasten GGZ

Bijdrage overig (ad € 2.168,-)

Het bedrag heeft betrekking op renteopbrengsten die Omnibuzz heeft ontvangen over gelden inzake Schatkistbankieren naar aanleiding van de gestegen rentepercentages.

NB: De Wmo-kosten en opbrengsten voor de 30 Omnibuzz gemeenten worden in paragraaf 17.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten' op pagina 94 verantwoord.

De GGZ-kosten en -opbrengsten worden in paragraaf 17.3 'Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ' op pagina 104 verantwoord voor de gemeenten Nederweert en Roermond. Beide vervoersvormen worden door Omnibuzz in separate administraties verantwoord.

Voorgaande kosten worden verdeeld over de gemeenten conform de afgesproken verdeelsleutels in kilometers, ritten en inwoners. Hiervoor wordt eveneens naar de bijlagen verwezen.

13.7 Toelichting algemene dekkingsmiddelen

De bijgestelde bijdrage van de gemeenten in de tweede begrotingswijziging 2023-2 en de onttrekking uit de bestemmingsreserve 'ICT' en 'Personeel' blijken meer dan voldoende te zijn voor de dekking van de werkelijke kosten. Gezien de lagere kosten inzake het vervoer, als gevolg van

de middellange termijn effecten van de COVID-19 pandemie, de structureel lagere vervoersvraag ten opzichte van de begroting 2023-2 en de dekking van de incidentele lasten middels onttrekkingen aan de bestemmingsreserves zijn de middelen door Omnibuzz rechtmatig besteed. Voorgesteld wordt het totale positieve resultaat over 2023 te verdelen conform voorstel resultaatbestemming op pagina 84.





14

Overige
gegevens

14. Overige gegevens

14.1 Voorstel resultaatbestemming 2023

Het dagelijks bestuur stelt voor om het resultaat 2023 ad € 2.069.855,- als volgt te bestemmen:

- › Terugbetaling aan de deelnemende gemeenten € 1.994.855,-.
- › Dotering aan de te vormen Bestemmingsreserve 'Data analyse' € 75.000,-.

De onderverdeling van het resultaat naar de individuele gemeenten is terug te vinden in 17.1 'Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten' op pagina 94 en in 17.3 'Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ' op pagina 104, waarbij qua terugbetaling rekening wordt gehouden met het onderscheid tussen het Wmo- en GGZ-vervoer. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat een aantal gemeenten naar aanleiding van het resultaat 2023 aan Omnibuzz moeten betalen.

14.2 Reserves

Er wordt geen voorstel gedaan ter wijziging van de algemene reserve en huidige bestemmingsreserves naar aanleiding van het resultaat in de jaarrekening 2023.

Het algemeen bestuur van Omnibuzz zal hierover op 3 juli 2024 een besluit nemen.



15

Rechtmatigheids-
verklaring

15. Rechtmatigheidsverklaring

Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 20 december 2023 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 790.278,-.

Bevinding

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. Er zijn hierbij geen afwijkingen geconstateerd.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de 'Kadernota rechtmatigheid' van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie het onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

[1] De afwijkingen (fouten en/of onduidelijkheden als gedefinieerd in de notitie rechtmatigheidsverantwoording) worden alleen in de rechtmatigheidsverantwoording vermeld indien de door het algemeen bestuur gestelde verantwoordingsgrens voor rechtmatigheid is overschreden. Op basis van afspraken tussen het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur kunnen afwijkingen die lager zijn dan de verantwoordingsgrens in de paragraaf 'Bedrijfsvoering' worden vermeld.



16

Controleverklaring

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

WHS Registeraccountants heeft de jaarrekeningcontrole afgerond en heeft in het accountantsverslag dd. 25 maart 2024 aangegeven voornemens te zijn een goedkeurende controleverklaring af te geven bij deze jaarrekening, bestaande uit een goedkeurend oordeel ten aanzien van de getrouwheid van de jaarrekening en de rechtmatigheidsverantwoording zoals deze door het dagelijks bestuur is afgegeven.

Echter vanwege juridische redenen in het kader van de nieuwe rechtmatigheidsverantwoording is er landelijk nog geen duidelijkheid over de definitief te hanteren formulering in de controleverklaring door de accountants. Op dit moment vindt hierover afstemming plaats tussen het NBA (Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Zodra hierover afspraken zijn gemaakt zal de controleverklaring voor de jaarrekening 2023 van Omnibuzz worden opgemaakt en wordt deze vanzelf zichtbaar als het bestand opnieuw wordt gedownload.



17

Bijlagen

17. Bijlagen

17.1 Bijlage 1: Bijdrage deelnemende gemeenten

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Oorspronkelijke begroting 2023-1	Begroting 2023-2 Bijdrage gemeenten	Totaal betaalde bijdrage gemeenten inclusief afrekening vervoer
			A
Beek	€ 328.799	€ 337.913	€ 337.913
Beekdaelen	€ 770.363	€ 791.527	€ 791.527
Beesel	€ 217.601	€ 222.231	€ 222.231
Bergen	€ 198.548	€ 203.945	€ 203.945
Brunssum	€ 864.097	€ 885.157	€ 885.157
Echt-Susteren	€ 781.004	€ 802.334	€ 802.334
Eijsden-Margraten	€ 566.275	€ 580.676	€ 580.676
Gennep	€ 418.400	€ 432.725	€ 432.725
Gulpen-Wittem	€ 382.270	€ 392.489	€ 392.489
Heerlen	€ 2.706.657	€ 2.777.935	€ 2.777.935
Horst aan de Maas	€ 672.863	€ 693.973	€ 693.973
Kerkrade	€ 1.744.351	€ 1.789.798	€ 1.789.798
Landgraaf	€ 1.301.086	€ 1.332.710	€ 1.332.710
Leudal	€ 676.507	€ 695.139	€ 695.139
Maasgouw	€ 597.704	€ 614.130	€ 614.130
Maastricht	€ 4.131.384	€ 4.245.407	€ 4.245.407
Meerssen	€ 675.122	€ 691.642	€ 691.642
Nederweert	€ 263.281	€ 271.366	€ 271.366
Peel en Maas	€ 671.826	€ 688.593	€ 688.593
Roerdalen	€ 348.919	€ 358.802	€ 358.802
Roermond	€ 1.081.341	€ 1.114.452	€ 1.114.452
Simpelveld	€ 209.860	€ 214.893	€ 214.893
Sittard-Geleen	€ 2.625.869	€ 2.693.556	€ 2.693.556
Stein	€ 417.920	€ 442.205	€ 442.205
Vaals	€ 260.601	€ 267.662	€ 267.662
Valkenburg aan de Geul	€ 519.065	€ 532.992	€ 532.992
Venlo	€ 1.871.297	€ 1.927.359	€ 1.927.359
Venray	€ 599.741	€ 619.525	€ 619.525
Voerendaal	€ 251.740	€ 258.158	€ 258.158
Weert	€ 626.186	€ 650.170	€ 650.170
TOTAAL	€ 26.780.680	€ 27.529.468	€ 27.529.468

Kosten 2023	Onttrekking bestemmingsreserve ICT	Onttrekking bestemmingsreserve Personeel	Te bestemmen resultaat 2023
B	C	D	E = A-(B-C-D)
€ 296.900	€ 1.077	€ 228	€ 42.318
€ 854.091	€ 2.401	€ 507	€ 59.655-
€ 213.814	€ 898	€ 190	€ 9.505
€ 187.894	€ 876	€ 185	€ 17.112
€ 921.696	€ 1.848	€ 390	€ 34.300-
€ 758.274	€ 2.135	€ 451	€ 46.646
€ 708.193	€ 1.735	€ 367	€ 125.415-
€ 341.859	€ 1.186	€ 251	€ 92.302
€ 398.631	€ 948	€ 200	€ 4.994-
€ 2.557.691	€ 5.817	€ 1.229	€ 227.289
€ 649.296	€ 2.915	€ 616	€ 48.208
€ 1.774.976	€ 3.047	€ 644	€ 18.514
€ 1.327.885	€ 2.484	€ 525	€ 7.833
€ 583.614	€ 2.413	€ 510	€ 114.448
€ 550.572	€ 1.623	€ 343	€ 65.524
€ 3.706.761	€ 8.189	€ 1.730	€ 548.565
€ 605.014	€ 1.242	€ 262	€ 88.132
€ 220.621	€ 1.169	€ 247	€ 52.160
€ 586.055	€ 3.024	€ 639	€ 106.200
€ 298.258	€ 1.383	€ 292	€ 62.219
€ 885.122	€ 4.004	€ 846	€ 234.181
€ 182.624	€ 694	€ 147	€ 33.110
€ 2.685.997	€ 6.159	€ 1.301	€ 15.019
€ 380.602	€ 1.654	€ 349	€ 63.607
€ 287.558	€ 681	€ 144	€ 19.071-
€ 631.185	€ 1.097	€ 232	€ 96.864-
€ 1.500.264	€ 6.900	€ 1.458	€ 435.453
€ 622.899	€ 2.980	€ 630	€ 236
€ 225.695	€ 828	€ 175	€ 33.466
€ 580.198	€ 3.400	€ 718	€ 74.091
€ 25.524.241	€ 74.807	€ 15.805	€ 2.095.839

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2023-1	Begroting 2023-2 Bijdrage ge- meenten	Afrekening vervoer 2023 Bijdrage ge- meenten	Totaal betaal- de bijdrage gemeenten	Kosten regulier vervoer 2023	Kosten flexibel tarief - Nacalcu- latorisch tarief	Saldo directe vervoerskosten 2023
		A	B	C = A - B	D	E	F = C-D-E
Beek	€ 257.043	€ 259.951	€ -	€ 259.951	€ 206.243	€ 22.291	€ 31.417
Beekdaelen	€ 605.416	€ 614.358	€ -	€ 614.358	€ 611.857	€ 66.130	€ 63.629-
Beesel	€ 164.531	€ 164.902	€ -	€ 164.902	€ 146.343	€ 15.817	€ 2.743
Bergen	€ 153.303	€ 154.877	€ -	€ 154.877	€ 129.083	€ 13.951	€ 11.842
Brunssum	€ 693.060	€ 702.747	€ -	€ 702.747	€ 675.124	€ 72.968	€ 45.345-
Echt-Susteren	€ 629.644	€ 639.326	€ -	€ 639.326	€ 546.585	€ 59.076	€ 33.665
Eijsden-Margraten	€ 450.446	€ 455.890	€ -	€ 455.890	€ 513.071	€ 55.453	€ 112.634-
Gennep	€ 328.622	€ 335.194	€ -	€ 335.194	€ 235.784	€ 25.484	€ 73.926
Gulpen-Wittert	€ 314.837	€ 320.044	€ -	€ 320.044	€ 293.273	€ 31.697	€ 4.926-
Heerlen	€ 2.160.626	€ 2.195.056	€ -	€ 2.195.056	€ 1.826.282	€ 197.387	€ 171.387
Horst aan de Maas	€ 512.954	€ 519.689	€ -	€ 519.689	€ 439.898	€ 47.545	€ 32.246
Kerkrade	€ 1.413.111	€ 1.436.441	€ -	€ 1.436.441	€ 1.293.603	€ 139.815	€ 3.023
Landgraaf	€ 1.053.052	€ 1.068.176	€ -	€ 1.068.176	€ 966.056	€ 104.413	€ 2.293-
Leudal	€ 535.171	€ 542.265	€ -	€ 542.265	€ 404.026	€ 43.668	€ 94.571
Maasgouw	€ 483.916	€ 491.350	€ -	€ 491.350	€ 398.397	€ 43.059	€ 49.893
Maastricht	€ 3.282.117	€ 3.336.817	€ -	€ 3.336.817	€ 2.612.289	€ 282.340	€ 442.188
Meerssen	€ 560.268	€ 569.015	€ -	€ 569.015	€ 444.918	€ 48.087	€ 76.010
Nederweert	€ 197.826	€ 200.232	€ -	€ 200.232	€ 142.744	€ 15.428	€ 42.060
Peel en Maas	€ 510.496	€ 511.853	€ -	€ 511.853	€ 388.864	€ 42.029	€ 80.960
Roerdalen	€ 267.355	€ 270.484	€ -	€ 270.484	€ 199.924	€ 21.608	€ 48.952
Roermond	€ 802.600	€ 813.204	€ -	€ 813.204	€ 569.263	€ 61.527	€ 182.414
Simpelveld	€ 164.875	€ 166.629	€ -	€ 166.629	€ 125.395	€ 13.553	€ 27.682
Sittard-Geleen	€ 2.097.646	€ 2.128.077	€ -	€ 2.128.077	€ 1.933.897	€ 209.018	€ 14.838-
Stein	€ 318.083	€ 334.726	€ -	€ 334.726	€ 255.257	€ 27.589	€ 51.881
Vaals	€ 211.429	€ 214.706	€ -	€ 214.706	€ 212.815	€ 23.001	€ 21.110-
Valkenburg aan de Geul	€ 428.379	€ 435.366	€ -	€ 435.366	€ 472.151	€ 51.031	€ 87.816-
Venlo	€ 1.393.639	€ 1.411.710	€ -	€ 1.411.710	€ 961.377	€ 103.907	€ 346.426
Venray	€ 426.513	€ 431.082	€ -	€ 431.082	€ 406.023	€ 43.884	€ 18.824-
Voerendaal	€ 193.759	€ 195.945	€ -	€ 195.945	€ 155.910	€ 16.851	€ 23.184
Weert	€ 428.724	€ 435.792	€ -	€ 435.792	€ 350.171	€ 37.847	€ 47.774
TOTAAL	€ 21.039.441	€ 21.355.907	€ -	€ 21.355.907	€ 17.916.622	€ 1.936.455	€ 1.502.831

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2023-1	Begroting 2023-2 Bijdrage gemeenten	Indirecte vervoerkosten 2023	Resultaat indirecte vervoerskosten
		A	B	C = A - B
Beek	€ 33.774			
Beekdaelen	€ 78.517	€ 82.176	€ 90.796	€ 8.620-
Beesel	€ 20.830	€ 21.800	€ 19.748	€ 2.052
Bergen	€ 13.770	€ 14.412	€ 13.737	€ 675
Brunssum	€ 104.428	€ 109.295	€ 107.944	€ 1.352
Echt-Susteren	€ 75.042	€ 78.540	€ 76.757	€ 1.783
Eijsden-Margraten	€ 53.636	€ 56.137	€ 78.018	€ 21.881-
Gennep	€ 48.354	€ 50.607	€ 38.451	€ 12.156
Gulpen-Wittem	€ 33.367	€ 34.922	€ 39.964	€ 5.042-
Heerlen	€ 337.059	€ 352.771	€ 327.372	€ 25.399
Horst aan de Maas	€ 56.345	€ 58.971	€ 58.297	€ 675
Kerkrade	€ 222.434	€ 232.802	€ 233.292	€ 490-
Landgraaf	€ 158.873	€ 166.279	€ 169.178	€ 2.899-
Leudal	€ 54.865	€ 57.422	€ 50.199	€ 7.223
Maasgouw	€ 55.970	€ 58.579	€ 51.460	€ 7.119
Maastricht	€ 558.599	€ 584.636	€ 521.203	€ 63.432
Meerssen	€ 70.218	€ 73.492	€ 67.883	€ 5.609
Nederweert	€ 23.793	€ 24.902	€ 20.931	€ 3.971
Peel En Maas	€ 54.573	€ 57.117	€ 47.734	€ 9.383
Roerdalen	€ 32.125	€ 33.622	€ 27.607	€ 6.015
Roermond	€ 136.478	€ 142.840	€ 112.073	€ 30.767
Simpelveld	€ 19.870	€ 20.796	€ 19.009	€ 1.787
Sittard-Geleen	€ 307.498	€ 321.831	€ 324.273	€ 2.442-
Stein	€ 40.167	€ 42.039	€ 38.988	€ 3.052
Vaals	€ 24.846	€ 26.003	€ 27.537	€ 1.534-
Valkenburg aan de Geul	€ 51.816	€ 54.231	€ 69.032	€ 14.800-
Venlo	€ 231.878	€ 242.686	€ 189.845	€ 52.841
Venray	€ 67.395	€ 70.536	€ 67.107	€ 3.430
Voerendaal	€ 28.134	€ 29.446	€ 23.508	€ 5.938
Weert	€ 76.318	€ 79.876	€ 71.390	€ 8.486
TOTAAL	€ 3.070.974	€ 3.214.116	€ 3.013.422	€ 200.694

Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2023-1	Begroting 2023-2	Overheadkosten 2023	Resultaat overheadkosten
		A	B	C=A-B
Beek	€ 37.982	€ 42.618	€ 38.273	€ 4.345
Beekdaelen	€ 86.430	€ 94.992	€ 85.308	€ 9.684
Beesel	€ 32.240	€ 35.528	€ 31.906	€ 3.622
Bergen	€ 31.475	€ 34.656	€ 31.123	€ 3.533
Brunssum	€ 66.609	€ 73.114	€ 65.660	€ 7.454
Echt-Susteren	€ 76.318	€ 84.468	€ 75.857	€ 8.611
Eijsden-Margraten	€ 62.193	€ 68.649	€ 61.651	€ 6.998
Gennep	€ 41.424	€ 46.924	€ 42.140	€ 4.784
Gulpen-Wittert	€ 34.066	€ 37.522	€ 33.697	€ 3.825
Heerlen	€ 208.972	€ 230.109	€ 206.650	€ 23.458
Horst aan de Maas	€ 103.564	€ 115.312	€ 103.556	€ 11.755
Kerkrade	€ 108.806	€ 120.556	€ 108.266	€ 12.290
Landgraaf	€ 89.161	€ 98.255	€ 88.238	€ 10.017
Leudal	€ 86.471	€ 95.452	€ 85.721	€ 9.731
Maasgouw	€ 57.818	€ 64.201	€ 57.656	€ 6.545
Maastricht	€ 290.668	€ 323.954	€ 290.929	€ 33.026
Meerssen	€ 44.636	€ 49.135	€ 44.126	€ 5.009
Nederweert	€ 41.662	€ 46.232	€ 41.519	€ 4.713
Peel En Maas	€ 106.757	€ 119.623	€ 107.428	€ 12.195
Roerdalen	€ 49.439	€ 54.696	€ 49.120	€ 5.576
Roermond	€ 142.263	€ 158.408	€ 142.259	€ 16.149
Simpelveld	€ 25.115	€ 27.468	€ 24.668	€ 2.800
Sittard-Geleen	€ 220.725	€ 243.647	€ 218.809	€ 24.839
Stein	€ 59.670	€ 65.440	€ 58.768	€ 6.671
Vaals	€ 24.326	€ 26.953	€ 24.205	€ 2.748
Valkenburg aan de Geul	€ 38.870	€ 43.395	€ 38.971	€ 4.424
Venlo	€ 245.780	€ 272.962	€ 245.135	€ 27.827
Venray	€ 105.833	€ 117.906	€ 105.886	€ 12.020
Voerendaal	€ 29.847	€ 32.767	€ 29.427	€ 3.340
Weert	€ 121.144	€ 134.501	€ 120.789	€ 13.712
TOTAAL	€ 2.670.265	€ 2.959.443	€ 2.657.742	€ 301.700



17.2 Bijlage 2: Gerealiseerde versus gebudgetteerde vervoer Wmo

Tabel vervoersvolume

	Vervoersvolume BBV 2023-2						Vervoersvolume realisatie 2023		
Gemeente	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog
Beek	13.506	96.405	4.824	22.758	1.392	-	9.926	79.251	2.380
Beekdaelen	31.398	231.121	7.388	57.802	1.894	-	29.949	237.324	970
Beesel	8.330	60.239	5.057	20.704	907	-	6.514	57.016	2.301
Bergen	5.507	66.124	306	11.288	617	-	4.531	55.012	1.941
Brunssum	41.760	245.172	14.049	65.548	2.871	-	35.605	250.758	3.237
Echt-Susteren	30.009	247.899	9.201	50.586	3.634	-	25.318	212.070	7.266
Eijsden-Margraten	21.449	175.359	7.106	45.640	2.170	-	25.734	193.659	2.582
Gennep	19.336	117.372	7.136	39.893	1.171	-	12.683	85.945	5.486
Gulpen-Wittem	13.343	124.282	8.939	46.149	2.081	-	13.182	113.286	7.901
Heerlen	134.788	771.105	16.264	137.800	10.767	-	107.983	645.482	22.282
Horst aan de Maas	22.532	204.874	10.288	53.828	1.831	-	19.229	176.069	3.018
Kerkrade	88.950	497.852	20.345	112.258	4.323	-	76.951	450.948	19.474
Landgraaf	63.533	377.211	13.919	82.108	4.876	-	55.803	341.670	15.405
Leudal	21.940	223.954	2.278	35.674	2.201	-	16.558	165.142	2.123
Maasgouw	22.382	193.250	4.740	39.407	2.739	-	16.974	160.213	3.902
Maastricht	223.380	1.083.143	76.098	358.763	11.519	-	171.918	855.397	42.542
Meerssen	28.080	212.943	12.529	66.136	2.104	-	22.391	166.592	9.789
Nederweert	9.515	79.464	1.378	6.897	625	-	6.904	55.495	129
Peel En Maas	21.824	202.288	9.833	57.294	1.872	-	15.745	157.377	4.886
Roerdalen	12.846	103.941	3.939	29.595	553	-	9.106	77.492	2.431
Roermond	54.577	275.082	1.466	46.266	3.196	-	36.967	193.752	655
Simpelveld	7.946	63.800	2.594	13.716	1.388	-	6.270	48.156	861
Sittard-Geleen	122.967	744.425	64.103	203.804	8.575	-	106.961	699.304	36.255
Stein	16.063	126.569	4.647	42.466	1.860	-	12.860	95.930	3.373
Vaals	9.935	83.225	2.099	20.619	1.592	-	9.083	85.418	510
Valkenburg aan de Geul	20.721	166.949	7.201	39.844	2.395	-	22.770	179.468	7.851
Venlo	92.727	470.663	24.837	114.667	5.699	-	62.620	319.635	16.520
Venray	26.951	149.721	2.373	32.596	1.850	-	22.135	149.024	2.730
Voerendaal	11.251	71.094	1.374	11.630	1.129	-	7.754	58.925	1.122
Weert	30.519	141.850	3.155	29.235	2.351	-	23.548	114.037	3.311
TOTAAL	1.228.065	7.607.376	349.466	1.894.972	90.182	-	993.972	6.479.847	233.233

			Afwijking Realisatie tov BBV 2023-2					
Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Ritten	Kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht
19.584	468	-	3.580-	17.154-	2.444-	3.174-	924-	-
47.608	1.538	-	1.449-	6.203	6.418-	10.194-	356-	-
16.472	554	-	1.816-	3.223-	2.755-	4.233-	353-	-
9.148	247	-	976-	11.111-	1.635	2.139-	370-	-
71.622	1.731	-	6.155-	5.586	10.812-	6.074	1.140-	-
53.578	1.685	658	4.691-	35.830-	1.935-	2.992	1.949-	658
55.018	1.156	2.285	4.285	18.300	4.524-	9.378	1.014-	2.285
19.579	689	-	6.653-	31.427-	1.650-	20.314-	482-	-
31.464	972	-	161-	10.996-	1.038-	14.685-	1.109-	-
133.494	5.883	66	26.805-	125.623-	6.018	4.307-	4.884-	66
40.070	665	1.288	3.303-	28.805-	7.270-	13.757-	1.166-	1.288
108.955	4.954	1.977	11.999-	46.904-	870-	3.304-	631	1.977
84.552	2.344	4.295	7.730-	35.541-	1.486	2.444	2.532-	4.295
38.992	686	202	5.382-	58.813-	156-	3.318	1.515-	202
35.520	1.061	-	5.408-	33.037-	838-	3.887-	1.678-	-
266.554	7.793	1.442	51.462-	227.746-	33.556-	92.210-	3.726-	1.442
37.067	1.307	644	5.689-	46.351-	2.739-	29.068-	797-	644
12.590	308	-	2.611-	23.969-	1.249-	5.692	317-	-
41.753	1.002	-	6.079-	44.911-	4.947-	15.542-	870-	-
17.076	624	4.141	3.740-	26.449-	1.508-	12.520-	71	4.141
42.385	1.592	196	17.610-	81.330-	812-	3.881-	1.604-	196
6.797	506	-	1.676-	15.644-	1.733-	6.919-	882-	-
166.706	5.280	-	16.006-	45.121-	27.848-	37.097-	3.295-	-
24.512	753	-	3.203-	30.639-	1.274-	17.954-	1.107-	-
23.647	481	-	852-	2.193	1.589-	3.028	1.111-	-
56.168	886	-	2.049	12.519	650	16.323	1.509-	-
71.828	3.428	-	30.107-	151.028-	8.317-	42.838-	2.271-	-
35.085	1.080	98	4.816-	697-	357	2.489	770-	98
17.782	429	-	3.497-	12.169-	252-	6.152	700-	-
34.348	853	1.606	6.971-	27.812-	155	5.113	1.498-	1.606
1.619.954	50.955	18.898	-234.093	-1.127.529	-116.234	-275.018	-39.227	18.898

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2023-2 in €						Vervoerszones realisatie 2023 in €		
Gemeente	Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag
Beek	€ 249.103	€ 3.050	€ 6.014	€ 1.784	€ -		€ 198.529	€ 1.664	€ 4.796
Beekdaelen	€ 591.985	€ 4.672	€ 15.274	€ 2.428	€ -		€ 595.705	€ 566	€ 11.464
Beesel	€ 155.072	€ 3.198	€ 5.471	€ 1.162	€ -		€ 139.499	€ 1.338	€ 4.021
Bergen	€ 150.910	€ 193	€ 2.983	€ 791	€ -		€ 125.282	€ 1.017	€ 2.122
Brunssum	€ 672.863	€ 8.884	€ 17.321	€ 3.680	€ -		€ 650.457	€ 2.206	€ 17.821
Echt-Susteren	€ 615.483	€ 5.818	€ 13.367	€ 4.658	€ -		€ 524.647	€ 4.350	€ 12.786
Eijsden-Margraten	€ 436.555	€ 4.493	€ 12.060	€ 2.782	€ -		€ 492.979	€ 2.059	€ 13.846
Gennep	€ 318.639	€ 4.512	€ 10.542	€ 1.501	€ -		€ 225.486	€ 3.429	€ 5.022
Gulpen-Wittem	€ 299.530	€ 5.653	€ 12.195	€ 2.667	€ -		€ 278.443	€ 4.580	€ 7.645
Heerlen	€ 2.134.558	€ 10.285	€ 36.413	€ 13.800	€ -		€ 1.761.077	€ 13.912	€ 35.493
Horst aan de Maas	€ 496.613	€ 6.505	€ 14.224	€ 2.347	€ -		€ 426.074	€ 1.918	€ 9.548
Kerkrade	€ 1.388.372	€ 12.865	€ 29.664	€ 5.540	€ -		€ 1.238.354	€ 13.145	€ 27.880
Landgraaf	€ 1.031.428	€ 8.802	€ 21.697	€ 6.249	€ -		€ 924.986	€ 10.591	€ 22.249
Leudal	€ 528.577	€ 1.441	€ 9.427	€ 2.820	€ -		€ 391.784	€ 1.248	€ 9.057
Maasgouw	€ 474.429	€ 2.997	€ 10.413	€ 3.511	€ -		€ 384.924	€ 2.327	€ 8.303
Maastricht	€ 3.179.131	€ 48.120	€ 94.802	€ 14.764	€ -		€ 2.486.815	€ 27.624	€ 76.280
Meerssen	€ 540.919	€ 7.922	€ 17.476	€ 2.697	€ -		€ 425.425	€ 6.265	€ 9.398
Nederweert	€ 196.738	€ 871	€ 1.823	€ 801	€ -		€ 138.770	€ 116	€ 3.031
Peel En Maas	€ 488.095	€ 6.218	€ 15.140	€ 2.400	€ -		€ 373.180	€ 2.963	€ 10.036
Roerdalen	€ 259.464	€ 2.491	€ 7.820	€ 708	€ -		€ 190.939	€ 1.485	€ 4.085
Roermond	€ 795.955	€ 927	€ 12.226	€ 4.096	€ -		€ 552.799	€ 455	€ 11.601
Simpelveld	€ 159.586	€ 1.641	€ 3.624	€ 1.779	€ -		€ 121.902	€ 546	€ 1.591
Sittard-Geleen	€ 2.022.697	€ 40.535	€ 53.854	€ 10.990	€ -		€ 1.854.682	€ 22.657	€ 42.408
Stein	€ 318.182	€ 2.939	€ 11.222	€ 2.384	€ -		€ 244.798	€ 2.005	€ 6.436
Vaals	€ 205.889	€ 1.327	€ 5.449	€ 2.041	€ -		€ 205.399	€ 483	€ 5.643
Valkenburg aan de Geul	€ 417.215	€ 4.554	€ 10.529	€ 3.069	€ -		€ 451.130	€ 5.085	€ 13.562
Venlo	€ 1.358.400	€ 15.706	€ 30.300	€ 7.304	€ -		€ 920.641	€ 11.471	€ 20.078
Venray	€ 418.597	€ 1.501	€ 8.613	€ 2.372	€ -		€ 391.741	€ 2.224	€ 9.076
Voerendaal	€ 190.556	€ 869	€ 3.073	€ 1.447	€ -		€ 149.596	€ 707	€ 4.457
Weert	€ 423.059	€ 1.995	€ 7.725	€ 3.013	€ -		€ 334.869	€ 2.084	€ 10.152
TOTAAL	€ 20.518.597	€ 220.984	€ 500.740	€ 115.586	€ -		€ 17.200.910	€ 150.523	€ 419.889

			Afwijking Realisatie t.o.v. BBV 2023-2 in €						
Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht		Ritten / kilometers	Toeslagen km hoog	Toeslagen km laag	Meereizend OV'er	Persoonlijke overdracht	Totaal	
€ 1.254	€ -		€ 50.574-	€ 1.387-	€ 1.218-	€ 530-	€ -	€ 53.708-	
€ 4.122	€ -		€ 3.720	€ 4.106-	€ 3.810-	€ 1.694	€ -	€ 2.502-	
€ 1.485	€ -		€ 15.573-	€ 1.860-	€ 1.450-	€ 323	€ -	€ 18.560-	
€ 662	€ -		€ 25.627-	€ 823	€ 861-	€ 129-	€ -	€ 25.794-	
€ 4.639	€ -		€ 22.406-	€ 6.678-	€ 501	€ 960	€ -	€ 27.623-	
€ 4.516	€ 286		€ 90.836-	€ 1.468-	€ 581-	€ 142-	€ 286	€ 92.741-	
€ 3.098	€ 1.089		€ 56.424	€ 2.435-	€ 1.786	€ 316	€ 1.089	€ 57.181	
€ 1.847	€ -		€ 93.153-	€ 1.083-	€ 5.519-	€ 345	€ -	€ 99.410-	
€ 2.605	€ -		€ 21.088-	€ 1.073-	€ 4.550-	€ 62-	€ -	€ 26.771-	
€ 15.766	€ 33		€ 373.481-	€ 3.628	€ 920-	€ 1.966	€ 33	€ 368.774-	
€ 1.782	€ 576		€ 70.540-	€ 4.588-	€ 4.675-	€ 565-	€ 576	€ 79.791-	
€ 13.277	€ 948		€ 150.018-	€ 280	€ 1.784-	€ 7.736	€ 948	€ 142.837-	
€ 6.282	€ 1.948		€ 106.442-	€ 1.789	€ 553	€ 33	€ 1.948	€ 102.120-	
€ 1.838	€ 99		€ 136.793-	€ 193-	€ 369-	€ 982-	€ 99	€ 138.239-	
€ 2.843	€ -		€ 89.505-	€ 670-	€ 2.111-	€ 667-	€ -	€ 92.953-	
€ 20.885	€ 685		€ 692.316-	€ 20.497-	€ 18.522-	€ 6.121	€ 685	€ 724.528-	
€ 3.503	€ 326		€ 115.494-	€ 1.657-	€ 8.078-	€ 806	€ 326	€ 124.097-	
€ 825	€ -		€ 57.967-	€ 755-	€ 1.209	€ 25	€ -	€ 57.488-	
€ 2.685	€ -		€ 114.916-	€ 3.255-	€ 5.104-	€ 285	€ -	€ 122.989-	
€ 1.672	€ 1.742		€ 68.525-	€ 1.005-	€ 3.736-	€ 964	€ 1.742	€ 70.560-	
€ 4.267	€ 141		€ 243.156-	€ 472-	€ 624-	€ 170	€ 141	€ 243.941-	
€ 1.356	€ -		€ 37.684-	€ 1.094-	€ 2.034-	€ 423-	€ -	€ 41.235-	
€ 14.150	€ -		€ 168.015-	€ 17.878-	€ 11.447-	€ 3.160	€ -	€ 194.180-	
€ 2.018	€ -		€ 73.383-	€ 934-	€ 4.786-	€ 366-	€ -	€ 79.469-	
€ 1.289	€ -		€ 490-	€ 844-	€ 194	€ 752-	€ -	€ 1.891-	
€ 2.374	€ -		€ 33.915	€ 532	€ 3.033	€ 695-	€ -	€ 36.785	
€ 9.187	€ -		€ 437.759-	€ 4.235-	€ 10.223-	€ 1.883	€ -	€ 450.333-	
€ 2.894	€ 87		€ 26.856-	€ 723	€ 463	€ 523	€ 87	€ 25.060-	
€ 1.150	€ -		€ 40.961-	€ 161-	€ 1.384	€ 297-	€ -	€ 40.035-	
€ 2.286	€ 780		€ 88.190-	€ 89	€ 2.427	€ 727-	€ 780	€ 85.621-	
€ 136.559	€ 8.741		€ 3.317.687-	€ 70.461-	€ 80.851-	€ 20.973	€ 8.741	€ 3.439.285-	

17.3 Bijlage 3: Bijdrage deelnemende gemeente GGZ

Totaal bijdrage deelnemende gemeenten

Gemeente	Begroting 2023-2	Totaal betaalde bijdrage gemeenten inclusief afrekening vervoer	Kosten 2023	Te bestemmen resultaat 2023
		A	B	C = A - B
Nederweert	€ 58.794	€ 58.794	€ 33.908	€ 24.885
Roermond	€ 77.123	€ 77.123	€ 127.993	€ 50.870-
TOTAAL	€ 135.917	€ 135.917	€ 161.901	€ -25.984

Uitsplitsing directe vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2023-2	Afrekening vervoer 2023 / Bijdrage gemeenten	Totaal betaalde bijdrage gemeenten	Kosten regulier vervoer 2023	Nacalculatorisch tarief	Saldo vervoersresultaat
	A	B	C = A - B	D	E	F = C - D - E
Nederweert	€ 54.282	€ -	€ 54.282	€ 31.687	€ 998-	€ 23.592
Roermond	€ 68.280	€ -	€ 68.280	€ 127.650	€ 4.019-	€ 55.351-
TOTAAL	€ 122.561	€ -	€ 122.561	€ 159.336	€ -5.017	€ -31.759

Uitsplitsing indirecte vervoerskosten

Gemeente	Begroting 2023-2	Indirecte vervoerskosten 2023	Resultaat indirecte vervoerskosten
	A	B	C = A-B
Nederweert	€ 1.047	€ 745	€ 302
Roermond	€ 5.642	€ 5.882	€ -240
TOTAAL	€ 6.688	€ 6.627	€ 62

Uitsplitsing overheadkosten

Gemeente	Begroting 2023-2	Overheadkosten 2023	Resultaat overheadkosten
	A	B	C = A-B
Nederweert	€ 3.465	€ 2.474	€ 990
Roermond	€ 3.202	€ 1.519-	€ 4.722
TOTAAL	€ 6.667	€ 955	€ 5.711



17.4 Bijlage 4: Gerealiseerde versus gebudgetteerde vervoer GGZ

Tabel vervoersvolume

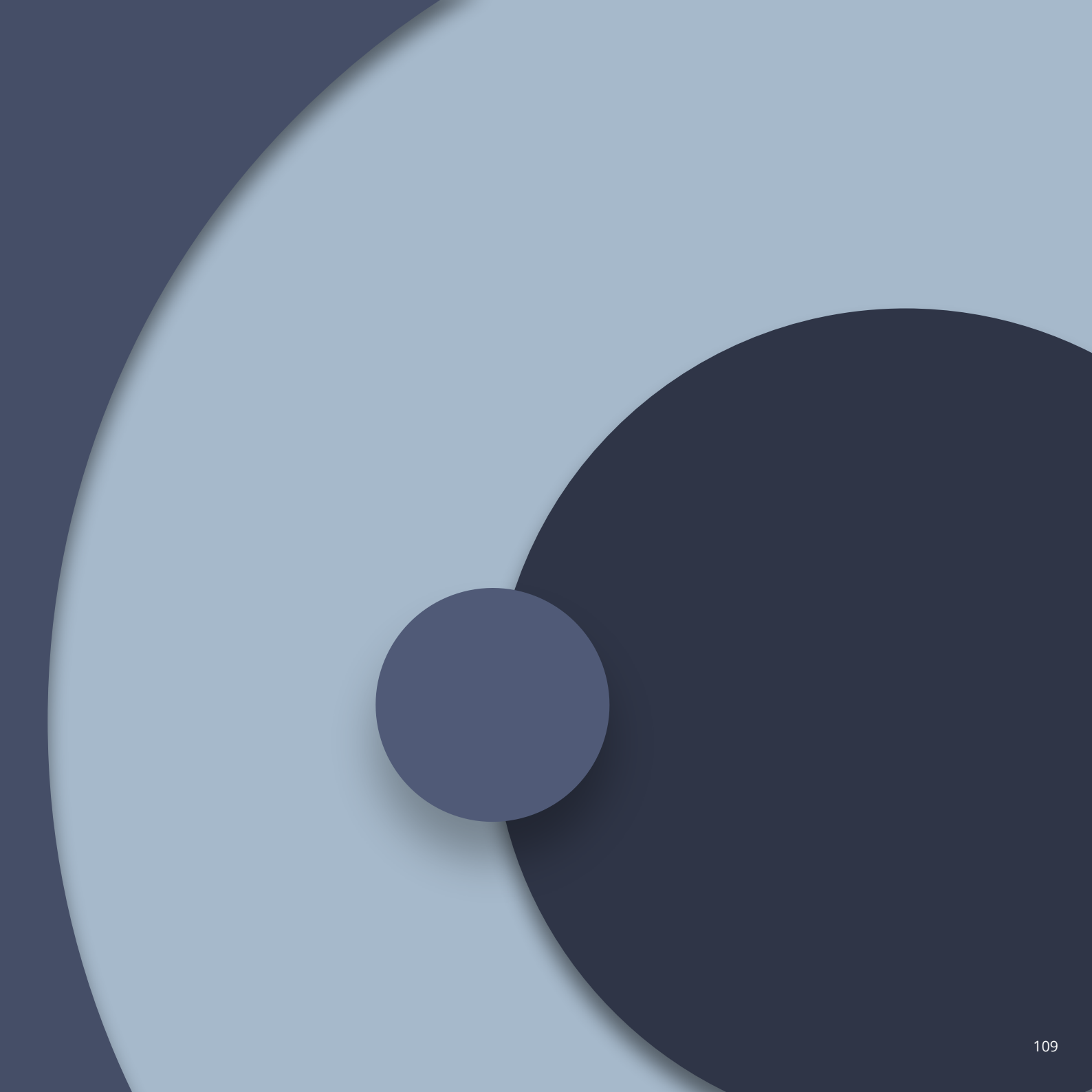
	Vervoersvolume BBV 2023-2				Vervoersvolume realisatie 2023	
Gemeente	Ritten	Kilometers			Ritten	Kilometers
Nederweert	294	13.608			326	11.730
Roermond	1.585	21.937			2.575	42.529
TOTAAL	1.879	35.545	-	-	2.901	54.258

Tabel directe vervoerskosten in euro's

	Vervoersvolume BBV 2023-2 in €				Vervoersvolume realisatie 2023 in €	
Gemeente	Ritten/ kilometers inclusief opslag	Toeslag individueel	Toeslag jeudgwet	Meereizend OV'er	Ritten/ kilometers	Toeslag individueel
Nederweert	€ 40.710	€ 5.655	€ 7.916	€ -	€ 19.883	€ 4.834
Roermond	€ 42.659	€ 10.670	€ 14.935	€ 17	€ 79.863	€ 18.972
TOTAAL	€ 83.369	€ 16.325	€ 22.851	€ 17	€ 99.745	€ 23.807

		Afwijking Realisatie tov BBV 2023-2			
		Ritten	Kilometers		
		32	1.878-		
		990	20.592		
		1.022	18.713		

		Afwijking Realisatie tov BBV 2023-2 in €				
Toeslag jeudgwet	Meereizend OV'er	Ritten/ kilometers	Toeslag individueel	Toeslag jeudgwet	Meereizend OV'er	Totaal
€ 6.970	€ -	20.827-	821-	946-	-	€ 22.594-
€ 27.987	€ 828	37.204	8.302	13.052	811	€ 59.369
€ 34.956	€ 828	€ 16.376	€ 7.482	€ 12.105	€ 811	€ 36.774





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.

Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2024-1, 2025 en 2026-2028



1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2024-1, de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026 tot en met 2028. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het (financieel economisch) beleid van Omnibuzz.

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

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

In deze uitgangspuntennotitie formuleren wij de belangrijkste speerpunten voor de komende periode met inachtneming van de actuele ontwikkelingen. Het vastgestelde jaarplan 2024 vormt hierbij de basis. De financiële uitgangspunten zijn op 20 december 2023 door het algemeen bestuur vastgesteld en in het geheel in deze uitgangspuntennotitie opgenomen.

2. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

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

2.1 Pijler 1- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

- » Integratie OV en doelgroepenvervoer: blijvende focus op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Regionaal via een intensief traject met de Provincie Limburg en Arriva en bijvoorbeeld Kommee van Trendsportal, landelijk via publieke mobiliteit.
- » Toeleiding naar ander vervoer en gebruik van voorliggende voorzieningen met de Voor Elkaar Pas (VEP) als belangrijk instrument. Promotieactiviteiten van de VEP en uitrol van de pilot, waarbij wordt ingezet op een soortgelijk product met gratis Arriva-OV als voorloper op Wmo-vervoer, welke als vangnet dient tegen mobiliteitsarmoede en het toegankelijker maken van OV voor burgers die tussen wal en schip vallen.

2.2 Pijler 2- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

- » Efficiënt Omnibuzz vervoer: bevorderen duurzame arbeidsrelaties en investeringen in duurzame voertuigen door onder andere de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023.
- » Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. In november 2023 zijn wij gestart met 1 vervoerder. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is dat wijdit vervolgens over alle percelen uitrollen.
- » Tegelijk pakken wij nog steeds het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel.
- » In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft.
- » De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz gaan wij stimuleren door een uitgebreide promotiecampagne en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers.
- » Tenslotte hebben wij een data gedreven onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk, deze vertalen wij in 2024 naar concrete acties.
- » Instroom van ander doelgroepenvervoer: de invulling hiervan is flexibel en afhankelijk van de behoefte van de desbetreffende gemeente.

- » Voor het leerlingenvervoer van 6 gemeenten in Midden-Limburg is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer vindt plaats in het voorjaar van 2024 en de implementatie en inrichting van de organisatie moet klaar zijn voor de start in augustus 2024.
- » Invulling andere vervoersbehoeften: Omnibuzz kan, in opdracht van gemeenten, flexibel worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen. Dit vervoer wordt niet begroot.

2.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

- » Omnibuzz als kennisorganisatie: ontwikkeling informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer, rapportage-instrumenten en data-analyse als basis voor advies en beleidsondersteuning gemeenten.
- » Kwaliteitsbeleid: interne audits, open verbetercultuur, digitalisering en verbetering van interne rapportages, training schrijfvaardigheid en uitvoering tevredenheidsonderzoek onder medewerkers en onderaannemers.
- » Interne organisatie: integraal en duidelijk personeelsbeleid, vitaliteitsbeleid en integriteitsbeleid voor borging goed werkgeverschap, maar ook voor het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Verder onderzoeken wij de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren.
- » De taken op digitalisering en compliance organiseren wij zoveel mogelijk intern. Sommige dossiers vragen om specifieke expertise; hiervoor maken wij gebruik van externe adviseurs. Wij informeren ons bestuur periodiek over de voortgang van:
 - De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement die in 2023 is geactualiseerd.
 - De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) die in 2024 wordt aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr).
 - De stapsgewijze implementatie beleid digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
 - De Wet Open Overheid (Woo): realisatie van het aansluiten op de Woo-index en de implementatie conform een stappenplan op advies van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.
 - De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv): inventarisatie van de impact en digitale dienstverlening in lijn brengen met deze wetgeving.
 - Het Digitaal Archief: uitvoering van het stappenplan uit 2023; het inrichten van de processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau.
- » 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.
- » Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) voor de professionalisering en borging van de informatiebeveiliging verwachten wij in 2024 af te ronden.
- » MijnOmnibuzz wordt de komende jaren verder doorontwikkeld met als doel meer gebruikersgemak voor de klant en digitalisering van onze dienstverlening. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne.
- » Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels 7 jaar oud. Halverwege 2024 verwachten wij een nieuwe website op te leveren die voldoet aan de moderne technische standaarden, inclusief informatie over leerlingenvervoer, een pagina voor publicaties in het kader van de Woo en de toegang tot MijnOmnibuzz en het keurmerk drempelvrij.

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

3. Beleidsmatige uitgangspunten leerlingenvervoer

- » Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO leerlingenvervoer die met deze zes gemeenten wordt ondertekend. Deze uitgangspunten zijn grotendeels gelijk aan de lopende DVO voor Wmo.
- » Gezamenlijke aanbesteding voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond, Weert met ingangsdatum 01-08-2024.
- » Aanbesteding Zwemvervoer/ gymvervoer: 01-08-2024 (alleen voor Roermond).
- » LLV en zwemvervoer/ gymvervoer gezamenlijk verantwoorden.
- » De basis voor de begrotingen voor het deel leerlingenvervoer zijn gebaseerd op de business case die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt. Het kalenderjaar loopt niet gelijk met schooljaar, maar wij houden het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar.
- » De zes gemeenten die vanaf de start deelnemen, financieren de opstartkosten. Bij instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten herverdeeld over alle deelnemende gemeenten. Investerings worden gedaan met betrekking tot ritbeheerssoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding etc. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- » De (deels variabele) structurele kosten, waaronder de aanvulling fte, worden over dezelfde zes gemeenten verdeeld. Voor het leerlingenvervoer is geen klantbijdrage van toepassing, dus financieren gemeenten dit vervoer volledig zelf.
- » Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. 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. Dit tarief zal pas na definitieve gunning bekend zijn.
- » Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.
- » Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger. Uitgangspunt is dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende gemeenten voor de Wmo. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Een deel van de overheadkosten voor leerlingenvervoer wordt intern doorbelast vanuit de Wmo. De kosten worden dus verrekend met de overhead van alle 30 gemeenten en het onderbrengen van het leerlingenvervoer leidt zo tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten.
- » Relevante ontwikkelingen, advisering en beleid: de gezamenlijk aansturing van meerdere vervoersvormen biedt mogelijkheden om risico's door het personeelstekort te mitigeren en duurzaamheidseisen te realiseren.
- » Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 start de daadwerkelijke uitvoering. Voorlopig zijn de uitgangspunten voor onze advisering en beleidsondersteuning voornamelijk gericht op het vraagafhankelijk vervoer. Leerlingenvervoer op zichzelf vraagt relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Dit evalueren wij binnen twee jaar.
- » Bedrag opgenomen voor onvoorzien.

- » Btw-kostprijs verhogend à 9% (directe en indirecte vervoerskosten) en 21% (overheadkosten).
- » Omnibuzz draagt zorg voor de accountantscontrole.
- » Bedragen business case zijn exclusief btw.
- » De businesscase/jaarrekening wordt met alle deelnemende gemeenten opgesteld/afgerekend op gemeenteniveau.

4. Financiële uitgangspunten

4.1 Financiële uitgangspunten begroting 2024-1

Voorgesteld wordt de begroting 2024-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

- 1 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Wij keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2024-1 is het uitgangspunt dus het gerealiseerde vervoersvolume in 2023 op gemeenteniveau.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
- 3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel 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 Gezien de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).
- 5 Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2024 (vastgesteld op 3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2024 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
- 6 Het voorcalculatorisch tarief 2024 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2023 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2023, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024 (3,4%).
- 7 Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2024-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de afspraken tussen werkgevers en de vakbonden, zoals deze zijn overeengekomen in het onderhandelingsresultaat cao Gemeenten en cao SGO d.d. 10 november 2023 (per 1 januari 4,75% en per 1 oktober 1,25%).
- 8 De overheadkosten 2024 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten en er wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de MEV 2024 middellange termijnplanning van het CPB zijnde 3,3%.

- 9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 10 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 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2024 als basis genomen.
- 11 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 1-1-2024).
- 12 In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000 bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan leiden tot wijziging van dit bedrag (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.
- 13 In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
- 14 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

4.2 Financiële uitgangspunten begroting 2025

Voorgesteld wordt om de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

- 1 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Wij keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025 vormt het begrote vervoersvolume 2024 (gebaseerd op realisatie 2023) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
- 3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel 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 Gezien de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).

- 5 Het vervoerstarief 2025 wordt geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2024 (3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
- 6 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2025 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2024. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.
- 7 Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2025 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2%.
- 8 De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning CEP van het CPB, zijnde 2,8%.
- 9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 10 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 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2025 e.v. als basis genomen.
- 11 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 1-1-2024).
- 12 In de begroting 2025 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan leiden tot het wijzigen van dit bedrag (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.
- 13 De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
- 14 Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

4.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

- 1 Het vervoersvolume van de begroting 2025 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een nullijn; de vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2025 worden dus niet verhoogd.
- 2 Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2026 bedraagt deze 2,7%, voor 2027 en 2028 is dit 2,5%.

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

- 1 Verdeelsleutel GGZ-vervoer: overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal; indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten; directe vervoerskosten op basis van kilometers.
- 2 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar, indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.
- 3 Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1-1 van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

- 1 De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- 2 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.
- 3 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.
- 4 Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. 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.

Begroting

2024-1



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	9
2.4	Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer	10
2.5	Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie	12
2.6	Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten	15
3.	De beleidsbegroting	18
3.1	Programma Omnibuzz-vervoer	18
4.	Financiële begroting	34
4.1	Financiële kaders	34
4.2	Toelichting op de baten en lasten	37
4.3	Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo)	45
4.4	Toelichting op de baten en lasten (GGZ-vervoer)	47
4.5	Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)	50
5.	Bijlagen	54
5.1	Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	54
5.2	Staat van reserves	54
5.3	Opbouw algemene reserve	55

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste wijziging programmabegroting 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz (begroting 2024-1). In voorliggende begrotingswijziging is een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen verwerkt, die tot een bijstelling van de begroting 2024 leiden. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de begroting 2024 is de uitvoering van het leerlingenvervoer voor zes Midden-Limburgse gemeenten met ingang van 1 augustus 2024. Voor de gemeente Roermond is dit inclusief het gym- en zwemvervoer. De besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden, nadat de begroting 2024 vastgesteld is. In deze begrotingswijziging is de instroom van dit vervoer verwerkt. Aanvullend hierop zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer, overheadkosten en de organisatie opgenomen.

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





2

Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

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

Onze ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

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

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

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

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

Missie

De missie van Omnibuzz is:

“Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”

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

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

Slim vervoer

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

Maatschappelijk verbinden

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

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

Regiemodel

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

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

Wij optimaliseren het vervoer doordat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, maar dit is niet noodzakelijk.

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

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

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

2.2 Relevante ontwikkelingen

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 impact van COVID-19 is provinciaal nog steeds merkbaar in de vorm van een lagere vervoersvraag, maar de verschillen tussen gemeenten nemen toe en de voorspelbaarheid neemt af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen op basis van algemene uitgangspunten. Om goed te kunnen begroten is onderzoek, analyse en meer maatwerk op gemeenteniveau nodig. Dit inzicht heeft onder andere geleid tot een aanpassing van de financiële uitgangspunten, waarbij wij 2019 als peiljaar loslaten en de begrotingen baseren op de volumes van het laatste volledige jaar (2023). De verwachting is dat daarmee de forse overschrijdingen op de begrotingen, zoals nu in een aantal gemeenten het geval is, voor de komende jaren voorkomen worden. Het leidt anderzijds wel tot een structureel hogere begroting voor deze gemeenten.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houdt 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 deze begrotingen vallen wij terug op het eerdere uitgangspunt en wij nemen de realisatie van het voorgaande jaar als basis. Voor deze begrotingen betekent dit het volume van 2023, verhoogd met een opslag van 5%. De ontwikkeling van het volume varieert per gemeente. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om een afwijkend percentage toe te passen en een eventuele hogere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2023, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2023 (3,4%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij

met hetzelfde indexcijfer. De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is afhankelijk van de omvang van het vervoer. De omvang bepaalt of dit tarief het voorcalculatorisch tarief op basis van de vervoerscontracten is of de tarieven uit het addendum. Het addendum gaat uit van tarieven die meebewegen met de omvang van het vervoer, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Dit gebeurt aan de hand van staffels die bepaald zijn als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. Concreet wordt de prijs per zone met een afgesproken bedrag verhoogd als het volume onder een bepaald percentage (ten opzichte van 2019) zakt.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente. Vanwege de uitzonderlijke situatie geven wij toch een korte toelichting op dit onderwerp.

Veel gemeenten hanteren het uitgangspunt dat de klantbijdrage de ontwikkeling in de tarieven van het (lokale) OV volgt. Landelijk worden de klanttarieven in het lokale OV in 2024 niet verhoogd, ondanks een LTI van 11,72%. Voor de klantbijdragen die doorgaans 'gelijk aan OV' met de LTI worden geïndexeerd, is de indexering voor 2024 daarom vooralsnog on hold gezet. De gemeenten nemen binnenkort een definitief besluit over het wel of niet toepassen van de LTI of hebben dit reeds gedaan. De verwachting is dat alle gemeenten dit uitgangspunt blijven volgen en er in 2024 geen indexering op de klantbijdrage zal plaatsvinden.

Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. Het uiteindelijke bedrag is afhankelijk van de daadwerkelijk geleverde kwaliteit op de weg in termen van punctualiteit en aantal klachten.

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. Doordat ook het OV met personeelstekort en bijbehorende kwaliteitsverlies te kampen heeft, biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op 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. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

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 is een ontwikkeling die wij concreet terugzien in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. 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. Omnibuzz volgt hiermee de landelijke tendens, zoals onder andere blijkt uit de handreiking van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer. Hierin staat onder andere: 'Om een compacte, efficiënte overheid te realiseren met hoogwaardige dienstverlening, is digitalisering een vereiste en is het digitale kanaal het voorkeurskanaal. Het uitgangspunt is: digitaal waar het kan'. Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

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

Compliance en toename ‘kruimelfuncties’

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgen de overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2025 treedt naar verwachting de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

De stapeling van ‘kruimelfuncties’ leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en hebben veelal betrekking op de digitale processen, waar wij juist meer op willen inzetten. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen en onderkennen het belang dit goed in te richten en te borgen in de processen als voorwaarde voor onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid

beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een externe organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht. 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

Ondanks de tendens van terugtrekkend OV en verschraving van het aanbod zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. Wij voeren intensief overleg met de Provincie Limburg en Arriva over het toewerken naar integrale mobiliteit. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit ons gezamenlijk actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. Gedurende 2023 is daar nog een nieuw traject bijgekomen, namelijk publieke mobiliteit, waarbij wij samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk) met als doel de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren.

De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk

instrument. In de huidige samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden om dit product nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Dit doen wij door inzicht in de VEP als voorliggende voorziening te verkrijgen, beschikbare data ten aanzien van de VEP te analyseren en de voorwaarden van de VEP meer in lijn brengen met ambities van de GR Omnibuzz. In dit traject leggen wij tevens de verbinding met initiatieven zoals het project Kommee van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. 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

Voor de toeleiding naar het OV zetten wij in op meer gebruik van de VEP door onze klanten, onder andere door promotieactiviteiten. Tegelijk werken wij aan een pilot, waarbij wij inzetten op een soortgelijk product met gratis OV met Arriva Limburg als voorloper op Wmo-vervoer. Dit zorgt voor een vangnet tegen mobiliteitsarmoede en maakt het OV toegankelijker voor burgers die net tussen wal en schip vallen. Deze pilot richt zich niet op onze klanten en heeft als doel de instroom te verminderen. Door het gebruik van OV te stimuleren, verwachten wij dat iedere burger langer zelfstandig kan blijven reizen en Omnibuzz minder snel nodig zal zijn. Deze pilot zal eerst uitgevoerd worden bij één landelijke en één stedelijke gemeente met als doel data op te halen en mogelijke besparingen voor alle deelnemende gemeenten inzichtelijk te krijgen.

Naast het OV optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

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

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan de nieuwe werkelijkheid. Dit is nodig om de continuïteit van het vervoer op de langere termijn te borgen. Met de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023, willen wij bevorderen dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. De verlenging zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Bovendien geeft dit meer ruimte om te onderzoeken of bij de nieuwe aanbesteding (start 1 januari 2028) Zero Emissie Doelgroepenvervoer gerealiseerd kan worden. Verder is de verwachting dat opnieuw aanbesteden leidt een kostenstijging, omdat nieuwe prijsafspraken met vervoerders gemaakt worden.

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. 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.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen. Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module in de ritreserveringssoftware gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. 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. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is wij dit vervolgens over alle percelen uitrollen. Tegelijk pakken wij nog steeds het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel.

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. Tevens intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van

MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz gaan wij stimuleren door een uitgebreide promotiecampagne en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. Tenslotte hebben wij een data gedreven onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk en het vertalen naar concrete acties vraagt tijd. In 2024 gaan wij hierover met de gemeenten in gesprek, bouwen wij het onderzoek verder uit en bepalen samen de richting voor een passend vervolg.

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) sinds 2022 een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Momenteel lopen gesprekken over nieuwe verzoeken. De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk; daarvoor is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer zal in het voorjaar van 2024 zijn en de implementatie en inrichting van de organisatie voor de start 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. De achterliggende gedachte is dat veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management 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 kan hierin een belangrijke stap zijn, 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. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, corona-hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuatie gedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen en/of als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname,

klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling.

Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. Een belangrijke taak voor Omnibuzz is nu het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang 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 beter kunnen aansluiten op hun behoeften en het effect van interventies toeneemt.

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

Kwaliteitsbeleid

Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Dit doen wij onder andere met een open verbetercultuur en interne audits. Zo is bijvoorbeeld de budgetbewaking geoptimaliseerd. Naast een interne focus richten wij ons ook op onze externe contacten. Zo verzorgen wij intern een training om de schrijfvaardigheid van medewerkers in het klantcontact te verhogen en voeren een tevredenheidsonderzoek uit onder alle partners van Omnibuzz om de dienstverlening optimaal op hun behoeften af te stemmen.

Interne organisatie

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanaf kantoor is gefaciliteerd. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel onderzoeken wij de mogelijkheden van verschillende huisvestingssituaties om deze kosten structureel te beperken.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid door onder andere de introductie van de leasefiets en werken structureel aan integriteitsbeleid. Door het hybride werken verandert de aard van integriteitskwesaties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap, maar ook het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren.

Contractbeheer

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

Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is met ingang van 2023 aangepast. Nu dit is aangepast, gaan wij samen met de gemeenten aan de slag met de toekomstige

afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten.

Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren gezamenlijk met hen zullen oppakken. De insteek hierbij is de systematiek voor klanten te wijzigen per 1 januari 2028, omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten in kilometers zullen worden uitgevraagd.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking 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, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven.

Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetwijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (wijziging Wgr per 1 juli 2022). In deze wijziging is ook een uittredingsregeling uitgewerkt. Bijbehorend conceptwijzigingsvoorstel is in een gezamenlijk traject met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg voorgelegd ter besluitvorming. Eind 2023 is de zienswijze procedure afgerond en in de eerste helft van 2024 zullen de deelnemende gemeenten naar verwachting allemaal de benodigde toestemmingsprocedure volgen, zodat de wijziging tijdig (dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2024) kan worden gepubliceerd.

De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) wordt in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Met betrekking tot het digitaal archief is in 2023 een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Dit stappenplan is direct geïmplementeerd en zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

In 2022 is tevens het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenooipunt en duurzaamheid. Het dagelijks bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) heeft Omnibuzz een aansluiting op de Woo-index gerealiseerd. Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om de documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk te maken, zijn in 2023 interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren voor publicatie via deze Woo-index. Het uitgangspunt is dat alle vergaderstukken

vanaf 2024 aan deze wetgeving voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving leidt dit tot verbetering van de vindbaarheid, leesbaarheid en bruikbaarheid van aangeboden digitale informatie en optimaal gebruikersgemak.

In oktober 2023 is onderzocht of MijnOmnibuzz digitoegankelijk is voor iedereen. De inspectie leverde een aantal verbeterpunten op die wij hebben opgepakt. Bij de herinspectie in februari 2024 hebben wij voor MijnOmnibuzz het keurmerk drempelvrij ontvangen, hetgeen betekent dat MijnOmnibuzz volledig voldoet aan de eisen voor digitale toegankelijkheid. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zal in oktober 2024 een nieuwe inspectie van onze website plaatsvinden. De digitale dienstverlening wordt tevens in lijn gebracht met de eisen uit de Wmebv die per 1 januari 2025 in werking zal treden. Momenteel inventariseren wij de impact.

Omnibuzz werkt voortdurend aan al deze verplichtingen, maar voldoet nog niet op alle vlakken volledig. Dit blijft structureel inspanning vragen. 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. Het is moeilijk om verder vooruit te kijken, omdat wetwijzigingen en de implicaties ervan nog niet op voorhand bekend zijn. Wij merken wel dat wettelijke voorschriften regelmatig wijzigen of aangescherpt worden, waardoor wij rekening houden met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het verlagen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

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. Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) zorgt voor professionalisering en verdere borging van de informatiebeveiliging. Wij verwachten dit in 2024 af te

ronden. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Wij gaan MijnOmnibuzz de komende jaren verder doorontwikkelen met het oog op meer gebruikersgemak voor de klant en het mogelijk maken van onze digitaliseringambities. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne voor MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij druk van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

De website van Omnibuzz is technisch ook toe aan vernieuwing. Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels 7 jaar oud. Dit heeft in de nabije toekomst gevolgen voor updates en veiligheid van onze website. Halverwege 2024 verwachten wij onze nieuwe website te presenteren die volledig voldoet aan de moderne technische standaarden en ook de informatie over de uitvoering van het leerlingenvervoer bevat. Bovendien fungeert de website als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz. Uiteraard streven wij ook voor de nieuwe website naar het keurmerk drempelvrij voor digitale toegankelijkheid.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

Uitbreiding taken Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) 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 gaan wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer regelen. Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO die met deze 6 gemeenten apart voor dit vervoer wordt afgesloten. Op hoofdpunten is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. Wel zijn er specificaties die afhankelijk zijn van de vervoersvorm, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz zijn in

praktijk ook nagenoeg gelijk. Omnibuzz is verantwoordelijk voor de aanbesteding van het vervoer. Voor dit vervoer is de aanbesteding voorbereid en gepubliceerd eind 2023. In het voorjaar van 2024 verwachten wij de definitieve gunning bekend te maken. 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 op de routeplanning, 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 voor de verantwoording per gemeente, inclusief de accountantscontrole.

Ongeveer 900 leerlingen gaan van dit vervoer gebruikmaken en ongeveer 100 leerlingen gaan gebruikmaken van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. Er zijn hiervoor investeringen nodig met betrekking tot ritbeheerssoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding en MijnOmnibuzz. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

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.

Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 starten wij met de daadwerkelijke

uitvoering van dit vervoer. Dit vraagt voor deze periode dus relatief veel van onze organisatie. Structureel vraagt leerlingenvervoer juist relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar 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 business case die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt. Het kalenderjaar loopt niet gelijk met schooljaar, maar wij houden het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar. Zo kunnen wij alle vervoersvormen in financiële stukken over dezelfde periode verantwoorden. De kern is dat de aanbesteding leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer (voor Roermond) gezamenlijk plaatsvindt en dat dit vervoer ook gezamenlijk verantwoord wordt. Nieuwe instroom van jeugdvervoer en dagbestedingsvervoer van deelnemende gemeenten blijft tussentijds mogelijk. Dit wordt dan separaat verantwoord.

De opstartkosten worden gefinancierd door de zes gemeenten die vanaf de start deelnemen. Bij eventuele instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten 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. Voor de interne bedrijfsvoering is het uitgangspunt dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Opstartkosten, zoals investeringen in automatisering, worden direct aan de gemeenten met leerlingenvervoer doorgerekend. De overhead, die ongeveer 10% van de totale begroting bedraagt, is hierop een uitzondering. Deze kosten worden voor het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en

vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld.

Dat betekent dat er geen extra capaciteit wordt ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte hiervoor is dat, zoals hierboven benoemd, veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management 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 kan hierin een belangrijke stap zijn, 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 Wmo-gemeenten. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingevervoer 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. Hier hebben alle gemeenten voordelen van. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

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 halverwege februari 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 hiervoor 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 2024 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.
- › Ontwikkeling van een nieuwe eigentijdse website.
- › Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- › Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- › Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- › Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- › Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- › Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

Wat gaan wij hiervoor doen in het leerlingenvervoer?

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

Omnibuzz in 2024 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- › Afronding aanbesteding en gunning vervoer.
- › Implementatie van het vervoer en de eigen organisatie gereed hebben 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 2024-1’.

Tabel Begroting 2024-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 2.173.876	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.439.484	€ 24.439.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 174.799	€ 174.799
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.000	€ -57.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 2.173.876	€ -	€ -2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.432.484	€ -	€ -24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 174.799	€ -	€ -174.799
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.874.675	€ 2.874.675	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.122	€ 6.122	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 118.314	€ 118.314	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 29.855.270	€ 29.855.270	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 29.866.014	€ 29.855.270	€ -10.744

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.

Omnibuzz kent slechts een beperkt aantal taakvelden. Onder het taakveld 'Overhead' zijn, conform de 'notitie Overhead' in het kader van het BBV, alle kosten opgenomen die betrekking hebben op sturing en ondersteuning van het primaire proces. Tot de kosten van overhead worden in ieder geval de volgende zaken gerekend:

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

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2024-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 75.000,- voor 2024. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

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

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

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 kosten en overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer en een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV.

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 34.

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	2024-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,72	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,9%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	10,0%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt de overhead 10% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar om 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
€ 900.000	€ 760.000	1,18

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

Risicomanagement

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

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

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

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

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 7 juli 2021 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2020, besloten om € 368.000,- toe te voegen aan de algemene reserve. Hiermee is de algemene reserve ultimo 2021 uitgekomen op € 900.000,-. Het saldo biedt ruimte om tot aan het minimum actief gelden in te zetten voor afdekking van benoemde scenario's, dekking van eventuele tekorten en financiering van investeringen.



Geprognosticeerde balans 2024-1

Activa	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €	Passiva	31-dec-2023 €	31-dec-2024 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investerings met een economisch nut	340.206	283.668	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	35.244	24.500
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	2.095.839	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	-25.984	-
Totaal vaste activa	340.206	283.668	Totaal vaste passiva	3.005.099	924.500
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.948.359	5.349.686	Overige schulden	2.232.070	1.538.791
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	408.568	316.921	Te betalen verplichtingen	506.730	347.308
Liquide middelen	568.157	353.562	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	229.876	195.962	Overige Nederlandse overheidslichamen	1.751.267	3.689.198
Totaal vlottende activa	7.154.959	6.216.131	Totaal vlottende passiva	4.490.067	5.575.298
Totaal generaal	7.495.166	6.499.798	Totaal generaal	7.495.166	6.499.798

De vergelijkende cijfers per 31 december 2023 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2023. De balansposten vlottende activa en vlottende passiva zijn voor 2024 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten), of waar mogelijk een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken.

Voor de gewijzigde begroting 2024-1 is het positieve resultaat 2023 € 2.069.855,- 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 2023 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 3 juli 2024 en zal in de gewijzigde begroting 2025 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:	2022	2023	2024-1
Netto schuldquote	-16%	-9%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-16%	-9%	2%
Solvabiliteitsratio	69%	40%	14%
Structurele exploitatieruimte	12%	7%	-0,04%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2024 (t) is de geprognosticeerde balans 2024 of een gemiddelde van de afgelopen 3 jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2022 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2023 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

Omdat in 2023 de resultaatbestemming nog opgenomen is, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de

solvabiliteitsratio's van 2023 en 2024-1 groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio voor 2024-1 is 14%. Dit betekent dat voor 2024 (t) 14% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2024 (t) -0,04%. 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 2024-1 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	€ 1.362.404	€ 5.824.743	€ -4.462.340
Kwartaal 2	€ 1.369.219	€ 6.033.805	€ -4.664.586
Kwartaal 3	€ 1.225.962	€ 3.395.699	€ -2.169.737
Kwartaal 4	€ 4.490.067	€ 7.154.959	€ -2.664.892
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 2.111.913	€ 5.602.302	€ -3.490.389
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 3.490.389		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2023		€ 29.855.270	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.448.132	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 5.938.521	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2024 is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2023.

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 € 500.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2023 Jaarrekening x € 1.000	2024-1 Begroting x € 1.000	2025 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)	1.979	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	46	50	50
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	44	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:			
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:			
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0
11	Verkoop van effecten			
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	1.981	50	50

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 2024 in materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2024 een EMU-saldo ad € 50.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

De inflatie daalt van 4,1% in 2023 naar 2,9% in 2024. De economische groei is met 0,1% in 2023 laag, maar stijgt iets in 2024, naar 0,3%. Dat blijkt uit de Najaarsraming van december 2023.

Na een recordhoogte van 11,6% in 2022, is de inflatie in 2023 gedaald naar 4,1%. Wij verwachten dat deze in 2024 verder daalt naar 2,9%, en in 2025 met 2,2% dichterbij de beoogde 2% komt. De lagere energieprijzen en de renteverhogingen van de centrale banken zijn hier de belangrijkste oorzaken van.

De economie is in 2023 met 0,1% gegroeid. Dat is fors lager dan in 2022, toen er nog veel groei werd ingehaald na de COVID-19 pandemie. In de komende jaren zal de groei iets hoger zijn; 0,3% in 2024 en 1% in 2025.

De belangrijkste oorzaken van de afkoeling van de economie zijn de terugval van de wereldhandel en het monetaire beleid van de Europese Centrale Bank. Dat beleid is nodig om de hoge inflatie te bestrijden.

Het begrotingstekort van de overheid is in 2023 nog beperkt tot 0,9% van het bruto binnenlands product. Dat beeld verslechtert de komende jaren snel, mede doordat meer rente moet worden betaald over de eigen overheidsschuld. Het tekort stijgt dan richting de EU-grens van 3%.

De werkloosheid blijft laag met een 3,6% in 2023 en loopt op naar 4% in 2024. De lonen stijgen fors, met 5,9% in 2023 en 5,7% in 2024.

(Bron: DNB, De stand van onze economie - december 2023).

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.

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

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

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

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt in de eindsituatie 2024 naar huidige inzichten maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023.

Afdeling bedrijfsvoering

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

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

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

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

Functie	Fte
Directeur	1
HR beleidsadviseur	0,8
HR assistent	0,5
Adviseur projecten	3,5
Secretariaat	1,39
Functionaris gegevensbescherming	0,1
Privacy Officer	0,2
Communicatieadviseur	0,5
Coördinator klachtenafhandeling	1
Medewerker klachtenafhandeling	0,9
Medewerker databeheer en -analyse	0,6
Afdeling staf totaal	10,49

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2024 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2023. Daarnaast wordt vanwege de aard van de werkzaamheden externe expertise ingekocht:

Functie	Fte
Projectleider	0,50

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 60,03 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten. Het verloop van de bezetting over de jaren is als volgt:

Afdeling	2024	2025	2026	2027	2028
Uitvoering	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Staf	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03

4

Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2024 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 5 juli 2023) 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 2024.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2024-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 20 december 2023 en hieronder weergegeven.

- 1 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Wij keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2024-1 is het uitgangspunt dus het gerealiseerde vervoersvolume in 2023 op gemeenteniveau.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
- 3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel 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 Vanwege de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoerstarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).
- 5 Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2024 (vastgesteld op 3,4%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2024 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
- 6 Het voorcalculatorisch tarief 2024 wordt bepaald op basis van het nacalculatorisch tarief voor 2023 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2023, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024 (3,4%).
- 7 Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2024-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de afspraken tussen werkgevers en de vakbonden, zoals deze zijn overeengekomen in het onderhandelingsresultaat Cao Gemeenten en Cao SGO d.d. 10 november 2023 (per 1 januari 4,75% en per 1 oktober 1,25%).
- 8 De overheadkosten 2024 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 2024 middellange termijnplanning van het CPB zijnde 3,3%.
- 9 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 10 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 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2024 als basis genomen.

- 11** De afrekeningsystematiek 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 1-1-2024).
- 12** In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan dit bedrag wijzigen (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.
- 13** In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
- 14** Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

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

- 15** Verdeelsleutel GGZ-vervoer: de overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal; indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten; directe vervoerskosten op basis van kilometers.

- 16** Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: de overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar; indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.
- 17** Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1 januari van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

- 18** De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- 19** Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.
- 20** Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV: kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerkosten.
- 21** Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. 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.

Beleidsindicatoren

Indicator	2024-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,052	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,72	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,9%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	10,0%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programma-kosten?’ op pagina 19.

Tabel overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 2.173.876	€ 2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 24.439.484	€ 24.439.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 174.799	€ 174.799
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.000	€ -57.000
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 2.173.876	€ -	€ -2.173.876
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 24.432.484	€ -	€ -24.432.484
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 174.799	€ -	€ -174.799
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.874.675	€ 2.874.675	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.122	€ 6.122	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 118.314	€ 118.314	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 29.855.270	€ 29.855.270	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 10.744	€ -	€ -10.744
Structureel en reëel evenwicht	€ 29.866.014	€ 29.855.270	€ -10.744

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar ‘Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?’ op pagina 19.

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume 2024-1 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 2023, vermeerderd met een opslag van 5%.

Tabel Vervoersvolume 2024-1

Gemeente	Kilometers 2023	Opslag	Kilometers 2024-1 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend km OV-er (incl. opslag)	Ritten 2024
Beek	79.251	5%	83.214	2.498	20.563	491	10.422
Beekdaelen	237.324	5%	249.190	1.019	49.989	1.615	31.446
Beesel	57.016	5%	59.867	2.416	17.295	582	6.840
Bergen	55.012	5%	57.763	2.038	9.606	259	4.758
Brunssum	250.758	5%	263.296	3.399	75.203	1.818	37.385
Echt-Susteren	212.070	5%	222.673	7.629	56.257	1.769	26.584
Eijsden-Margraten	193.659	5%	203.341	2.711	57.769	1.214	27.021
Gennep	85.945	5%	90.242	5.760	20.558	723	13.317
Gulpen-Wittem	113.286	5%	118.950	8.296	33.038	1.021	13.841
Heerlen	645.482	5%	677.756	23.396	140.168	6.177	113.382
Horst aan de Maas	176.069	5%	184.873	3.169	42.074	698	20.190
Kerkrade	450.948	5%	473.495	20.448	114.402	5.202	80.799
Landgraaf	341.670	5%	358.753	16.175	88.780	2.461	58.593
Leudal	165.142	5%	173.399	2.229	40.941	720	17.386
Maasgouw	160.213	5%	168.224	4.097	37.296	1.114	17.823
Maastricht	855.397	5%	898.167	44.669	279.881	8.183	180.514
Meerssen	166.592	5%	174.922	10.279	38.921	1.372	23.511
Nederweert	55.495	5%	58.269	135	13.219	323	7.249
Peel en Maas	157.377	5%	165.246	5.130	43.840	1.052	16.532
Roerdalen	77.492	5%	81.367	2.553	17.930	655	9.561
Roermond	193.752	5%	203.440	687	44.504	1.672	38.815
Simpelveld	48.156	5%	50.564	904	7.137	531	6.584
Sittard-Geleen	699.304	5%	734.269	38.068	175.042	5.544	112.309
Stein	95.930	5%	100.727	3.542	25.737	791	13.503
Vaals	85.418	5%	89.689	536	24.830	505	9.537
Valkenburg aan de Geul	179.468	5%	188.441	8.244	58.976	930	23.909
Venlo	319.635	5%	335.617	17.346	75.420	3.599	65.751
Venray	149.024	5%	156.475	2.866	36.839	1.134	23.242
Voerendaal	58.925	5%	61.871	1.178	18.671	450	8.142
Weert	114.037	5%	119.739	3.476	36.065	896	24.725
Totaal	6.479.847		6.803.840	244.894	1.700.951	53.503	1.043.671

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.

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vastgesteld op € 5,49 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 1,90 (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2024-1' op pagina 37.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2024 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- › € 0,92: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- › € 1,02: Gemeente Stein.
- › € 0,91: 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 € 2,77/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 2024-1

Gemeente	Kilometerkosten 2024-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 215.352	€ 1.199	€ 3.907	€ 1.361	€ 221.820	€ 19.138	€ 240.958
Beekdaelen	€ 646.187	€ 489	€ 9.498	€ 4.473	€ 660.647	€ 56.999	€ 717.646
Beesel	€ 151.315	€ 1.160	€ 3.286	€ 1.611	€ 157.373	€ 13.578	€ 170.950
Bergen	€ 135.881	€ 978	€ 1.825	€ 718	€ 139.403	€ 12.027	€ 151.430
Brunssum	€ 705.608	€ 1.632	€ 14.289	€ 5.035	€ 726.563	€ 62.686	€ 789.249
Echt-Susteren	€ 569.097	€ 3.662	€ 10.689	€ 4.901	€ 588.348	€ 50.761	€ 639.109
Eijsden-Margraten	€ 534.765	€ 1.301	€ 10.976	€ 3.362	€ 550.405	€ 47.487	€ 597.892
Gennep	€ 244.608	€ 2.765	€ 3.906	€ 2.004	€ 253.282	€ 21.852	€ 275.135
Gulpen-Wittern	€ 302.031	€ 3.982	€ 6.277	€ 2.827	€ 315.117	€ 27.187	€ 342.304
Heerlen	€ 1.910.511	€ 11.230	€ 26.632	€ 17.111	€ 1.965.483	€ 169.576	€ 2.135.059
Horst aan de Maas	€ 462.158	€ 1.521	€ 7.994	€ 1.934	€ 473.608	€ 40.861	€ 514.469
Kerkrade	€ 1.343.443	€ 9.815	€ 21.736	€ 14.409	€ 1.389.403	€ 119.874	€ 1.509.277
Landgraaf	€ 1.003.465	€ 7.764	€ 16.868	€ 6.818	€ 1.034.915	€ 89.289	€ 1.124.204
Leudal	€ 424.953	€ 1.070	€ 7.779	€ 1.995	€ 435.797	€ 37.599	€ 473.396
Maasgouw	€ 417.520	€ 1.967	€ 7.086	€ 3.086	€ 429.659	€ 37.070	€ 466.728
Maastricht	€ 2.698.025	€ 21.441	€ 53.177	€ 22.666	€ 2.795.309	€ 241.171	€ 3.036.480
Meerssen	€ 461.487	€ 4.934	€ 7.395	€ 3.801	€ 477.618	€ 41.207	€ 518.825
Nederweert	€ 150.529	€ 65	€ 2.512	€ 896	€ 154.002	€ 13.287	€ 167.289
Peel en Maas	€ 404.774	€ 2.462	€ 8.330	€ 2.914	€ 418.480	€ 36.105	€ 454.585
Roerdalen	€ 207.115	€ 1.225	€ 3.407	€ 1.815	€ 213.562	€ 18.425	€ 231.987
Roermond	€ 599.736	€ 330	€ 8.456	€ 4.630	€ 613.152	€ 52.901	€ 666.053
Simpelveld	€ 132.233	€ 434	€ 1.356	€ 1.472	€ 135.495	€ 11.690	€ 147.185
Sittard-Geleen	€ 2.011.991	€ 18.273	€ 33.258	€ 15.357	€ 2.078.878	€ 179.359	€ 2.258.237
Stein	€ 265.549	€ 1.700	€ 4.890	€ 2.190	€ 274.329	€ 23.668	€ 297.997
Vaals	€ 222.793	€ 257	€ 4.718	€ 1.399	€ 229.167	€ 19.772	€ 248.938
Valkenburg aan de Geul	€ 489.361	€ 3.957	€ 11.205	€ 2.577	€ 507.100	€ 43.751	€ 550.851
Venlo	€ 998.823	€ 8.326	€ 14.330	€ 9.970	€ 1.031.449	€ 88.990	€ 1.120.439
Venray	€ 424.963	€ 1.376	€ 6.999	€ 3.141	€ 436.479	€ 37.658	€ 474.137
Voerendaal	€ 162.275	€ 565	€ 3.548	€ 1.248	€ 167.636	€ 14.463	€ 182.099
Weert	€ 363.314	€ 1.669	€ 6.852	€ 2.481	€ 374.316	€ 32.295	€ 406.611
Totaal	€ 18.659.861	€ 117.549	€ 323.181	€ 148.203	€ 19.248.794	€ 1.660.728	€ 20.909.522

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

Alle kosten die verband houden met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten. Deze worden berekend op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben. De verdeelsleutel van de indirecte vervoerskosten gebeurt op basis van het aantal ritten per gemeente. De indirecte vervoerskosten bestaan bijvoorbeeld uit de loonkosten van de medewerkers ritreservering en klantenservice.

Tabel indirecte vervoerskosten 2024-1

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.422	1,00%	€ 34.682
Beekdaelen	31.446	3,01%	€ 104.643
Beesel	6.840	0,66%	€ 22.760
Bergen	4.758	0,46%	€ 15.831
Brunssum	37.385	3,58%	€ 124.405
Echt-Susteren	26.584	2,55%	€ 88.462
Eijsden-Margraten	27.021	2,59%	€ 89.915
Gennep	13.317	1,28%	€ 44.315
Gulpen-Wittem	13.841	1,33%	€ 46.058
Heerlen	113.382	10,86%	€ 377.295
Horst aan de Maas	20.190	1,93%	€ 67.187
Kerkrade	80.799	7,74%	€ 268.869
Landgraaf	58.593	5,61%	€ 194.977
Leudal	17.386	1,67%	€ 57.854
Maasgouw	17.823	1,71%	€ 59.308
Maastricht	180.514	17,30%	€ 600.686
Meerssen	23.511	2,25%	€ 78.235
Nederweert	7.249	0,69%	€ 24.123
Peel en Maas	16.532	1,58%	€ 55.013
Roerdalen	9.561	0,92%	€ 31.817
Roermond	38.815	3,72%	€ 129.164
Simpelveld	6.584	0,63%	€ 21.908
Sittard-Geleen	112.309	10,76%	€ 373.724
Stein	13.503	1,29%	€ 44.933
Vaals	9.537	0,91%	€ 31.736
Valkenburg aan de Geul	23.909	2,29%	€ 79.559
Venlo	65.751	6,30%	€ 218.796
Venray	23.242	2,23%	€ 77.340
Voerendaal	8.142	0,78%	€ 27.093
Weert	24.725	2,37%	€ 82.277
Totaal	1.043.671	100,00%	€ 3.472.963

Overheadkosten

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

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

Tabel overheadkosten 2024-1

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.215	1,44%	€ 42.150
Beekdaelen	35.896	3,19%	€ 93.311
Beesel	13.394	1,19%	€ 34.817
Bergen	13.154	1,17%	€ 34.194
Brunssum	27.770	2,47%	€ 72.187
Echt-Susteren	32.041	2,85%	€ 83.290
Eijsden-Margraten	26.034	2,31%	€ 67.675
Gennep	17.789	1,58%	€ 46.242
Gulpen-Wittem	14.054	1,25%	€ 36.533
Heerlen	87.461	7,77%	€ 227.353
Horst aan de Maas	43.917	3,90%	€ 114.161
Kerkrade	45.311	4,03%	€ 117.785
Landgraaf	37.112	3,30%	€ 96.472
Leudal	36.006	3,20%	€ 93.597
Maasgouw	24.406	2,17%	€ 63.443
Maastricht	125.285	11,14%	€ 325.675
Meerssen	18.576	1,65%	€ 48.288
Nederweert	17.492	1,55%	€ 45.470
Peel en Maas	45.534	4,05%	€ 118.365
Roerdalen	20.806	1,85%	€ 54.085
Roermond	60.743	5,40%	€ 157.900
Simpelveld	10.255	0,91%	€ 26.658
Sittard-Geleen	92.650	8,23%	€ 240.841
Stein	24.744	2,20%	€ 64.321
Vaals	10.121	0,90%	€ 26.309
Valkenburg aan de Geul	16.431	1,46%	€ 42.712
Venlo	103.789	9,22%	€ 269.797
Venray	44.662	3,97%	€ 116.098
Voerendaal	12.375	1,10%	€ 32.169
Weert	51.079	4,54%	€ 132.779
Totaal	1.125.102	100,00%	€ 2.924.675

In de begrotingswijziging 2024-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo)' op pagina 45 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2024.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2024-1
Beek	€ 317.790
Beekdaelen	€ 915.599
Beesel	€ 228.528
Bergen	€ 201.455
Brunssum	€ 985.841
Echt-Susteren	€ 810.861
Eijsden-Margraten	€ 755.482
Gennep	€ 365.692
Gulpen-Wittem	€ 424.896
Heerlen	€ 2.739.707
Horst aan de Maas	€ 695.817
Kerkrade	€ 1.895.930
Landgraaf	€ 1.415.653
Leudal	€ 624.847
Maasgouw	€ 589.479
Maastricht	€ 3.962.841
Meerssen	€ 645.347
Nederweert	€ 236.881
Peel en Maas	€ 627.963
Roerdalen	€ 317.888
Roermond	€ 953.117
Simpelveld	€ 195.750
Sittard-Geleen	€ 2.872.803
Stein	€ 407.252
Vaals	€ 306.984
Valkenburg aan de Geul	€ 673.122
Venlo	€ 1.609.032
Venray	€ 667.576
Voerendaal	€ 241.360
Weert	€ 621.666
Totaal	€ 27.307.159

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2024-1 omtrent het Wmo- gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024-1 gevraagd wordt.

Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2024-1

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2024-1
Beek	1,44%	€ 275.639	€ 42.150	€ 317.790
Beekdaelen	3,21%	€ 822.288	€ 93.311	€ 915.599
Beesel	1,20%	€ 193.710	€ 34.817	€ 228.528
Bergen	1,17%	€ 167.262	€ 34.194	€ 201.455
Brunssum	2,47%	€ 913.653	€ 72.187	€ 985.841
Echt-Susteren	2,85%	€ 727.571	€ 83.290	€ 810.861
Eijsden-Margraten	2,32%	€ 687.807	€ 67.675	€ 755.482
Gennep	1,59%	€ 319.450	€ 46.242	€ 365.692
Gulpen-Wittem	1,27%	€ 388.363	€ 36.533	€ 424.896
Heerlen	7,78%	€ 2.512.355	€ 227.353	€ 2.739.707
Horst aan de Maas	3,90%	€ 581.656	€ 114.161	€ 695.817
Kerkrade	4,07%	€ 1.778.145	€ 117.785	€ 1.895.930
Landgraaf	3,32%	€ 1.319.181	€ 96.472	€ 1.415.653
Leudal	3,23%	€ 531.250	€ 93.597	€ 624.847
Maasgouw	2,17%	€ 526.036	€ 63.443	€ 589.479
Maastricht	10,95%	€ 3.637.166	€ 325.675	€ 3.962.841
Meerssen	1,66%	€ 597.060	€ 48.288	€ 645.347
Nederweert	1,56%	€ 191.411	€ 45.470	€ 236.881
Peel en Maas	4,04%	€ 509.599	€ 118.365	€ 627.963
Roerdalen	1,85%	€ 263.804	€ 54.085	€ 317.888
Roermond	5,35%	€ 795.217	€ 157.900	€ 953.117
Simpelveld	0,93%	€ 169.093	€ 26.658	€ 195.750
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.631.962	€ 240.841	€ 2.872.803
Stein	2,21%	€ 342.930	€ 64.321	€ 407.252
Vaals	0,91%	€ 280.675	€ 26.309	€ 306.984
Valkenburg aan de Geul	1,47%	€ 630.410	€ 42.712	€ 673.122
Venlo	9,22%	€ 1.339.235	€ 269.797	€ 1.609.032
Venray	3,98%	€ 551.478	€ 116.098	€ 667.576
Voerendaal	1,11%	€ 209.192	€ 32.169	€ 241.360
Weert	4,54%	€ 488.888	€ 132.779	€ 621.666
Totaal	100,00%	€ 24.382.484	€ 2.924.675	€ 27.307.159

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2024-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2024-1 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 19.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2024-1	Eindresultaat begroting 2024	Verschil	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma (Wmo) vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 317.790	€ 353.096	€ -35.306	€ -36.522	€ 1.215
Beekdaelen	€ 915.599	€ 827.643	€ 87.956	€ 85.884	€ 2.071
Beesel	€ 228.528	€ 231.522	€ -2.994	€ -3.688	€ 693
Bergen	€ 201.455	€ 212.648	€ -11.193	€ -12.099	€ 907
Brunssum	€ 985.841	€ 927.801	€ 58.040	€ 56.077	€ 1.962
Echt-Susteren	€ 810.861	€ 840.505	€ -29.644	€ -31.803	€ 2.159
Eijsden-Margraten	€ 755.482	€ 607.564	€ 147.918	€ 146.180	€ 1.738
Gennep	€ 365.692	€ 452.598	€ -86.906	€ -88.078	€ 1.172
Gulpen-Wittem	€ 424.896	€ 411.798	€ 13.098	€ 12.605	€ 493
Heerlen	€ 2.739.707	€ 2.911.073	€ -171.366	€ -177.699	€ 6.334
Horst aan de Maas	€ 695.817	€ 723.173	€ -27.356	€ -30.760	€ 3.404
Kerkrade	€ 1.895.930	€ 1.878.083	€ 17.847	€ 15.855	€ 1.992
Landgraaf	€ 1.415.653	€ 1.398.049	€ 17.604	€ 15.505	€ 2.099
Leudal	€ 624.847	€ 726.620	€ -101.773	€ -103.689	€ 1.916
Maasgouw	€ 589.479	€ 643.508	€ -54.029	€ -55.807	€ 1.778
Maastricht	€ 3.962.841	€ 4.448.544	€ -485.703	€ -500.221	€ 14.518
Meerssen	€ 645.347	€ 726.625	€ -81.278	€ -82.371	€ 1.094
Nederweert	€ 236.881	€ 282.539	€ -45.658	€ -46.722	€ 1.064
Peel en Maas	€ 627.963	€ 717.115	€ -89.152	€ -92.618	€ 3.467
Roerdalen	€ 317.888	€ 374.206	€ -56.318	€ -57.867	€ 1.550
Roermond	€ 953.117	€ 1.160.849	€ -207.732	€ -213.481	€ 5.749
Simpelveld	€ 195.750	€ 224.626	€ -28.876	€ -29.150	€ 275
Sittard-Geleen	€ 2.872.803	€ 2.821.793	€ 51.010	€ 44.191	€ 6.819
Stein	€ 407.252	€ 447.724	€ -40.472	€ -41.939	€ 1.466
Vaals	€ 306.984	€ 280.544	€ 26.440	€ 26.019	€ 421
Valkenburg aan de Geul	€ 673.122	€ 559.540	€ 113.582	€ 112.551	€ 1.031
Venlo	€ 1.609.032	€ 2.007.958	€ -398.926	€ -406.544	€ 7.618
Venray	€ 667.576	€ 642.794	€ 24.782	€ 21.932	€ 2.850
Voerendaal	€ 241.360	€ 269.567	€ -28.207	€ -28.902	€ 696
Weert	€ 621.666	€ 673.058	€ -51.392	€ -54.982	€ 3.591
Totaal	€ 27.307.159	€ 28.783.163	€ -1.476.004	€ -1.558.145	€ 82.141

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2024-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2024 (Wmo)

Analyse directe vervoerskosten

Tabel analyse directe vervoerskosten

	2024-1	2024				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Begroting baseren op realisatie 2023	opslag 5%	Prijseffect NEA index (3,4% i.p.v. 3,5%)
Beek	€ 240.958	€ 276.772	€ -35.814	€ -47.021	€ 11.474	€ -267
Beekdaelen	€ 717.646	€ 654.132	€ 63.514	€ 29.972	€ 34.174	€ -632
Beesel	€ 170.950	€ 175.572	€ -4.622	€ -12.593	€ 8.140	€ -170
Bergen	€ 151.430	€ 164.932	€ -13.502	€ -20.553	€ 7.211	€ -159
Brunssum	€ 789.249	€ 748.154	€ 41.095	€ 4.234	€ 37.583	€ -723
Echt-Susteren	€ 639.109	€ 680.742	€ -41.633	€ -71.409	€ 30.434	€ -658
Eijsden-Margraten	€ 597.892	€ 485.425	€ 112.467	€ 84.465	€ 28.471	€ -469
Gennep	€ 275.135	€ 356.862	€ -81.727	€ -94.484	€ 13.102	€ -345
Gulpen-Wittem	€ 342.304	€ 340.795	€ 1.509	€ -14.462	€ 16.300	€ -329
Heerlen	€ 2.135.059	€ 2.336.873	€ -201.814	€ -301.225	€ 101.669	€ -2.258
Horst aan de Maas	€ 514.469	€ 553.376	€ -38.907	€ -62.871	€ 24.499	€ -535
Kerkrade	€ 1.509.277	€ 1.529.218	€ -19.941	€ -90.334	€ 71.870	€ -1.478
Landgraaf	€ 1.124.204	€ 1.137.203	€ -12.999	€ -65.433	€ 53.534	€ -1.099
Leudal	€ 473.396	€ 577.450	€ -104.054	€ -126.039	€ 22.543	€ -558
Maasgouw	€ 466.728	€ 523.195	€ -56.467	€ -78.186	€ 22.225	€ -506
Maastricht	€ 3.036.480	€ 3.552.071	€ -515.591	€ -656.753	€ 144.594	€ -3.432
Meerssen	€ 518.825	€ 605.854	€ -87.029	€ -111.150	€ 24.706	€ -585
Nederweert	€ 167.289	€ 213.202	€ -45.913	€ -53.673	€ 7.966	€ -206
Peel en Maas	€ 454.585	€ 545.033	€ -90.448	€ -111.568	€ 21.647	€ -527
Roerdalen	€ 231.987	€ 288.010	€ -56.023	€ -66.792	€ 11.047	€ -278
Roermond	€ 666.053	€ 865.692	€ -199.639	€ -230.519	€ 31.717	€ -836
Simpelveld	€ 147.185	€ 177.423	€ -30.238	€ -37.075	€ 7.009	€ -171
Sittard-Geleen	€ 2.258.237	€ 2.265.565	€ -7.328	€ -112.674	€ 107.535	€ -2.189
Stein	€ 297.997	€ 342.781	€ -44.784	€ -58.643	€ 14.190	€ -331
Vaals	€ 248.938	€ 228.622	€ 20.316	€ 8.683	€ 11.854	€ -221
Valkenburg aan de Geul	€ 550.851	€ 463.565	€ 87.286	€ 61.503	€ 26.231	€ -448
Venlo	€ 1.120.439	€ 1.502.810	€ -382.371	€ -434.273	€ 53.354	€ -1.452
Venray	€ 474.137	€ 458.928	€ 15.209	€ -6.925	€ 22.578	€ -443
Voerendaal	€ 182.099	€ 208.614	€ -26.515	€ -34.985	€ 8.671	€ -202
Weert	€ 406.611	€ 463.901	€ -57.290	€ -76.205	€ 19.362	€ -448
Totaal	€ 20.909.522	€ 22.722.773	€ -1.813.251	€ -2.786.988	€ 995.692	€ -21.954

Het totale vervoersresultaat is gedaald ten opzichte van de originele begroting 2024. Deze daling is voor een klein deel te wijten aan de lagere NEA-index (3,4%) dan gehanteerd in begroting 2024 (3,5%).

Het grootste deel van deze daling (€ -2.786.988,-) is echter het gevolg van het hanteren van het oorspronkelijke uitgangspunt. Voor de begroting 2024-1 baseren wij het vervoersvolume weer op de realisatie van het voorgaande jaar (2023). In de vorige begrotingen werd het vervoersvolume gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Door deze systematiek te hanteren, zal de begroting beter aansluiten op de actualiteit op gemeenteniveau.

Tenslotte zorgt de opslag van 5% die wij hanteren voor een stijging van € 995.692,-, met als eindresultaat een totale daling van € 1.813.251,-. Op gemeenteniveau zijn er echter grote verschillen 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 2024 met € 1.476.004,- naar € 27.307.159,-.

Tegenover de eerdergenoemde daling van het vervoersresultaat ad € 1.813.251,- stijgen de overheadkosten met € 82.141,- en de indirecte vervoerskosten met € 255.107,-.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 82.141,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

- 1** De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend.
- 2** Wij hebben voor de begroting 2024 een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,5% voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen.
- 3** De noodzakelijke ontwikkeling en ondersteuning van een nieuwe website voor Omnibuzz (+ € 15.000,-).
- 4** De vanuit (provinciale en wettelijke) verplichtingen ontstane kosten zoals kosten verband houdend met digitaal archiveren, toegankelijkheid en informatiebeveiliging (+ € 52.000,-).
- 5** Een plaatsgevonden revisie waarbij kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, nu als indirecte vervoerskosten zijn verwerkt (- € 75.000,-).
- 6** Een forse daling van de woon-werkvergoedingen (- € 18.000,-) als gevolg van het hybride werken. Hetzelfde geldt voor de kopieer- en printkosten (- € 3.500,-).
- 7** Het stijgen van de overheadkosten als gevolg van de aanstaande uitvoering van het leerlingenvervoer. Deze kosten worden echter gedekt door de interne doorbelastingen van overheadkosten van Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer. Per saldo levert dit een daling op (- € 16.736,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 255.107,-.

Dit is o.a. door de volgende punten te verklaren:

- 1 De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend.
- 2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,5% voor onze indirecte vervoerskosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen.
- 3 Een plaatsgevonden revisie waarbij kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, nu als indirecte vervoerskosten zijn verwerkt, met een toename van deze kosten als gevolg (+ € 75.000,-).
- 4 De doorontwikkeling en het beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz (+ € 25.000,-).
- 5 Een noodzakelijke server upgrade van onze telefooncentrale en noodzakelijke aanpassingen aan onze systemen en rapportagemodules (+ € 36.000,-).
- 6 Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 70.000,-).
- 7 Een daling van de structurele SMS-kosten voor het gebruik van MijnOmnibuzz (- € 14.500,-).
- 8 De interne doorbelasting van Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten (- € 3.404,-).

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 en sinds 2023 is ook de gemeente Nederweert aangesloten. Dit vervoer behelst momenteel het vervoer van jeugdigen en valt daarom onder taakveld 6.72c 'Jeugdhulp dagbesteding'.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2024-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer worden weergegeven.

Verdeling vervoerskosten

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de kilometers die in 2023 voor dit type vervoer gereden zijn, vermenigvuldigd met de NEA-index van 3,4%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Nederweert	11730	326
Roermond	42529	2575
Totaal	54258	2901

Tabel verdeling directe vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2024-1	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoerskosten
Nederweert	€ 20.559	€ 4.999	€ 7.207	€ -	€ 32.764
Roermond	€ 82.578	€ 19.618	€ 28.938	€ 856	€ 131.990
Totaal	€ 103.137	€ 24.616	€ 36.145	€ 856	€ 164.754

Boven op de intern doorbelaste kosten verwachten wij nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten verdeeld, naar rato van het aantal inwoners.

Tabel overheadkosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.130
Roermond	59.965	77%	€ 3.870
Totaal	77.466	100%	€ 5.000

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van kosten voor het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer plaats. De indirecte vervoerskosten worden hierbij verdeeld op basis van het aantal ritten per gemeente ten opzichte van het totaal aantal ritten.

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.

Tabel verdeling doorbelasting

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.129	€ 150	€ 1.278
Roermond	€ 8.917	€ 972	€ 9.889
Totaal	€ 10.046	€ 1.122	€ 11.168

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Kosten	
Nederweert	€	35.172
Roermond	€	145.749
Totaal	€	180.921



4.5 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. Wij starten in augustus dit jaar met de uitvoering van dit type vervoer. Dit gaan we doen voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens gaan wij voor de gemeente Roermond het gym- en zwemvervoer verzorgen. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 ‘Onderwijsbeleid en leerlingzaken’.

De begroting wordt gebaseerd op de bedragen conform de business case, exclusief de cijfers voor de gemeente Leudal. In de jaarrekening 2024 zal een herverdelingseffect volgen waarbij definitief afgerekend wordt.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2024-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling directe vervoerskosten

De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op de vanuit de gemeenten verstrekte informatie en een geoffreerd prijspeil.

Tabel vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Directe vervoerkosten 2024	
Echt-Susteren	€	461.280
Maasgouw	€	235.350
Nederweert	€	234.163
Roerdalen	€	265.040
Roermond	€	399.547
Weert	€	465.795
TOTAAL	€	2.061.175

Tabel vervoerskosten gym- en zwemvervoer

Gemeente	Directe vervoerkosten 2024	
Roermond	€	31.542
TOTAAL	€	31.542

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Indirecte vervoerkosten 2024	
Echt-Susteren	€	16.735
Maasgouw	€	10.607
Nederweert	€	10.017
Roerdalen	€	10.489
Roermond	€	21.761
Weert	€	11.550
TOTAAL	€	81.159

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel overheadkosten

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.087
Maasgouw	€	6.907
Nederweert	€	4.974
Roerdalen	€	5.884
Roermond	€	17.041
Weert	€	14.470
TOTAAL	€	58.362

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer

Er zijn investeringskosten gemaakt zodat het leerlingenvervoer gerealiseerd kan worden. Deze kosten worden naar rato van het aantal inwoners verdeeld tussen de gemeenten.

Tabel verdeling investeringskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Kosten	
Echt-Susteren	€	9.334
Maasgouw	€	7.095
Nederweert	€	5.109
Roerdalen	€	6.044
Roermond	€	17.506
Weert	€	14.864
TOTAAL	€	59.952

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Gemeente	Directe vervoers- kosten	Directe vervoers- kosten gym- en zwemvervoer	Investeringskosten	Indirecte vervoer- kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 461.280	€ -	€ 9.334	€ 16.735	€ 9.087	€ 496.436
Maasgouw	€ 235.350	€ -	€ 7.095	€ 10.607	€ 6.907	€ 259.958
Nederweert	€ 234.163	€ -	€ 5.109	€ 10.017	€ 4.974	€ 254.263
Roerdalen	€ 265.040	€ -	€ 6.044	€ 10.489	€ 5.884	€ 287.457
Roermond	€ 399.547	€ 31.542	€ 17.506	€ 21.761	€ 17.041	€ 487.397
Weert	€ 465.795	€ -	€ 14.864	€ 11.550	€ 14.470	€ 506.678
TOTAAL	€ 2.061.175	€ 31.542	€ 59.952	€ 81.159	€ 58.362	€ 2.292.190

5

Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving/aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstreking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	110.861	-	-	110.861	10,00%		23.696	-	110.861	87.165
Hardware	25.727	-	-	25.727	33,33%		13.590	-	25.727	12.137
Inrichting en verbouwing	83.834	-	-	83.834	4,00%		4.398	-	83.834	79.436
Technische installaties	83.368	-	-	83.368	6,67%		7.906	-	83.368	75.462
Software	36.416	-	-	36.416	10,00%		6.949	-	36.416	29.467
Totaal Wmo-vervoer	340.206	-	-	340.206		-	56.538	-	340.206	283.668
Totaal-generaal	340.206	-	-	340.206	-	-	56.538	-	340.206	283.668

5.2 Staat van reserves

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2024	Reserves na bestemming ultimo 2024
Reserves								
Algemene reserve	900.000	-	-	-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserve personeel	-	-	-		-	-	-	-
Bestemming ICT	35.244	-	-	10.744	24.500	-	-	24.500
Totaal Reserves	935.244	-	-	10.744	924.500	-	-	924.500

5.3 Opbouw algemene reserve

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

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150.000

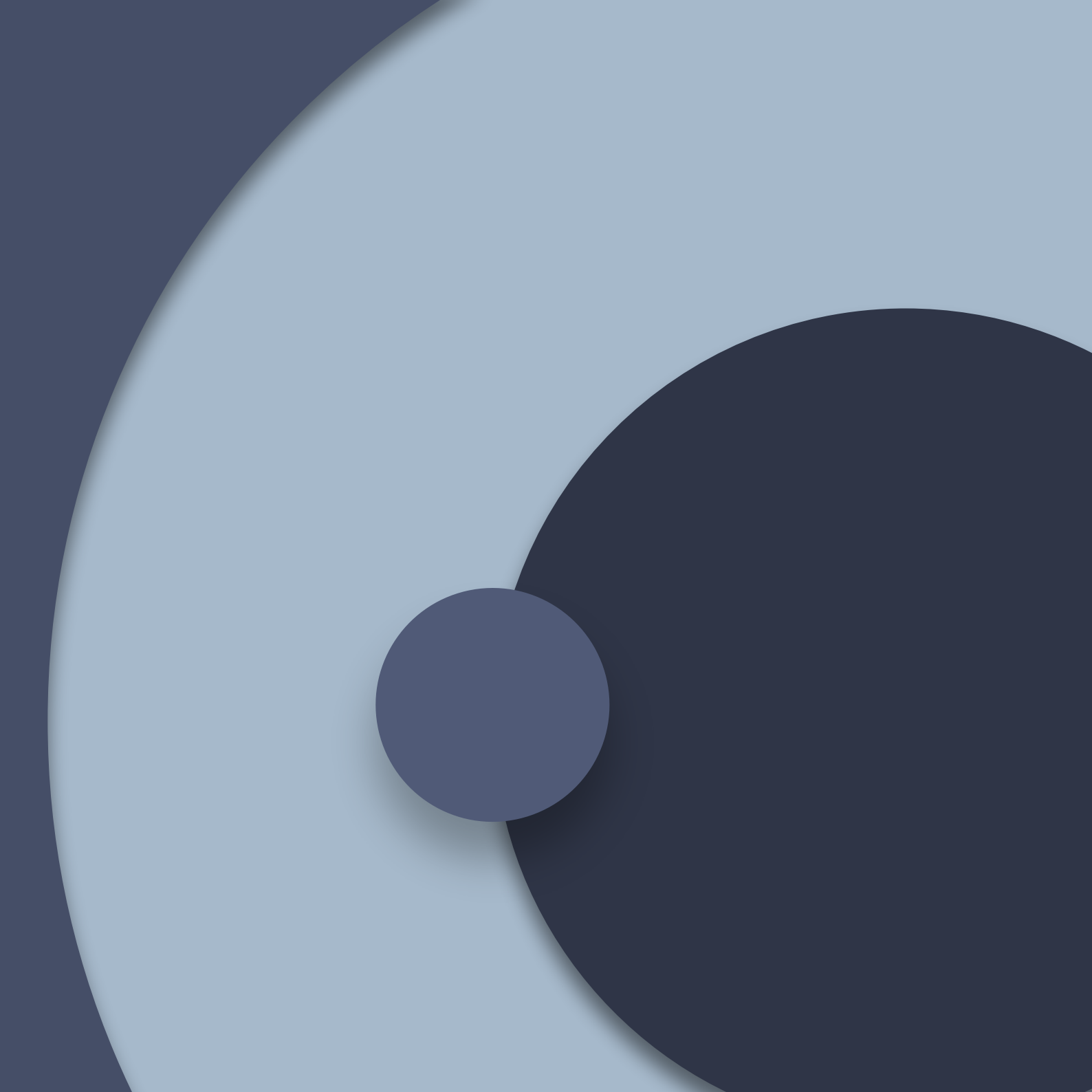
4 Digitale dreigingen

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit		760.000
--------------------------------------	--	---------







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

Begroting 2025

Meerjarenperspectief
2026 - 2028



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Omnibuzz	6
2.1 Wie is Omnibuzz	6
2.2 Relevante ontwikkelingen	7
2.3 Pijler 1: Kantelen van vervoer en OV-gebruik stimuleren	9
2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer	10
2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie	12
2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten	15
3. De beleidsbegroting	18
3.1 Programma Omnibuzz-vervoer	18
3.2 Paragrafen	21
4. Financiële begroting	34
4.1 Financiële kaders	34
4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld	36
4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)	37
4.4 Analyse eerste begroting 2025 ten opzichte van het jaar 2025 uit de meerjarenbegroting 2025-2027	45
4.5 Meerjarenraming 2026-2028	46
4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)	64
4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2026-2028	66
4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)	69
4.9 Meerjarenraming leerlingenvervoer 2026-2028	71
5. Bijlagen	78
5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	78
5.3 Opbouw algemene reserve	80

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. Hierin zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het (collectief) vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor klanten met een Wmo-indicatie. De uitgangspunten en kaders waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in het bedrijfsplan (5 januari 2016, actualisatie 2019), de GR Omnibuzz en de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de gemeenten. De DVO's voor het collectief vraagafhankelijk vervoer zijn met alle deelnemende gemeenten afgesloten. Met 6 gemeenten uit Midden-Limburg zijn aanvullende DVO's afgesloten met het leerlingenvervoer en voor Roermond ook voor het gym- en zwemvervoer. Voor de leesbaarheid wordt dit vervoer in een apart hoofdstuk separaat toegelicht en richten de komende hoofdstukken zich op het CVV. De vertaling van deze kaders naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV). Rekening houdend met de dynamiek en voortdurende ontwikkelingen wordt de begroting, indien nodig, jaarlijks geactualiseerd en bijgesteld.





2

Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

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

Onze ruim 39.000 klanten hebben van hun gemeente een indicatie voor ons vervoer gekregen. Omnibuzz neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en deelnemende gemeenten geborgd is. De dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor de reizigers en de deelnemende gemeenten.

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

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

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

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

Missie

De missie van Omnibuzz is:

“Goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer voor nu en later.”

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

“Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden.”

Slim vervoer

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

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

Maatschappelijk verbinden

Maatschappelijk verbinden tekent de rol van Omnibuzz in het maatschappelijk veld. Vervoer is de verbinding tussen

het sociale leven, maatschappelijke activiteiten en de gebruikers ervan. In de actualiteit leidt dit steeds vaker tot het bieden van noodoplossingen voor acute vervoersvragen, zoals het vaccinatievervoer of ondersteuning bij evacuaties door de wateroverlast.

Regiemodel

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

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

Wij optimaliseren het vervoer omdat beleidsmatige aspecten, contractbeheer en het operationele proces samenkomen binnen de organisatie zonder inmenging van private belangen. Hierdoor kunnen wij het vervoerssysteem passend, betaalbaar en toekomstbestendig inrichten. Eventueel kunnen andere vervoersvormen instromen, maar dit is niet noodzakelijk.

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

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

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

2.2 Relevante ontwikkelingen

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

De grillige ontwikkeling van de vervoersvraag

De impact van COVID-19 is provinciaal nog steeds merkbaar in de vorm van een lagere vervoersvraag, maar de verschillen tussen gemeenten nemen toe en de voorspelbaarheid neemt af. Dit maakt het moeilijk om begrotingen strak op te stellen op basis van algemene uitgangspunten. Om goed te kunnen begroten is onderzoek, analyse en meer maatwerk op gemeenteniveau nodig. Dit inzicht heeft onder andere geleid tot een aanpassing van de financiële uitgangspunten, waarbij wij 2019 als peiljaar loslaten en de begrotingen baseren op de volumes van het laatste volledige jaar (2023). De verwachting is dat daarmee de forse overschrijdingen op de begrotingen, zoals nu in een aantal gemeenten het geval is, voor de komende jaren voorkomen worden. Het leidt anderzijds wel tot een structureel hogere begroting voor deze gemeenten.

Tekorten aan personeel in de vervoerssector

De problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs houdt aan en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt, iets dat 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 deze begrotingen vallen wij terug op het eerdere uitgangspunt en wij nemen de realisatie van het voorgaande jaar als basis. Voor deze begrotingen betekent dit het volume van 2023, verhoogd met een opslag van 5%. De ontwikkeling van het volume varieert per gemeente. Daarom hebben individuele gemeenten de mogelijkheid om een afwijkend percentage toe te passen en een eventuele hogere stijging in het vervoersvolume op te vangen. Dit doen wij uitsluitend als een individuele gemeente dit specifiek aangeeft.

In deze begroting gaan wij uit van het nacalculatorisch tarief over 2023, dat wordt verhoogd met de NEA-index voor 2023 (3,4%). Voor de hierop volgende jaren rekenen wij

met hetzelfde indexcijfer. De uiteindelijke afrekening met betrekking tot het vervoerstarief met de vervoerders en gemeenten is afhankelijk van de omvang van het vervoer. De omvang bepaalt of dit tarief het voorcalculatorisch tarief op basis van de vervoerscontracten is of de tarieven uit het addendum. Het addendum gaat uit van tarieven die meebewegen met de omvang van het vervoer, zodat vervoerders deels gecompenseerd worden voor het lagere vervoersvolume dan waar zij op hebben ingeschreven bij de aanbesteding. Dit gebeurt aan de hand van staffels die bepaald zijn als percentages van het volume in het referentiejaar 2019. Concreet wordt de prijs per zone met een afgesproken bedrag verhoogd als het volume onder een bepaald percentage (ten opzichte van 2019) zakt.

De klantbijdrage wordt niet in de begroting van Omnibuzz verwerkt. Eventuele wijzigingen hebben geen effect op de begroting, maar uiteraard wel op de totale kosten van het vervoer voor de gemeenten. Een lager vervoersvolume leidt uiteraard tot lagere vervoersopbrengsten voor de gemeente. Vanwege de uitzonderlijke situatie geven wij toch een korte toelichting op dit onderwerp.

Veel gemeenten hanteren het uitgangspunt dat de klantbijdrage de ontwikkeling in de tarieven van het (lokale) OV volgt. Landelijk worden de klanttarieven in het lokale OV in 2024 niet verhoogd, ondanks een LTI van 11,72%. Voor de klantbijdragen die doorgaans 'gelijk aan OV' met de LTI worden geïndexeerd, is de indexering voor 2024 daarom vooralsnog on hold gezet. De gemeenten nemen binnenkort een definitief besluit over het wel of niet toepassen van de LTI of hebben dit reeds gedaan. De verwachting is dat alle gemeenten dit uitgangspunt blijven volgen en er in 2024 geen indexering op de klantbijdrage zal plaatsvinden.

Bonus malus

Onder de beheerkosten is op basis van de historische ervaringscijfers een bedrag opgenomen voor de bonus malus. Het uiteindelijke bedrag is afhankelijk van de daadwerkelijk geleverde kwaliteit op de weg in termen van punctualiteit en aantal klachten.

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. Doordat ook het OV met personeelstekort en bijbehorende kwaliteitsverlies te kampen heeft, biedt het OV in afnemende mate een passend en/of aantrekkelijk alternatief voor mensen met een beperking. Deze ontwikkeling staat haaks op 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. De insteek van Omnibuzz is het minimaliseren van deze gevolgen voor Omnibuzz en het optimaliseren van het aanbod van openbare vervoersoplossingen, zodat deze ook voor (potentiële) klanten van Omnibuzz passend zijn.

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 is een ontwikkeling die wij concreet terugzien in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. 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. Omnibuzz volgt hiermee de landelijke tendens, zoals onder andere blijkt uit de handreiking van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met betrekking tot de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer. Hierin staat onder andere: "Om een compacte, efficiënte overheid te realiseren met hoogwaardige dienstverlening, is digitalisering een vereiste en is het digitale kanaal het voorkeurskanaal. Het uitgangspunt is: digitaal waar het kan". Uiteraard houden wij hierbij altijd rekening met de (on-)mogelijkheden van onze klanten.

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

Compliance en toename ‘kruimelfuncties’

Als lokale overheid is Omnibuzz aan een toenemend aantal wettelijke verplichtingen gehouden. Deze recente toename leidt tot uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en stijgen de overheadkosten. Het betreft onder andere een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) per 1 juli 2022, de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Archiefwet, het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid, de Wet Elektronische publicaties (Wep), de implementatie van de Wet open overheid (Woo) per 1 mei 2022. Met ingang van 1 januari 2025 treedt naar verwachting de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) in werking, waarin eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers.

De stapeling van ‘kruimelfuncties’ leidt tot groeiende uitdagingen in de uitvoeringsorganisatie en hebben veelal betrekking op de digitale processen, waar wij juist meer op willen inzetten. Wij benaderen deze taken dan ook niet als wettelijke verplichtingen en onderkennen het belang dit goed in te richten en te borgen in de processen als voorwaarde voor onze kernwaarden en ambities.

Vanwege het structurele karakter pakken wij dit grotendeels intern op. Wij merken echter ook dat wij als uitvoeringsorganisatie over onvoldoende capaciteit en deskundigheid

beschikken om dit volledig zelfstandig te doen. Omdat bij de deelnemende gemeenten evenmin ondersteuning beschikbaar is, huren wij hiervoor deels extern advies in bij Daadkracht, een externe organisatie waar wij sinds 2021 de rollen van functionaris gegevensbescherming, privacy officer en security officer hebben ondergebracht. 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

Ondanks de tendens van terugtrekkend OV en verschraving van het aanbod zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. Dit is harder nodig dan ooit. Wij voeren intensief overleg met de Provincie Limburg en Arriva over het toewerken naar integrale mobiliteit. Alle geprioriteerde aanbevelingen uit ons gezamenlijk actieplan zetten wij om in daadwerkelijke acties en deelprojecten die de komende jaren gaan bijdragen aan een beter integraal mobiliteitsaanbod in Limburg. Gedurende 2023 is daar nog een nieuw traject bijgekomen, namelijk publieke mobiliteit, waarbij wij samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg (HUB's, servicelijn, first-and-last mile, één vervoerskenmerk) met als doel de mobiliteitsmogelijkheden en integratie op provinciaal niveau te optimaliseren.

De Voor Elkaar Pas (VEP) zien wij daarbij als een belangrijk

instrument. In de huidige samenwerking wordt gekeken naar mogelijkheden om dit product nog beter af te stemmen op onze doelgroep. Wij zoeken hierbij aansluiting bij innovaties in het OV. Dit doen wij door inzicht in de VEP als voorliggende voorziening te verkrijgen, beschikbare data ten aanzien van de VEP te analyseren en de voorwaarden van de VEP meer in lijn brengen met ambities van de GR Omnibuzz. In dit traject leggen wij tevens de verbinding met initiatieven zoals het project Kommee van Trendsportal. Hiermee kunnen wij actief sturen op het gebruik van alternatief vervoer in bredere zin en het vergroten van duurzaamheid door het organiseren van informatie-, mobiliteits- en praktijkdagen in pilotgemeenten in Noord-Limburg. 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

Voor de toeleiding naar het OV zetten wij in op meer gebruik van de VEP door onze klanten, onder andere door promotieactiviteiten. Tegelijk werken wij aan een pilot, waarbij wij inzetten op een soortgelijk product met gratis OV met Arriva Limburg als voorloper op Wmo-vervoer. Dit zorgt voor een vangnet tegen mobiliteitsarmoede en maakt het OV toegankelijker voor burgers die net tussen wal en schip vallen. Deze pilot richt zich niet op onze klanten en heeft als doel de instroom te verminderen. Door het gebruik van OV te stimuleren, verwachten wij dat iedere burger langer zelfstandig kan blijven reizen en Omnibuzz minder snel nodig zal zijn. Deze pilot zal eerst uitgevoerd worden bij één landelijke en één stedelijke gemeente met als doel data op te halen en mogelijke besparingen voor alle deelnemende gemeenten inzichtelijk te krijgen.

Naast het OV optimaliseren wij de informatieverstrekking over andere vervoersinitiatieven aan individuele gemeenten. Doel hiervan is dat deze informatie gemakkelijker beschikbaar is voor Wmo-consulenten en het gebruik van alternatief vervoer en lokale vervoersvoorzieningen toeneemt.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

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

Efficiënt Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV)

Wij passen de overeenkomsten met vervoerders optimaal aan aan de nieuwe werkelijkheid. Dit is nodig om de continuïteit van het vervoer op de langere termijn te borgen. Met de verlenging van de huidige raamovereenkomsten, zoals besloten door het dagelijks bestuur op 10 mei 2023, willen wij bevorderen dat de opdrachtnemer duurzame arbeidsrelaties aangaat en dat er wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen. De verlenging zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap. Bovendien geeft dit meer ruimte om te onderzoeken of bij de nieuwe aanbesteding (start 1 januari 2028) Zero Emissie Doelgroepenvervoer gerealiseerd kan worden. Verder is de verwachting dat opnieuw aanbesteden leidt een kostenstijging, omdat nieuwe prijsafspraken met vervoerders gemaakt worden.

De huidige contracten voor het CVV-vervoer lopen tot 1 januari 2028. 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.

Wij hanteren verschillende instrumenten die bijdragen aan de continuïteit, kwaliteit en efficiënte uitvoering van het vervoer, zodat (minimaal) aan de contractueel afgesproken kwaliteitseisen wordt voldaan. De efficiëntie van het vervoer is al verhoogd door de contante betalingen af te schaffen. Efficiënter plannen is een gezamenlijke opdracht voor de vervoerders en Omnibuzz, omdat de inzet van voertuigen daarmee wordt beperkt.

Binnen de lopende contracten zijn wij volop bezig met het efficiënter maken van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. In 2023 is een module in de ritreserveringssoftware gerealiseerd om piekspreiding te effectueren. 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. In 2024 zullen wij dit goed evalueren en de verwachting is wij dit vervolgens over alle percelen uitrollen. Tegelijk pakken wij nog steeds het chauffeurstekort aan door vervoerders te ondersteunen in het behouden en werven van nieuw personeel.

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. Tevens intensiveren wij het meldpunt beperkte zelfregie, waardoor de advisering zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van klant en vervoerder.

De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de ontwikkeling van

MijnOmnibuzz. Het gebruik van MijnOmnibuzz gaan wij stimuleren door een uitgebreide promotiecampagne en het ondersteunen en vergroten van de digitale vaardigheden van gebruikers. Tenslotte hebben wij een data gedreven onderzoek uitgevoerd om de achterblijvende vervoersvraag te verklaren, aangevuld met een klantonderzoek naar het reisgedrag. De resultaten zijn omvangrijk en het vertalen naar concrete acties vraagt tijd. In 2024 gaan wij hierover met de gemeenten in gesprek, bouwen wij het onderzoek verder uit en bepalen samen de richting voor een passend vervolg.

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) sinds 2022 een deel van het jeugdwet-vervoer uit voor de gemeente Roermond en vanaf 2023 ook voor de gemeente Nederweert. Momenteel lopen gesprekken over nieuwe verzoeken. De instroom van het leerlingenvervoer van zes gemeenten in Midden-Limburg was te omvangrijk; daarvoor is een aparte aanbesteding gedaan. De gunning van dit vervoer zal in het voorjaar van 2024 zijn en de implementatie en inrichting van de organisatie voor de start 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. De achterliggende gedachte is dat veel onderwerpen en thema's overkoepelend relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management 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 kan hierin een belangrijke stap zijn, 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. Dit is afgelopen jaren ingezet voor vervoer van en naar 'besmette' huisartsenpraktijken, corona-hotels, vaccinatielocaties, vervoer van vluchtelingen en evacuatiegedurende de wateroverlast. Op deze wijze kan het beschikbare vervoersysteem worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen en/of als acute noodoplossing. Dit vervoer wordt niet begroot en kan in opdracht van de gemeenten snel opgepakt worden, mits dit mogelijk is binnen het systeem.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme organisatie

Omnibuzz als kennisorganisatie

Omnibuzz is op de eerste plaats een uitvoeringsorganisatie met reguliere werkzaamheden als ritaanname,

klantenadministratie, klachtafhandeling, facturering etc. Bovendien is Omnibuzz ook een kennisorganisatie die op basis van inhoudelijke kennis nieuwe ideeën ontwikkelt en deelnemende gemeenten adviseert in de beleidsontwikkeling.

Als inhoudsdeskundig adviseur voor gemeenten voert Omnibuzz veel werk binnen de andere twee pijlers (grotendeels) zelfstandig uit. Een belangrijke taak voor Omnibuzz is nu het verkrijgen van inzicht in de gevolgen van de pandemie voor de langere termijn en de wijze waarop het vervoer zich verder zal ontwikkelen. Dit is van groot belang 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 beter kunnen aansluiten op hun behoeften en het effect van interventies toeneemt.

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

Kwaliteitsbeleid

Wij borgen het kwaliteitsbeheer onder andere via interne audits en het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en bijbehorende risico's. Dit doen wij onder andere met een open verbetercultuur en interne audits. Zo is bijvoorbeeld de budgetbewaking geoptimaliseerd. Naast een interne focus richten wij ons ook op onze externe contacten. Zo verzorgen wij intern een training om de schrijfvaardigheid van medewerkers in het klantcontact te verhogen en voeren een tevredenheidsonderzoek uit onder alle partners van Omnibuzz om de dienstverlening optimaal op hun behoeften af te stemmen.

Interne organisatie

De nieuwe realiteit van hybride werken heeft gevolgen voor zaken als de interne organisatie, de invulling van werkgeverschap, doelmatig werken en de huisvestingssituatie. Onze medewerkers hebben alle benodigde faciliteiten om (deels) vanuit thuis te werken. Ook het hybride vergaderen vanuit kantoor is gefaciliteerd. Het dienstverleningsniveau richting klanten en gemeenten is op hetzelfde hoge niveau gebleven. Er is dus geen enkele reden om hier wijzigingen in aan te brengen. Wel onderzoeken wij de mogelijkheden van verschillende huisvestingssituaties om deze kosten structureel te beperken.

Wij zorgen voor een integraal en duidelijk personeelsbeleid, uitbreiding van het vitaliteitsbeleid door onder andere de introductie van de leasefiets en werken structureel aan integriteitsbeleid. Door het hybride werken verandert de aard van integriteitskwesaties. Omdat wij dit een belangrijk aandachtspunt vinden, werken wij structureel aan integriteitsbeleid via onder andere workshops rond relevante thema's. Via het integriteitsbeleid borgen wij goed werkgeverschap, maar ook het vertrouwen van de burger in Omnibuzz als onderdeel van de overheid. Naast de interne integriteit hechten wij ook veel waarde aan de kwaliteit van onze dienstverlening en hoe deze door onze partners wordt ervaren.

Contractbeheer

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

Aanpassing verdeelsystematiek

De afrekensystematiek voor gemeenten is met ingang van 2023 aangepast. Nu dit is aangepast, gaan wij samen met de gemeenten aan de slag met de toekomstige

afrekensystematiek voor de klanten. Afrekening op basis van kilometers voor de klant maakt een duidelijke afstemming met het OV-tarief mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor veel gemeenten. Het omzetten van het klanttarief naar kilometers heeft echter verregaande consequenties voor een aantal systeemvoorwaarden die momenteel in zones zijn gedefinieerd. Dit betreft onder andere het opstaptarief, de maximale reisafstand en de jaarbudgetten.

Het in kaart brengen van de gevolgen van een dergelijke aanpassing vraagt veel voorbereiding en expertise van Omnibuzz. Vanwege de gevoeligheden en de gevolgen op klantniveau vraagt dit verder intensief overleg met gemeenten en vertegenwoordigers van de gebruikers, zoals het cliëntenpanel. Dit is een traject dat wij de komende jaren gezamenlijk met hen zullen oppakken. De insteek hierbij is de systematiek voor klanten te wijzigen per 1 januari 2028, omdat dan ook de nieuwe vervoerscontracten in kilometers zullen worden uitgevraagd.

Relatiebeheer gemeenten

Via overleg, bijeenkomsten, bestuursinformatiebrieven en periodieke rapportages informeren wij bestuurders, ambtenaren en ook raadsleden over belangrijke onderwerpen en betrekken hen vroegtijdig bij belangrijke keuzes. Dit leidt tot gedragen voorstellen die wij met zorg uitwerken ter besluitvorming. Op deze wijze proberen wij de samenwerking 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, zodat de continuïteit bij de gemeente geborgd is en de lijnen met Omnibuzz kort blijven.

Mede hierdoor merken wij dat Omnibuzz steeds vaker en sneller door gemeenten wordt benaderd met vragen, verzoeken of suggesties. Dit bevordert de uitwisseling van ideeën en de onderlinge verbondenheid en zorgt er tevens voor dat gemeenten de meerwaarde van Omnibuzz in toenemende mate kunnen benutten.

Digitalisering en compliance

In 2021 is een wijziging van de GR Omnibuzz voorbereid naar aanleiding van een wetswijziging in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (wijziging Wgr per 1 juli 2022). In deze wijziging is ook een uittredingsregeling uitgewerkt. Bijbehorend conceptwijzigingsvoorstel is in een gezamenlijk traject met andere Gemeenschappelijke Regelingen in Limburg voorgelegd ter besluitvorming. Eind 2023 is de zienswijzeprocedure afgerond en in de eerste helft van 2024 zullen de deelnemende gemeenten naar verwachting allemaal de benodigde toestemmingsprocedure volgen, zodat de wijziging tijdig (dat wil zeggen uiterlijk 1 juli 2024) kan worden gepubliceerd.

De Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement is in 2023 in overeenstemming met de wettelijke bepalingen uit het BBV geactualiseerd. De Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz (GR) wordt in 2024 aangepast aan de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr). Met betrekking tot het digitaal archief is in 2023 een stappenplan uitgewerkt voor het inrichten van processen voor het bewaren, anonimiseren en vernietigen van de digitale rit- en klantgegevens op totaal- en klantniveau. Dit stappenplan is direct geïmplementeerd en zal naar verwachting in 2024 afgerond worden.

In 2022 is tevens het toegankelijkheidsbeleid vastgesteld, waarin de implementatie van de digitalisering en openbaarheid stapsgewijs is uitgewerkt. Digitalisering is van groot belang vanuit klantperspectief, kostenoogpunt en duurzaamheid. Het dagelijks bestuur wordt periodiek geïnformeerd over de (financiële) voortgang. In het kader van de implementatie van de Wet Open Overheid (Woo) heeft Omnibuzz een aansluiting op de Woo-index gerealiseerd. Wij implementeren deze wet conform een stappenplan op advies van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Om de documenten die onder deze verplichting vallen ook digitaal toegankelijk te maken, zijn in 2023 interne processen ingericht om via sjablonen toegankelijke documenten te genereren voor publicatie via deze Woo-index. Het uitgangspunt is dat alle vergaderstukken vanaf 2024 aan deze wetgeving voldoen. Naast compliance aan diverse relevante wetgeving leidt dit

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

In oktober 2023 is onderzocht of MijnOmnibuzz digitoegankelijk is voor iedereen. De inspectie leverde een aantal verbeterpunten op die wij hebben opgepakt. Bij de herinspectie in februari 2024 hebben wij voor MijnOmnibuzz het keurmerk drempelvrij ontvangen, hetgeen betekent dat MijnOmnibuzz volledig voldoet aan de eisen voor digitale toegankelijkheid.. Onze website beschikt al over dit keurmerk. Vanwege de geldigheid van 3 jaar, zal in oktober 2024 een nieuwe inspectie van onze website plaatsvinden. De digitale dienstverlening wordt tevens in lijn gebracht met de eisen uit de Wmebv die per 1 januari 2025 in werking zal treden. Momenteel inventariseren wij de impact.

Omnibuzz werkt voortdurend aan al deze verplichtingen, maar voldoet nog niet op alle vlakken volledig. Dit blijft structureel inspanning vragen. 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. Het is moeilijk om verder vooruit te kijken, omdat wetswijzigingen en de implicaties ervan nog niet op voorhand bekend zijn. Wij merken wel dat wettelijke voorschriften regelmatig wijzigen of aangescherpt worden, waardoor wij rekening houden met een structurele taakverzwaring op het gebied van compliance. Tegelijk beogen wij met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending en het verlagen van de capaciteit voor telefonisch klantcontact.

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. Het opzetten en implementeren van een Information Security Management System (ISMS) zorgt voor professionalisering en verdere borging van de informatiebeveiliging. Wij verwachten dit in 2024 af te ronden. Ons applicatielandschap vormt daarmee een stevig fundament voor functionele uitbreiding, zoals de verdere

ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Wij gaan MijnOmnibuzz de komende jaren verder doorontwikkelen met het oog op meer gebruikersgemak voor de klant en het mogelijk maken van onze digitaliseringambities. Ook starten wij een uitgebreide promotiecampagne voor MijnOmnibuzz. Hiermee vergroten wij de zelfredzaamheid bij klanten en kunnen wij druk van de telefonie bij de klantenservice en ritreservering beperken.

De website van Omnibuzz is technisch ook toe aan vernieuwing. Het content managementsysteem (CMS) van de huidige website van Omnibuzz is inmiddels zeven jaar oud. Dit heeft in de nabije toekomst gevolgen voor updates en veiligheid van onze website. Halverwege 2024 verwachten wij onze nieuwe website te presenteren die volledig voldoet aan de moderne technische standaarden en ook de informatie over de uitvoering van het leerlingenvervoer bevat. Bovendien fungeert de website als platform voor de publicaties in het kader van de Woo en toegang tot MijnOmnibuzz. Uiteraard streven wij ook voor de nieuwe website naar het keurmerk drempelvrij voor digitale toegankelijkheid.

2.6 Uitvoering leerlingenvervoer Midden-Limburgse gemeenten

Uitbreiding taken Omnibuzz

Omnibuzz is een Gemeenschappelijke Regeling (GR) 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 gaan wij vanaf diezelfde datum ook het gym- en zwemvervoer regelen. Het algemeen bestuur heeft op 27 september 2023 ingestemd met de uitgangspunten van de DVO die met deze 6 gemeenten apart voor dit vervoer wordt afgesloten. Op hoofdpunten is de DVO voor alle vervoersvormen gelijk. Wel zijn er specificaties die afhankelijk zijn van de vervoersvorm, zoals de definitie van het vervoer of de ingangsdatum.

De taakverdeling tussen gemeente en Omnibuzz zijn in praktijk ook nagenoeg gelijk. Omnibuzz is verantwoordelijk

voor de aanbesteding van het vervoer. Voor dit vervoer is de aanbesteding voorbereid en gepubliceerd eind 2023. In het voorjaar van 2024 verwachten wij de definitieve gunning bekend te maken. 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 op de routeplanning, 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 voor de verantwoording per gemeente, inclusief de accountantscontrole.

Ongeveer 900 leerlingen gaan van dit vervoer gebruikmaken en ongeveer 100 leerlingen gaan gebruikmaken van het gym- en zwemvervoer. Dit vervoer betreft geregeld vervoer met vaste routes en vraagt derhalve een totaal andere aansturing. Er zijn hiervoor investeringen nodig met betrekking tot ritbeheerssoftware, klantsysteem, rapportagetools, boekhouding en MijnOmnibuzz. Deze investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

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.

Het jaar 2024 staat in het teken van de aanbesteding en de voorbereiding op de implementatie van het leerlingenvervoer. In augustus 2024 starten wij met de daadwerkelijke uitvoering van dit vervoer. Dit vraagt voor deze periode dus

relatief veel van onze organisatie. Structureel vraagt leerlingenvervoer juist relatief weinig beleidsmatige advisering. Hiermee houden wij rekening in de verdeling van de kosten. Binnen twee jaar 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 business case die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt. Het kalenderjaar loopt niet gelijk met schooljaar, maar wij houden het boekjaar gelijk aan het kalenderjaar. Zo kunnen wij alle vervoersvormen in financiële stukken over dezelfde periode verantwoorden. De kern is dat de aanbesteding leerlingenvervoer en gym- en zwemvervoer (voor Roermond) gezamenlijk plaatsvindt en dat dit vervoer ook gezamenlijk verantwoord wordt. Nieuwe instroom van jeugdvervoer en dagbestedingsvervoer van deelnemende gemeenten blijft tussentijds mogelijk. Dit wordt dan separaat verantwoord.

De opstartkosten worden gefinancierd door de zes gemeenten die vanaf de start deelnemen. Bij eventuele instroom van nieuwe gemeenten worden de opstartkosten 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. Voor de interne bedrijfsvoering is het uitgangspunt dat de uitvoering van het leerlingenvervoer geen negatief effect heeft op de bestaande dienstverlening voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten. De uitvoerende taken voor Wmo- en leerlingenvervoer zijn daarom apart van elkaar ingericht. Opstartkosten, zoals investeringen in automatisering, worden direct aan de gemeenten met leerlingenvervoer doorgerekend.

De overhead, die ongeveer 10% van de totale begroting bedraagt, is hierop een uitzondering. Deze kosten worden voor

het Wmo- en leerlingenvervoer opgeteld en vervolgens via de vaste verdeelsleutel verdeeld.

Dat betekent dat er geen extra capaciteit wordt ingezet op de overhead. De achterliggende gedachte hiervoor is dat, zoals eerder benoemd, veel onderwerpen en thema's overkoepelelnd relevant zijn en veel ondersteunende/facilitaire taken, zoals huisvesting en management 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 kan hierin een belangrijke stap zijn, 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 Wmo-gemeenten. Op die manier leidt het onderbrengen van het leerlingenvervoer tot een voordeel voor alle deelnemende gemeenten aan 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. Hier hebben alle gemeenten voordelen van. Hetzelfde geldt voor de aanbesteding.

Vervoerskosten

De vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik, middels een gewogen gemiddelde tarief vervoerders oftewel één gemeentelijk tarief, afgerekend met de gemeenten. Alle perceeltarieven samen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (prijs) voor de gemeenten waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend. De gunning verwachten wij halverwege februari 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 hiervoor 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 2025-2028 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- › Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- › Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer.
- › Doorontwikkelen van de VEP om het gebruik van OV te optimaliseren.
- › Doorontwikkelen mogelijkheden voor maatwerk naar

aanleiding van de groeiende zorgbehoefte, met oog voor kwaliteit en binnen de beheersbaarheid en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).

- › (Data gedreven) onderzoek naar klant- en vervoersontwikkeling en eventuele prognoses.
- › Doorontwikkelen van concepten om een efficiënte planning en uitvoering te bevorderen, met specifieke aandacht voor piekspreiding.
- › Doorontwikkeling MijnOmnibuzz dat het reizen gemakkelijker maakt en de efficiëntie van de bedrijfsvoering bevordert.
- › Het organiseren en faciliteren van instroom van ander vervoer, indien wenselijk.
- › Advisering en uitwerking voorstellen voor omzetting vervoerssysteem voor klanten en vervoerders van zones naar kilometers.
- › Advisering en uitwerking van beheersmaatregelen op gemeenteniveau, indien wenselijk/noodzakelijk.
- › Doorontwikkelen van informatie- en kennismanagement binnen de organisatie en uitwisseling hiervan met deelnemende gemeenten en andere externe partijen.
- › Compliant zijn met geldende wet- en regelgeving, met speciale aandacht voor privacy en informatiebeveiliging, digitaal archief, digitale toegankelijkheid en openbaarheid.
- › Structureel toetsen en controleren van de administratieve organisatie, bijsturing van resultaten en processen via grondige informatievoorziening, rapportages en risicomanagement binnen de planning & control cyclus.

Wat gaan wij hiervoor doen in het leerlingenvervoer?

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 2025-2028 de volgende taken uitvoeren

of ontwikkelen:

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

Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in tabel ‘Begroting 2025’.

Tabel Begroting 2025

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 180.682	€ 180.682
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 180.682	€ -	€ -180.682
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.293	€ 6.293	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125

Voor de verdeling van baten en lasten naar taakvelden is aansluiting gezocht bij hetgeen het BBV hieromtrent voorschrijft (IV3). Uitgangspunt is dat baten en lasten zoveel mogelijk direct worden toegerekend aan de betreffende taken/activiteiten.

Alle bedrijfskosten die direct verbonden zijn aan taken, activiteiten, en producten die gericht zijn op de externe klant, moeten in de betreffende taakvelden worden geregistreerd.

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

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

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 bestaat dit bedrag zowel uit renteopbrengsten als bankkosten. Op basis van het gestegen rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 75.000,- 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 wordt aan de overhead. Ook zijn hierin de lasten meegenomen van de afdeling klantenservice en de lasten gekoppeld aan klachtenmanagement, klanttevredenheid, de bonus-malus regeling en dergelijke. De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten.

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 gemeente Nederweert.

Tevens nemen wij vanaf dit jaar voor het eerst het leerlingenvervoer (LLV) op in onze meerjarenbegroting. Dit doen wij onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'. Hiermee zullen wij vanaf augustus 2024 starten voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert.

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 kosten en overheadskosten van het Wmo-vervoer naar het GGZ-vervoer en een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.72c bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 34.

Beleidsindicatoren

Met de invoering van het vernieuwde 'Besluit begroting en verantwoording', ingaand voor begrotingen en programma-verantwoordingen vanaf 2017, dienen decentrale overheden de voor hun van toepassing zijnde beleidsindicatoren

op te nemen. Met deze beleidsindicatoren worden de effecten van het beleid toegelicht. In de tabel zijn de voor Omnibuzz van toepassing zijnde beleidsindicatoren opgenomen.

Indicator	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,75	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt deze 8,9% van de totale lasten. Omnibuzz wil deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.2 Paragrafen

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

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

Weerstandsvermogen en risicomanagement

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

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen:

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

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

Onderstaand wordt de weerstandsratio aangegeven als een directe confrontatie tussen de benodigde weerstandscapaciteit

en de risico's. Als onverhoopt veel risico's optreden, kan dit betekenen dat de deelnemende gemeenten rekening moeten houden met aanvullende bijdragen om tekorten en risico's te dekken.

Algemene reserve		Benodigde weerstandscapaciteit totaal risico	Weerstandratio
€	900.000	€ 760.000	1,18

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

Risicomanagement

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

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

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

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

In de vergadering van het algemeen bestuur d.d. 7 juli 2021 is, naar aanleiding van de bestemming van het resultaat over 2020, besloten om € 368.000,- toe te voegen aan de algemene reserve. Hiermee is de algemene reserve ultimo 2021

uitgekomen op € 900.000,-. Het saldo biedt ruimte om tot aan het minimum actief gelden in te zetten voor afdekking van benoemde scenario's, dekking van eventuele tekorten en financiering van investeringen.

Geprognosticeerde balans 2025

Activa	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €	Passiva	31-dec-2024 €	31-dec-2025 €
Vaste activa			Vaste passiva		
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	283.668	251.451	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	24.500	18.375
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	-	-
			Resultaat voor bestemming GGZ	-	-
Totaal vaste activa	283.668	251.451	Totaal vaste passiva	924.500	918.375
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.349.686	4.779.298	Overige schulden	1.538.791	1.779.302
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	316.921	351.512	Te betalen verplichtingen	347.308	412.365
Liquide middelen	353.562	404.138	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	195.962	249.055	Overige Nederlandse overheidslichamen	3.689.198	2.925.412
Totaal vlottende activa	6.216.131	5.784.003	Totaal vlottende passiva	5.575.298	5.117.079
Totaal generaal	6.499.798	6.035.454	Totaal generaal	6.499.798	6.035.454

De balansposten ‘Vlottende activa’ en ‘Vlottende passiva’ zijn voor 2025 begroot door het gewogen gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (incidentele posten buiten beschouwing gelaten) of, waar mogelijk, een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken.

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

Kengetallen

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

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

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

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

De uitkomsten van deze vijf kengetallen worden voor het begrotingsjaar 2025 (t) en meerjarenperspectief 2026-2028 weergegeven in de volgende tabellen.

Tabel Begrotingsjaar 2025

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2023	2024-1	2025
Netto schuldquote	-9%	2%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	2%	2%
Solvabiliteitsratio	40%	14%	15%
Structurele exploitatieruimte	7%	-0,04%	-0,02%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Tabel Begrotingsjaar 2026-2028

Begroting jaar	Verloop van de kengetallen		
Kengetallen:	2026	2027	2028
Netto schuldquote	2%	2%	2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	2%	2%	2%
Solvabiliteitsratio	15%	15%	15%
Structurele exploitatieruimte	-0,02%	-0,02%	-0,02%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Voor 2025 (t) en meerjarenperspectief 2026-2028 is de geprognosticeerde balans 2024 en meerjarenraming of een gemiddelde van de afgelopen drie jaren als basis gebruikt om de kengetallen te berekenen. Voor 2023 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de conceptjaarrekening gebruikt.

Voor 2024 zijn de cijfers uit de conceptbegroting overgenomen.

Omdat in 2023 de resultaatbestemming nog opgenomen is, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2023 en de andere jaren groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio van 2025 is 15%, hetgeen betekent dat voor 2025 (t) 15% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft aangetrokken.

De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2025 -0,02%. Voor 2025 zijn geen incidentele baten of lasten voorzien. Tekorten worden aangevuld en overschotten vloeien terug naar de gemeenten.

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

Financiering

Treasury

De financiering van Omnibuzz bestaat uit de bijdragen van de deelnemende gemeenten. Omdat inkomsten en uitgaven niet altijd synchroon lopen en verplichtingen zijn aangegaan om op bepaalde tijden kosten te betalen, bestaat de mogelijkheid om geld te lenen middels de bestaande kredietfaciliteit. De hieraan verbonden kosten worden opgenomen als kapitaal-lasten. Voor de begroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028 zijn geen kosten begroot voor kredietfaciliteiten.

Vanuit de in 2018 gevormde bestemmingsreserve 'ICT' valt elke jaar het afschrijvingsdeel voor de in het jaar 2018 en 2019 geïnvesteerde activa vrij ter financiering van de afschrijvingslasten. In de begroting 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 bedraagt dit afschrijvingsdeel € 6.125,- per jaar.

Kasgeldlimiet

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

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 5.460.743	€ 6.108.099	€ -647.356
Kwartaal 2	€ 5.346.188	€ 6.000.067	€ -653.879
Kwartaal 3	€ 5.231.633	€ 5.892.035	€ -660.401
Kwartaal 4	€ 5.117.079	€ 5.784.003	€ -666.924
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 5.288.911	€ 5.946.051	€ -657.140
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ -657.140		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2024		€ 33.906.308	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.780.317	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 3.437.457	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal is berekend door uit te gaan van de realisatie Q1 t/m Q4 2023 als basis voor de kasgeldlimiet 2024 en verder, alsmede de geprognosticeerde balans.

Renterisiconorm

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

Schatkistbankieren

Schatkistbankieren houdt in dat overtollige publieke middelen worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. Hierdoor zal de Nederlandse staat minder geld hoeven te lenen op de financiële markten en zal de staatsschuld dalen. Decentrale overheden zullen op de deposito's een rente vergoed krijgen die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt bij leningen die ze op de markt aangaat. Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd en naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 500.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2024-1 Jaarrekening x € 1.000	2025 Begroting x € 1.000	2026 Begroting x € 1.000	2027 Begroting x € 1.000	2028 Begroting x € 1.000
		Huidig begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar	Volgend begrotingsjaar t+2	Volgend begrotingsjaar t+3	t+4
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	0	0	0	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	50	50	49	37	37
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0	0	0
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	0	0	0	0	0
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	0	0	0	0	0
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa:					
	Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	0	0	0	0	0
8	Baten bouwgrondexploitatie:					
	Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	0	0	0	0	0
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen	0	0	0	0	0
10	Lasten i.v.m. transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	0	0	0	0	0
11	Verkoop van effecten	0	0	0	0	0
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
b	Zo ja, wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie	0	0	0	0	0
	Berekend EMU-saldo	50	50	49	37	37

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 materiële vaste activa tot een mutatie in het EMU-saldo. Tevens drukken de afschrijvingen op de exploitatie, die conform de financiële uitgangspunten niet gedekt worden door de algemene reserve. Per saldo wordt hierdoor voor 2025 een EMU-saldo ad € 50.000,- begroot.

Economische vooruitzichten

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

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

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

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

De COVID-19 crisis heeft de overheidsfinanciën niet doen ontsporen. Door de koopkrachtmaatregelen in het kader van de hoge energieprijzen, stijgt het begrotingstekort in 2023 naar 3,0% bbp. De schuldquote zakt volgend jaar net

onder 50% bbp en daalt in 2024 verder naar 47,7% bbp. Dit komt vooral door het noemereffect van de hoge inflatie. De onzekerheid rond deze raming is groot. Zo zijn er de nodige financiële stabiliteitsrisico's.

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

(Bron: DNB, Economische Ontwikkelingen en Vooruitzichten DNB - december 2023).

Bedrijfsvoering

Sturingsprincipes

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

Daarnaast vraagt de groei en ontwikkeling van de organisatie om een aantal nieuwe sturingsprincipes.

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

Kwaliteit en klantgerichtheid

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

Professionaliteit

Omnibuzz organiseert haar werkorganisatie op een

professionele manier. Uitgangspunt hierbij is dat de organisatie-inrichting en -sturing faciliterend moeten zijn voor de medewerkers.

Doelmatigheid

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

Lerende organisatie

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

Good governance

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

Belastingdienst

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

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

Bestuurlijke structuur

De bestuurlijke structuur wordt gevormd door een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur.

Het algemeen bestuur bestaat uit 30 leden met 38 stemmen. Het dagelijks bestuur wordt gevormd door een zevental leden:

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

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

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

Structuur werkorganisatie

Omnibuzz staat onder aansturing van een éénhoofdige directie.

De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en geeft leiding aan de werkorganisatie.

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

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

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

In de vergadering van het dagelijks bestuur op 13 november 2019 is ingestemd met de tweede evaluatie van het organisatieplan.

In het formatieplan is de benodigde bezetting per afdeling als volgt vastgelegd:

Afdeling uitvoering

De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

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

De totale verwachte bezetting van de afdeling uitvoering bedraagt maximaal 32,70 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2024.

Afdeling bedrijfsvoering

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

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

De totale verwachte bezetting van de afdeling bedrijfsvoering bedraagt in 2025 16,04 fte en is hiermee ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Staffuncties

De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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

De verwachte bezetting van de staffuncties bedraagt in 2025 10,49 fte en blijft hiermee ongewijzigd ten opzichte van 2024.

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

Functie	Fte
Projectleider	0,50

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

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

Afdeling	2024	2025	2026	2027	2028
Uitvoering	32,70	32,70	32,70	32,70	32,70
Bedrijfsvoering	16,04	16,04	16,04	16,04	16,04
Staf	10,49	10,49	10,49	10,49	10,49
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Totaal	60,03	60,03	60,03	60,03	60,03



4

Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Aan de begroting 2025 ligt een aantal financiële uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van Omnibuzz.

De financiële uitgangspunten voor de begroting 2025 en het MJP 2026 tot en met 2028 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 20 december 2023 en hieronder weergegeven:

Onderstaand lichten wij deze toe:

- 1 2023 is het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. We keren dan ook terug naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) als uitgangspunt worden genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2025 vormt het begrote vervoersvolume 2024 (gebaseerd op realisatie 2023) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
- 3 De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid om naar wens een additioneel 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 Vanwege de structureel lagere vervoersvraag zijn de aanvullende addendum afspraken met de vervoerders nog steeds van toepassing. Deze afspraken houden in dat de vervoerders gecompenseerd worden middels een staffel in het tarief voor het lagere vervoersvolume (40% - 90%) ten opzichte van de inschrijving bij de aanbesteding. Het vervoertarief zal daarom worden verhoogd conform de contractueel overeengekomen staffel in het addendum met de vervoerders. De basis voor het toe te passen staffelpercentage bestaat uit het vervoersvolume genoemd onder 1) en de opslag genoemd onder 2).
- 5 Het vervoertarief 2025 wordt geïndexeerd met de meest actuele NEA-index 2024 (3,4%). Voor het vervoertarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten of de flexibele tarieven uit het addendum op de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2024.
- 6 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2025 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2024. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index.
- 7 Voor de salariskosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van de geschatte index (voor zover cao-informatie niet beschikbaar is). Voor 2025 en de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2%.
- 8 De overheadkosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten of inflatievolgende ontwikkeling op basis van

een geschatte index. Voor 2025 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de middellange termijnplanning CEP van het CPB, zijnde 2,8%.

- 9** Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekeningsystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 10** De afrekeningsystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2023 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerd aantal ritten 2025 e.v. als basis genomen.
- 11** De afrekeningsystematiek 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 1-1-2024).
- 12** In de begroting 2025 wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 520.000,- bedraagt conform de vastgestelde 'Nota reserves, voorzieningen en risicomanagement'. Actualisatie van deze nota kan dit bedrag wijzigen (na goedkeuring door algemeen bestuur op 20 december 2023) naar € 550.000,-.
- 13** De overheadkosten een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
- 14** Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028

- 15** Het vervoersvolume van de begroting 2025 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een nullijn. De vervoersvolumes zoals opgenomen in de begroting 2025 worden dus niet verhoogd.

- 16** Voor indexatie van de overheadkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting uit de CEP middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2026 bedraagt deze 2,7%. Voor 2027 en 2028 is dit 2,5%.

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

- 17** Verdeelsleutel GGZ-vervoer: overheadkosten worden verdeeld op basis van inwonersaantal, indirecte vervoerskosten op basis van aantal ritten en directe vervoerskosten op basis van kilometers.
- 18** Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer naar GGZ-vervoer: overheadkosten worden doorbelast op basis van het aantal pashouders op 1 januari van het betreffende jaar. Indirecte vervoerskosten op basis van het aantal ritten.
- 19** Investeringskosten GGZ: deze worden op basis van inwoneraantal (peildatum 1 januari van het betreffende jaar) doorberekend aan de betreffende gemeenten.

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

- 20** De investeringen worden op basis van inwoneraantal doorberekend aan de betreffende gemeenten.
- 21** Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-vervoer - LLV: overhead op basis van geïndiceerde reiziger.
- 22** Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: Kilometers voor vervoer, inwoners voor overheadkosten en ritten voor indirecte vervoerskosten.
- 23** Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. 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.

Beleidsindicatoren

Indicator	2025	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,75	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	1,4%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,9%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programma-kosten?' op pagina 19.

4.2 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.276.718	€ 5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 25.350.700	€ 25.350.700
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 180.682	€ 180.682
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 18.504	€ -56.496
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.276.718	€ -	€ -5.276.718
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 25.344.204	€ -	€ -25.344.204
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 180.682	€ -	€ -180.682
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.963.414	€ 2.963.414	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.293	€ 6.293	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 33.906.308	€ 33.906.308	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 33.912.433	€ 33.906.308	€ -6.125

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 19.

4.3 Toelichting op de baten en lasten (Wmo)

Vervoerskosten en baten (Wmo)

Het vervoersvolume 2025 is gebaseerd op de begrote kilometers, de toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2024, vermeerderd met een opslag van 2,5%.

Tabel Vervoersvolume 2025

Gemeente	Kilometers 2024-1	Opslag	Kilometers 2025 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2025
Beek	83.214	2,5%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	249.190	2,5%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	59.867	2,5%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	57.763	2,5%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	263.296	2,5%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	222.673	2,5%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	203.341	2,5%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	90.242	2,5%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittern	118.950	2,5%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	677.756	2,5%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	184.873	2,5%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	473.495	2,5%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	358.753	2,5%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	173.399	2,5%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	168.224	2,5%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	898.167	2,5%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	174.922	2,5%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	58.269	2,5%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	165.246	2,5%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	81.367	2,5%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	203.440	2,5%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	50.564	2,5%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	734.269	2,5%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	100.727	2,5%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	89.689	2,5%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	188.441	2,5%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	335.617	2,5%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	156.475	2,5%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	61.871	2,5%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	119.739	2,5%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.803.840		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

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

Basis voor de vervoerskosten zijn het opstarttarief en het geïndexeerd kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief 2025 is vastgesteld op € 5,68 (afgerond) en het nacalculatorisch kilometertarief 2025 is € 1,97 (afgerond). Beide tarieven worden jaarlijks met 3,4% geïndexeerd, conform de uitgangspuntennotitie (4.1 'Financiële kaders' op pagina 34). De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit 'Tabel Vervoersvolume 2025' op pagina 37.



Tabel Vervoerskosten 2025

Gemeente	Kilometerkosten 2025	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 228.403	€ 1.272	€ 4.145	€ 1.444	€ 235.264	€ 15.668	€ 250.932
Beekdaelen	€ 685.346	€ 519	€ 10.076	€ 4.746	€ 700.687	€ 46.664	€ 747.351
Beesel	€ 160.488	€ 1.230	€ 3.486	€ 1.709	€ 166.914	€ 11.116	€ 178.030
Bergen	€ 144.126	€ 1.038	€ 1.936	€ 762	€ 147.862	€ 9.847	€ 157.710
Brunssum	€ 748.352	€ 1.731	€ 15.158	€ 5.341	€ 770.582	€ 51.319	€ 821.901
Echt-Susteren	€ 603.591	€ 3.885	€ 11.339	€ 5.199	€ 624.014	€ 41.558	€ 665.572
Eijsden-Margraten	€ 567.167	€ 1.380	€ 11.644	€ 3.567	€ 583.758	€ 38.877	€ 622.635
Gennep	€ 259.423	€ 2.933	€ 4.144	€ 2.126	€ 268.626	€ 17.890	€ 286.516
Gulpen-Wittem	€ 320.339	€ 4.225	€ 6.659	€ 2.999	€ 334.222	€ 22.258	€ 356.480
Heerlen	€ 2.026.175	€ 11.914	€ 28.253	€ 18.152	€ 2.084.494	€ 138.822	€ 2.223.316
Horst aan de Maas	€ 490.179	€ 1.614	€ 8.481	€ 2.052	€ 502.325	€ 33.454	€ 535.778
Kerkrade	€ 1.424.770	€ 10.413	€ 23.060	€ 15.286	€ 1.473.528	€ 98.133	€ 1.571.662
Landgraaf	€ 1.064.221	€ 8.237	€ 17.895	€ 7.233	€ 1.097.586	€ 73.096	€ 1.170.682
Leudal	€ 450.724	€ 1.135	€ 8.252	€ 2.117	€ 462.228	€ 30.783	€ 493.011
Maasgouw	€ 442.836	€ 2.086	€ 7.518	€ 3.274	€ 455.714	€ 30.349	€ 486.063
Maastricht	€ 2.861.251	€ 22.746	€ 56.415	€ 24.046	€ 2.964.457	€ 197.425	€ 3.161.883
Meerssen	€ 489.448	€ 5.234	€ 7.845	€ 4.033	€ 506.560	€ 33.736	€ 540.296
Nederweert	€ 159.652	€ 69	€ 2.665	€ 950	€ 163.336	€ 10.878	€ 174.214
Peel en Maas	€ 429.321	€ 2.612	€ 8.837	€ 3.092	€ 443.862	€ 29.560	€ 473.422
Roerdalen	€ 219.669	€ 1.300	€ 3.614	€ 1.925	€ 226.508	€ 15.085	€ 241.593
Roermond	€ 636.027	€ 350	€ 8.971	€ 4.912	€ 650.260	€ 43.306	€ 693.565
Simpelveld	€ 140.246	€ 460	€ 1.439	€ 1.561	€ 143.706	€ 9.570	€ 153.277
Sittard-Geleen	€ 2.133.838	€ 19.385	€ 35.282	€ 16.292	€ 2.204.797	€ 146.834	€ 2.351.631
Stein	€ 281.638	€ 1.803	€ 5.188	€ 2.323	€ 290.953	€ 19.377	€ 310.329
Vaals	€ 236.302	€ 273	€ 5.005	€ 1.484	€ 243.063	€ 16.187	€ 259.251
Valkenburg aan de Geul	€ 519.016	€ 4.198	€ 11.888	€ 2.734	€ 537.835	€ 35.818	€ 573.654
Venlo	€ 1.059.256	€ 8.833	€ 15.202	€ 10.577	€ 1.093.868	€ 72.849	€ 1.166.717
Venray	€ 450.702	€ 1.460	€ 7.426	€ 3.332	€ 462.919	€ 30.829	€ 493.748
Voerendaal	€ 172.108	€ 600	€ 3.764	€ 1.324	€ 177.795	€ 11.841	€ 189.636
Weert	€ 385.291	€ 1.770	€ 7.270	€ 2.632	€ 396.963	€ 26.437	€ 423.400
Totaal	€ 19.789.904	€ 124.705	€ 342.854	€ 157.224	€ 20.414.688	€ 1.359.566	€ 21.774.255

Indirecte vervoerskosten

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

Tabel Indirecte vervoerskosten 2025

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.683	1,00%	€ 35.151
Beekdaelen	32.233	3,01%	€ 106.058
Beesel	7.011	0,66%	€ 23.068
Bergen	4.876	0,46%	€ 16.046
Brunssum	38.320	3,58%	€ 126.088
Echt-Susteren	27.248	2,55%	€ 89.659
Eijsden-Margraten	27.696	2,59%	€ 91.132
Gennep	13.650	1,28%	€ 44.914
Gulpen-Wittem	14.187	1,33%	€ 46.681
Heerlen	116.217	10,86%	€ 382.400
Horst aan de Maas	20.695	1,93%	€ 68.096
Kerkrade	82.819	7,74%	€ 272.506
Landgraaf	60.058	5,61%	€ 197.615
Leudal	17.821	1,67%	€ 58.637
Maasgouw	18.268	1,71%	€ 60.110
Maastricht	185.027	17,30%	€ 608.813
Meerssen	24.098	2,25%	€ 79.293
Nederweert	7.430	0,69%	€ 24.449
Peel en Maas	16.946	1,58%	€ 55.758
Roerdalen	9.800	0,92%	€ 32.247
Roermond	39.786	3,72%	€ 130.911
Simpelveld	6.748	0,63%	€ 22.204
Sittard-Geleen	115.117	10,76%	€ 378.781
Stein	13.841	1,29%	€ 45.541
Vaals	9.776	0,91%	€ 32.166
Valkenburg aan de Geul	24.506	2,29%	€ 80.635
Venlo	67.395	6,30%	€ 221.756
Venray	23.823	2,23%	€ 78.387
Voerendaal	8.345	0,78%	€ 27.459
Weert	25.344	2,37%	€ 83.390
Totaal	1.069.762	100%	€ 3.519.950

Overheadkosten

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

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

Tabel Overheadkosten 2025

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.215	1,44%	€ 43.429
Beekdaelen	35.896	3,19%	€ 96.142
Beesel	13.394	1,19%	€ 35.874
Bergen	13.154	1,17%	€ 35.231
Brunssum	27.770	2,47%	€ 74.378
Echt-Susteren	32.041	2,85%	€ 85.817
Eijsden-Margraten	26.034	2,31%	€ 69.728
Gennep	17.789	1,58%	€ 47.645
Gulpen-Wittem	14.054	1,25%	€ 37.641
Heerlen	87.461	7,77%	€ 234.251
Horst aan de Maas	43.917	3,90%	€ 117.625
Kerkrade	45.311	4,03%	€ 121.359
Landgraaf	37.112	3,30%	€ 99.399
Leudal	36.006	3,20%	€ 96.437
Maasgouw	24.406	2,17%	€ 65.368
Maastricht	125.285	11,14%	€ 335.557
Meerssen	18.576	1,65%	€ 49.753
Nederweert	17.492	1,55%	€ 46.850
Peel en Maas	45.534	4,05%	€ 121.956
Roerdalen	20.806	1,85%	€ 55.726
Roermond	60.743	5,40%	€ 162.691
Simpelveld	10.255	0,91%	€ 27.466
Sittard-Geleen	92.650	8,23%	€ 248.149
Stein	24.744	2,20%	€ 66.273
Vaals	10.121	0,90%	€ 27.108
Valkenburg aan de Geul	16.431	1,46%	€ 44.008
Venlo	103.789	9,22%	€ 277.983
Venray	44.662	3,97%	€ 119.620
Voerendaal	12.375	1,10%	€ 33.145
Weert	51.079	4,54%	€ 136.807
Totaal	1.125.102	100,00%	€ 3.013.414

In de begroting 2025 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 'Analyse tweede begrotingswijziging 2023 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2023 (Wmo)' op pagina 42 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de cijfers in het meerjarenplan 2025-2027.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2025
Beek	€ 329.513
Beekdaelen	€ 949.551
Beesel	€ 236.972
Bergen	€ 208.986
Brunssum	€ 1.022.366
Echt-Susteren	€ 841.047
Eijsden-Margraten	€ 783.495
Gennep	€ 379.075
Gulpen-Wittem	€ 440.803
Heerlen	€ 2.839.967
Horst aan de Maas	€ 721.499
Kerkrade	€ 1.965.526
Landgraaf	€ 1.467.696
Leudal	€ 648.085
Maasgouw	€ 611.541
Maastricht	€ 4.106.252
Meerssen	€ 669.342
Nederweert	€ 245.512
Peel en Maas	€ 651.136
Roerdalen	€ 329.566
Roermond	€ 987.167
Simpelveld	€ 202.947
Sittard-Geleen	€ 2.978.561
Stein	€ 422.143
Vaals	€ 318.524
Valkenburg aan de Geul	€ 698.297
Venlo	€ 1.666.456
Venray	€ 691.755
Voerendaal	€ 250.239
Weert	€ 643.597
Totaal	€ 28.307.618

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

Eindresultaat IV3 2025**Tabel IV3**

Gemeente	Verdeelsleutel	6,6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2025
Beek	1,44%	€ 286.083	€ 43.395	€ 329.479
Beekdaelen	3,21%	€ 853.409	€ 96.724	€ 950.133
Beesel	1,20%	€ 201.098	€ 36.176	€ 237.274
Bergen	1,17%	€ 173.755	€ 35.288	€ 209.043
Brunssum	2,47%	€ 947.989	€ 74.447	€ 1.022.436
Echt-Susteren	2,85%	€ 755.230	€ 86.008	€ 841.239
Eijsden-Margraten	2,32%	€ 713.767	€ 69.901	€ 783.668
Gennep	1,59%	€ 331.430	€ 47.780	€ 379.210
Gulpen-Wittern	1,27%	€ 403.161	€ 38.207	€ 441.368
Heerlen	7,78%	€ 2.605.716	€ 234.305	€ 2.840.021
Horst aan de Maas	3,90%	€ 603.874	€ 117.415	€ 721.289
Kerkrade	4,07%	€ 1.844.168	€ 122.754	€ 1.966.922
Landgraaf	3,32%	€ 1.368.297	€ 100.046	€ 1.468.343
Leudal	3,23%	€ 551.648	€ 97.192	€ 648.841
Maasgouw	2,17%	€ 546.173	€ 65.372	€ 611.545
Maastricht	10,95%	€ 3.770.695	€ 329.862	€ 4.100.558
Meerssen	1,66%	€ 619.589	€ 50.031	€ 669.620
Nederweert	1,56%	€ 198.663	€ 47.075	€ 245.738
Peel en Maas	4,04%	€ 529.180	€ 121.805	€ 650.984
Roerdalen	1,85%	€ 273.840	€ 55.693	€ 329.534
Roermond	5,35%	€ 824.476	€ 161.297	€ 985.773
Simpelveld	0,93%	€ 175.481	€ 27.969	€ 203.450
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.730.412	€ 248.091	€ 2.978.502
Stein	2,21%	€ 355.870	€ 66.633	€ 422.503
Vaals	0,91%	€ 291.416	€ 27.445	€ 318.861
Valkenburg aan de Geul	1,47%	€ 654.289	€ 44.186	€ 698.475
Venlo	9,22%	€ 1.388.473	€ 277.940	€ 1.666.413
Venray	3,98%	€ 572.135	€ 120.056	€ 692.191
Voerendaal	1,11%	€ 217.095	€ 33.365	€ 250.460
Weert	4,54%	€ 506.790	€ 136.954	€ 643.744
Totaal	100%	€ 25.294.204	€ 3.013.414	€ 28.307.618

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en -opbrengsten voor de begroting 2025. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2025 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, onvoorzien en treasury conform paragraaf 3.1.3 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 17.

Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2025	Eindresultaat MJP 2025-2027	Vershil	6.6 Maatwerkvoorzieningen (WMO)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 329.513	€ 372.873	€ -43.360	€ -44.247	€ 886
Beekdaelen	€ 949.551	€ 874.130	€ 75.421	€ 74.103	€ 1.318
Beesel	€ 236.972	€ 244.371	€ -7.399	€ -7.808	€ 409
Bergen	€ 208.986	€ 224.607	€ -15.621	€ -16.257	€ 636
Brunssum	€ 1.022.366	€ 980.038	€ 42.328	€ 40.935	€ 1.394
Echt-Susteren	€ 841.047	€ 888.156	€ -47.109	€ -48.608	€ 1.499
Eijsden-Margraten	€ 783.495	€ 641.861	€ 141.634	€ 140.434	€ 1.200
Gennep	€ 379.075	€ 477.927	€ -98.852	€ -99.656	€ 804
Gulpen-Wittem	€ 440.803	€ 435.353	€ 5.450	€ 5.264	€ 185
Heerlen	€ 2.839.967	€ 3.074.617	€ -234.650	€ -239.199	€ 4.549
Horst aan de Maas	€ 721.499	€ 763.539	€ -42.040	€ -44.557	€ 2.517
Kerkrade	€ 1.965.526	€ 1.984.022	€ -18.496	€ -19.512	€ 1.017
Landgraaf	€ 1.467.696	€ 1.476.973	€ -9.277	€ -10.595	€ 1.318
Leudal	€ 648.085	€ 767.695	€ -119.610	€ -120.764	€ 1.154
Maasgouw	€ 611.541	€ 680.056	€ -68.515	€ -69.796	€ 1.281
Maastricht	€ 4.106.252	€ 4.697.454	€ -591.202	€ -603.378	€ 12.176
Meerssen	€ 669.342	€ 768.149	€ -98.807	€ -99.512	€ 705
Nederweert	€ 245.512	€ 298.216	€ -52.704	€ -53.403	€ 700
Peel en Maas	€ 651.136	€ 757.076	€ -105.940	€ -108.484	€ 2.544
Roerdalen	€ 329.566	€ 395.092	€ -65.526	€ -66.653	€ 1.127
Roermond	€ 987.167	€ 1.224.519	€ -237.352	€ -241.915	€ 4.563
Simpelveld	€ 202.947	€ 237.257	€ -34.310	€ -34.356	€ 46
Sittard-Geleen	€ 2.978.561	€ 2.980.586	€ -2.025	€ -6.958	€ 4.933
Stein	€ 422.143	€ 472.649	€ -50.506	€ -51.455	€ 949
Vaals	€ 318.524	€ 296.481	€ 22.043	€ 21.840	€ 203
Valkenburg aan de Geul	€ 698.297	€ 591.476	€ 106.821	€ 106.131	€ 690
Venlo	€ 1.666.456	€ 2.118.268	€ -451.812	€ -457.316	€ 5.504
Venray	€ 691.755	€ 677.693	€ 14.062	€ 12.139	€ 1.923
Voerendaal	€ 250.239	€ 284.573	€ -34.334	€ -34.769	€ 436
Weert	€ 643.597	€ 709.138	€ -65.541	€ -68.085	€ 2.544
Totaal	€ 28.307.618	€ 30.394.845	€ -2.087.227	€ -2.146.437	€ 59.206

4.4 Analyse eerste begroting 2025 ten opzichte van het jaar 2025 uit de meerjarenbegroting 2025-2027

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

Het totale resultaat is gedaald met € 2.087.227,- ten opzichte van het meerjarenperspectief 2025-2027. Dit totale resultaat bestaat uit onder andere uit een daling van het vervoersresultaat van € 2.362.695,-.

De daling van het vervoersresultaat is voor een klein deel te wijten aan de lagere NEA-index (3,4%) dan die gehanteerd in het meerjarenperspectief 2025-2027 (3,5%). Het grootste deel van deze daling is echter het gevolg van het hanteren van het oorspronkelijke uitgangspunt: voor begroting 2025 e.v. baseren wij het vervoersvolume weer op de verwachte realisatie van het voorgaande jaar (2024). In de eerdere begrotingen werd dit gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Door deze systematiek te hanteren, zal de begroting beter aansluiten op de actualiteit op gemeenteniveau. Tenslotte zorgt de opslag van 2,5% nog voor een stijging van dit resultaat, met dus een totale daling van € 2.362.695,- tot gevolg.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 59.206,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

- 1 De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Voor begroting 2024 was een stijging van 2% ingerekend. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v..
- 2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie van 2,5% voor onze overheadkosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2025 hoger; 2,8% in plaats van de initieel gehanteerde 2,5%.
- 3 Een revisie van de kosten; kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, zijn nu als indirecte vervoerskosten verwerkt, hetgeen leidt tot een daling van deze kosten (- € 75.000,-).
- 4 De verplichte evaluatie van de GR die eens per 4 jaar uitgevoerd dient te worden (+ € 35.000,-).
- 5 Het hybride werken waardoor wij een forse daling van de woon-werk vergoedingen (- € 18.000,-) verwachten. Hetzelfde geldt voor de kopieer- en printkosten (- € 3.500,-).
- 6 Het stijgen van de overheadkosten als gevolg van de aanstaande uitvoering van het leerlingenvervoer. Deze kosten worden echter gedekt door de interne doorbelastingen van overheadkosten van Wmo- naar leerlingenvervoer. Per saldo levert dit een daling op (- € 17.204,-).

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 216.263,-.

Dit is onder andere te verklaren door:

- 1 Het inrekenen van een loonstijging van 2% voor begroting 2024. De loonstijging voor 2024, die in begroting 2024-1 verwerkt zit, bedraagt 5,08% op jaarbasis. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v..

- 2 Het hanteren van een gemiddelde indexatie gehanteerd van 2,5% voor onze indirecte vervoerskosten met uitzondering van de lonen voor de begroting 2024. Voor begroting 2024-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 4,5% uitgekomen. Deze stijging werkt ook door op de begroting 2025 e.v.. Daarnaast is ook de gehanteerde algemene indexatie voor 2025 2,8% en daarmee hoger dan de initieel gehanteerde 2,5%.
- 3 Een revisie van de kosten; kosten die eerder als overheadkosten verwerkt waren, zijn nu als indirecte vervoerskosten verwerkt, hetgeen leidt tot een toename van deze kosten (+ € 75.000,-).
- 4 De doorontwikkeling en het beheer en onderhoud van MijnOmnibuzz (+ € 25.000,-).
- 5 Een stijging van de automatiseringskosten als gevolg van noodzakelijke systeemaanpassingen en onderhoud (+ € 10.000,-).
- 6 Een stijging van de portokosten (+ € 5.000,-).
- 7 Een toename van de verwachte renteopbrengsten (- € 70.000,-).
- 8 Een daling van de structurele SMS-kosten voor het gebruik van MijnOmnibuzz (- € 14.500,-).
- 9 De interne doorbelasting van Wmo- naar GGZ-vervoer van de indirecte vervoerskosten (- € 10.327,-).

4.5 Meerjarenraming 2026-2028

Beleidsindicatoren

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

Indicator	2026	2027	2028	Eenheid	Bron
Formatie	0,053	0,053	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,053	0,053	0,053	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 2,77	€ 2,83	€ 2,87	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,5%	0,5%	0,5%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	8,7%	8,7%	8,5%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder ‘Overhead’ opgenomen lasten bedraagt de overhead voor de jaren 2026 tot en met 2028 gemiddeld 8,6% van de totale lasten. Door de toevoeging van het leerlingenvervoer nemen de totale (vervoers)lasten toe. In relatieve zin nemen de overheadkosten echter veel minder toe als gevolg van het leerlingenvervoer. Daardoor zien wij een afname van het overheadpercentage ten opzichte van voorgaande jaren. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

Overzicht baten en lasten per programma

Het meerjarenperspectief 2026-2028 is sluitend door de bijdrage van de deelnemende gemeenten.

Tabel Begroting 2026

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.455.542	€ 5.455.542
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 26.136.329	€ 26.136.329
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 186.753	€ 186.753
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.004	€ -55.996
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.455.542	€ -	€ -5.455.542
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.130.333	€ -	€ -26.130.333
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 186.753	€ -	€ -186.753
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 2.981.454	€ 2.981.454	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.463	€ 6.463	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 59.996	€ 59.996	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.895.541	€ 34.895.541	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.901.666	€ 34.895.541	€ -6.125

Tabel Begroting 2027

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.640.260	€ 5.640.260
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 26.978.860	€ 26.978.860
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 193.007	€ 193.007
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.479	€ -55.521
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.640.260	€ -	€ -5.640.260
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 26.973.338	€ -	€ -26.973.338
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 193.007	€ -	€ -193.007
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.050.465	€ 3.050.465	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.625	€ 6.625	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 63.156	€ 63.156	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 36.001.851	€ 36.001.851	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 36.007.976	€ 36.001.851	€ -6.125

Tabel Begroting 2028

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 5.831.238	€ 5.831.238
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ -	€ 27.867.915	€ 27.867.915
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ -	€ 199.471	€ 199.471
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 75.000	€ 19.966	€ -55.034
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 5.831.238	€ -	
6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	€ 27.862.880	€ -	€ -27.862.880
6.72c Jeugdhulp dagbesteding (GGZ)	€ 199.471	€ -	€ -199.471
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.095.285	€ 3.095.285	€ -
0.4 Overhead GGZ	€ 6.791	€ 6.791	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 64.735	€ 64.735	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Structureel saldo van baten en lasten	€ 37.135.401	€ 37.135.401	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve ICT	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ 6.125	€ -	€ -6.125
Structureel en reëel evenwicht	€ 37.141.526	€ 37.135.401	€ -6.125

Meerjarenbalans

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

Activa	31-dec-2026 €	31-dec-2027 €	31-dec-2028 €	Passiva	31-dec-2026 €	31-dec-2027 €	31-dec-2028 €
Vaste activa				Vaste passiva			
Materiële vaste activa:				Algemene reserve	900.000	900.000	900.000
Investeringen met een economisch nut	224.247	200.605	176.964	Egalisatiereserve	-	-	-
				Bestemmingsreserve	12.250	6.125	-
Financiële vaste activa	-	-		Resultaat voor bestemming Wmo	-	-	-
				Resultaat voor bestemming GGZ	-	-	-
Totaal vaste activa	224.247	200.605	176.964	Totaal vaste passiva	912.250	906.125	900.000
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	4.669.163	4.932.716	4.793.725	Overige schulden	1.850.054	1.722.716	1.784.024
Overige vorderingen	359.000	342.478	350.997	Overlopende passiva:			
				Te betalen verplichtingen	422.134	393.936	409.478
Liquide middelen	441.952	399.884	415.325	Voorschotbedragen:			
Overlopende activa	224.964	223.327	232.448	Overige Nederlandse overheidslichamen	2.370.719	3.159.497	2.887.309
Totaal vlottende activa	5.695.079	5.898.404	5.792.495	Totaal vlottende passiva	5.007.076	5.192.885	5.069.459
Totaal generaal	5.919.326	6.099.010	5.969.459	Totaal generaal	5.919.326	6.099.010	5.969.459

Vervoerskosten en baten

Het vervoersvolume voor de jaren 2026 tot en met 2028 is gebaseerd op het begrote aantal kilometers voor de periode 1 januari tot en met 31 december 2025, inclusief toeslagen laag en hoog en de meereizende OV-er. De vervoerstarieven voor de jaren 2026 tot en met 2028 worden begroot door deze jaarlijks te indexeren met de meest recente NEA-index (3,4%).

Tabel Vervoersvolume 2026

Gemeente	Kilometers 2025	Opslag	Kilometers 2026 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2026
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

Tabel Vervoersvolume 2027

Gemeente	Kilometers 2026	Opslag	Kilometers 2027 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2027
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

Tabel Vervoersvolume 2028

Gemeente	Kilometers 2027	Opslag	Kilometers 2028 (incl. opslag)	Toeslagen km hoog (incl. opslag)	Toeslagen km laag (incl. opslag)	Meereizend OV-er (incl. opslag)	Ritten 2028
Beek	85.294	0%	85.294	2.561	21.077	504	10.683
Beekdaelen	255.420	0%	255.420	1.044	51.238	1.655	32.233
Beesel	61.364	0%	61.364	2.477	17.728	596	7.011
Bergen	59.207	0%	59.207	2.089	9.846	266	4.876
Brunssum	269.878	0%	269.878	3.484	77.083	1.863	38.320
Echt-Susteren	228.240	0%	228.240	7.820	57.663	1.813	27.248
Eijsden-Margraten	208.425	0%	208.425	2.779	59.213	1.244	27.696
Gennep	92.498	0%	92.498	5.904	21.072	742	13.650
Gulpen-Wittem	121.924	0%	121.924	8.504	33.863	1.046	14.187
Heerlen	694.700	0%	694.700	23.981	143.673	6.332	116.217
Horst aan de Maas	189.495	0%	189.495	3.248	43.126	716	20.695
Kerkrade	485.333	0%	485.333	20.959	117.262	5.332	82.819
Landgraaf	367.722	0%	367.722	16.580	90.999	2.523	60.058
Leudal	177.734	0%	177.734	2.284	41.965	738	17.821
Maasgouw	172.429	0%	172.429	4.200	38.229	1.142	18.268
Maastricht	920.621	0%	920.621	45.786	286.879	8.387	185.027
Meerssen	179.295	0%	179.295	10.536	39.894	1.407	24.098
Nederweert	59.726	0%	59.726	139	13.550	331	7.430
Peel en Maas	169.377	0%	169.377	5.258	44.936	1.078	16.946
Roerdalen	83.401	0%	83.401	2.617	18.378	672	9.800
Roermond	208.526	0%	208.526	705	45.617	1.713	39.786
Simpelveld	51.828	0%	51.828	927	7.316	545	6.748
Sittard-Geleen	752.626	0%	752.626	39.020	179.418	5.683	115.117
Stein	103.245	0%	103.245	3.630	26.381	810	13.841
Vaals	91.931	0%	91.931	549	25.450	518	9.776
Valkenburg aan de Geul	193.152	0%	193.152	8.450	60.450	954	24.506
Venlo	344.008	0%	344.008	17.780	77.305	3.689	67.395
Venray	160.387	0%	160.387	2.938	37.760	1.162	23.823
Voerendaal	63.418	0%	63.418	1.207	19.138	462	8.345
Weert	122.733	0%	122.733	3.563	36.967	918	25.344
Totaal	6.973.936		6.973.936	251.017	1.743.475	54.840	1.069.762

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

Tabel Vervoerskosten 2026

Gemeente	Kilometerkosten 2026	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexibel tarief
Beek	€ 236.337	€ 1.317	€ 4.290	€ 1.495	€ 243.438	€ 16.212	€ 259.650
Beekdaelen	€ 709.151	€ 537	€ 10.429	€ 4.912	€ 725.028	€ 48.285	€ 773.312
Beesel	€ 166.066	€ 1.273	€ 3.608	€ 1.769	€ 172.716	€ 11.502	€ 184.219
Bergen	€ 149.143	€ 1.074	€ 2.004	€ 789	€ 153.010	€ 10.190	€ 163.200
Brunssum	€ 774.326	€ 1.792	€ 15.689	€ 5.528	€ 797.335	€ 53.100	€ 850.435
Echt-Susteren	€ 624.562	€ 4.021	€ 11.736	€ 5.381	€ 645.700	€ 43.002	€ 688.702
Eijsden-Margraten	€ 586.860	€ 1.429	€ 12.052	€ 3.692	€ 604.033	€ 40.227	€ 644.259
Gennep	€ 268.425	€ 3.036	€ 4.289	€ 2.200	€ 277.950	€ 18.511	€ 296.461
Gulpen-Wittem	€ 331.470	€ 4.373	€ 6.892	€ 3.104	€ 345.839	€ 23.032	€ 368.871
Heerlen	€ 2.096.431	€ 12.331	€ 29.242	€ 18.788	€ 2.156.791	€ 143.636	€ 2.300.426
Horst aan de Maas	€ 507.217	€ 1.670	€ 8.778	€ 2.124	€ 519.789	€ 34.616	€ 554.405
Kerkrade	€ 1.474.167	€ 10.777	€ 23.867	€ 15.821	€ 1.524.631	€ 101.536	€ 1.626.167
Landgraaf	€ 1.101.128	€ 8.525	€ 18.521	€ 7.486	€ 1.135.660	€ 75.631	€ 1.211.291
Leudal	€ 466.398	€ 1.175	€ 8.541	€ 2.191	€ 478.305	€ 31.854	€ 510.158
Maasgouw	€ 458.232	€ 2.159	€ 7.781	€ 3.388	€ 471.560	€ 31.404	€ 502.965
Maastricht	€ 2.960.343	€ 23.543	€ 58.389	€ 24.887	€ 3.067.163	€ 204.263	€ 3.271.426
Meerssen	€ 506.442	€ 5.417	€ 8.120	€ 4.174	€ 524.153	€ 34.907	€ 559.060
Nederweert	€ 165.198	€ 71	€ 2.758	€ 984	€ 169.010	€ 11.256	€ 180.266
Peel en Maas	€ 444.251	€ 2.704	€ 9.146	€ 3.200	€ 459.301	€ 30.588	€ 489.889
Roerdalen	€ 227.302	€ 1.345	€ 3.740	€ 1.993	€ 234.380	€ 15.609	€ 249.989
Roermond	€ 658.062	€ 362	€ 9.285	€ 5.084	€ 672.793	€ 44.806	€ 717.599
Simpelveld	€ 145.116	€ 477	€ 1.489	€ 1.616	€ 148.698	€ 9.903	€ 158.600
Sittard-Geleen	€ 2.207.869	€ 20.063	€ 36.517	€ 16.862	€ 2.281.311	€ 151.928	€ 2.433.240
Stein	€ 291.417	€ 1.867	€ 5.369	€ 2.405	€ 301.057	€ 20.049	€ 321.107
Vaals	€ 244.517	€ 282	€ 5.180	€ 1.536	€ 251.515	€ 16.750	€ 268.265
Valkenburg aan de Geul	€ 537.042	€ 4.345	€ 12.304	€ 2.829	€ 556.520	€ 37.063	€ 593.583
Venlo	€ 1.095.947	€ 9.142	€ 15.734	€ 10.947	€ 1.131.771	€ 75.372	€ 1.207.143
Venray	€ 466.341	€ 1.511	€ 7.685	€ 3.449	€ 478.986	€ 31.899	€ 510.885
Voerendaal	€ 178.084	€ 621	€ 3.895	€ 1.370	€ 183.970	€ 12.252	€ 196.222
Weert	€ 398.633	€ 1.832	€ 7.524	€ 2.724	€ 410.713	€ 27.352	€ 438.065
Totaal	€ 20.476.475	€ 129.070	€ 354.854	€ 162.727	€ 21.123.127	€ 1.406.734	€ 22.529.861

Tabel Vervoerskosten 2027

Gemeente	Kilometerkosten 2027	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexi- bel tarief
Beek	€ 244.546	€ 1.363	€ 4.440	€ 1.547	€ 251.895	€ 16.775	€ 268.671
Beekdaelen	€ 733.782	€ 556	€ 10.794	€ 5.084	€ 750.214	€ 49.961	€ 800.176
Beesel	€ 171.837	€ 1.318	€ 3.734	€ 1.831	€ 178.720	€ 11.902	€ 190.622
Bergen	€ 154.334	€ 1.112	€ 2.074	€ 816	€ 158.337	€ 10.545	€ 168.881
Brunssum	€ 801.203	€ 1.854	€ 16.238	€ 5.722	€ 825.016	€ 54.943	€ 879.959
Echt-Susteren	€ 646.261	€ 4.162	€ 12.147	€ 5.569	€ 668.139	€ 44.496	€ 712.635
Eijsden-Margraten	€ 607.238	€ 1.479	€ 12.474	€ 3.821	€ 625.011	€ 41.623	€ 666.635
Gennep	€ 277.740	€ 3.142	€ 4.439	€ 2.277	€ 287.599	€ 19.153	€ 306.752
Gulpen-Wittem	€ 342.988	€ 4.526	€ 7.134	€ 3.213	€ 357.860	€ 23.832	€ 381.692
Heerlen	€ 2.169.123	€ 12.762	€ 30.266	€ 19.445	€ 2.231.596	€ 148.616	€ 2.380.212
Horst aan de Maas	€ 524.848	€ 1.729	€ 9.085	€ 2.198	€ 537.860	€ 35.819	€ 573.679
Kerkrade	€ 1.525.276	€ 11.154	€ 24.702	€ 16.375	€ 1.577.507	€ 105.056	€ 1.682.563
Landgraaf	€ 1.139.315	€ 8.824	€ 19.170	€ 7.748	€ 1.175.055	€ 78.254	€ 1.253.310
Leudal	€ 482.618	€ 1.216	€ 8.840	€ 2.267	€ 494.941	€ 32.961	€ 527.902
Maasgouw	€ 474.162	€ 2.235	€ 8.053	€ 3.507	€ 487.958	€ 32.496	€ 520.454
Maastricht	€ 3.062.869	€ 24.367	€ 60.433	€ 25.758	€ 3.173.427	€ 211.338	€ 3.384.765
Meerssen	€ 524.026	€ 5.607	€ 8.404	€ 4.320	€ 542.357	€ 36.119	€ 578.476
Nederweert	€ 170.936	€ 74	€ 2.854	€ 1.018	€ 174.882	€ 11.646	€ 186.529
Peel en Maas	€ 459.700	€ 2.798	€ 9.466	€ 3.312	€ 475.277	€ 31.652	€ 506.929
Roerdalen	€ 235.200	€ 1.393	€ 3.871	€ 2.063	€ 242.526	€ 16.151	€ 258.678
Roermond	€ 680.860	€ 375	€ 9.610	€ 5.262	€ 696.107	€ 46.358	€ 742.465
Simpelveld	€ 150.156	€ 493	€ 1.541	€ 1.672	€ 153.862	€ 10.247	€ 164.109
Sittard-Geleen	€ 2.284.468	€ 20.766	€ 37.795	€ 17.452	€ 2.360.481	€ 157.199	€ 2.517.680
Stein	€ 301.535	€ 1.932	€ 5.557	€ 2.489	€ 311.513	€ 20.746	€ 332.259
Vaals	€ 253.018	€ 292	€ 5.361	€ 1.590	€ 260.261	€ 17.332	€ 277.593
Valkenburg aan de Geul	€ 555.695	€ 4.497	€ 12.734	€ 2.929	€ 575.855	€ 38.350	€ 614.205
Venlo	€ 1.133.910	€ 9.462	€ 16.285	€ 11.331	€ 1.170.987	€ 77.983	€ 1.248.971
Venray	€ 482.523	€ 1.564	€ 7.954	€ 3.570	€ 495.611	€ 33.006	€ 528.617
Voerendaal	€ 184.268	€ 642	€ 4.032	€ 1.418	€ 190.360	€ 12.677	€ 203.038
Weert	€ 412.436	€ 1.896	€ 7.787	€ 2.819	€ 424.939	€ 28.299	€ 453.238
Totaal	€ 21.186.870	€ 133.587	€ 367.274	€ 168.423	€ 21.856.154	€ 1.455.538	€ 23.311.692

Tabel Vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometerkosten 2028	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. Flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. Flexi- bel tarief
Beek	€ 253.040	€ 1.411	€ 4.595	€ 1.601	€ 260.647	€ 17.358	€ 278.005
Beekdaelen	€ 759.268	€ 575	€ 11.171	€ 5.262	€ 776.276	€ 51.697	€ 827.973
Beesel	€ 177.808	€ 1.364	€ 3.865	€ 1.895	€ 184.933	€ 12.316	€ 197.249
Bergen	€ 159.706	€ 1.151	€ 2.147	€ 845	€ 163.849	€ 10.912	€ 174.760
Brunssum	€ 829.012	€ 1.919	€ 16.806	€ 5.922	€ 853.659	€ 56.850	€ 910.509
Echt-Susteren	€ 668.715	€ 4.307	€ 12.572	€ 5.764	€ 691.359	€ 46.041	€ 737.400
Eijsden-Margraten	€ 628.323	€ 1.530	€ 12.910	€ 3.955	€ 646.718	€ 43.069	€ 689.787
Gennep	€ 287.378	€ 3.252	€ 4.594	€ 2.357	€ 297.582	€ 19.818	€ 317.399
Gulpen-Wittem	€ 354.907	€ 4.684	€ 7.383	€ 3.325	€ 370.299	€ 24.660	€ 394.959
Heerlen	€ 2.244.337	€ 13.209	€ 31.325	€ 20.126	€ 2.308.996	€ 153.769	€ 2.462.765
Horst aan de Maas	€ 543.092	€ 1.789	€ 9.403	€ 2.275	€ 556.559	€ 37.064	€ 593.624
Kerkrade	€ 1.578.158	€ 11.545	€ 25.567	€ 16.948	€ 1.632.217	€ 108.699	€ 1.740.916
Landgraaf	€ 1.178.826	€ 9.132	€ 19.840	€ 8.019	€ 1.215.818	€ 80.968	€ 1.296.786
Leudal	€ 499.401	€ 1.258	€ 9.150	€ 2.347	€ 512.156	€ 34.107	€ 546.263
Maasgouw	€ 490.647	€ 2.313	€ 8.335	€ 3.630	€ 504.925	€ 33.626	€ 538.551
Maastricht	€ 3.168.946	€ 25.219	€ 62.548	€ 26.660	€ 3.283.373	€ 218.658	€ 3.502.031
Meerssen	€ 542.220	€ 5.803	€ 8.698	€ 4.471	€ 561.193	€ 37.373	€ 598.566
Nederweert	€ 176.874	€ 76	€ 2.954	€ 1.054	€ 180.958	€ 12.051	€ 193.009
Peel en Maas	€ 475.687	€ 2.896	€ 9.797	€ 3.428	€ 491.809	€ 32.752	€ 524.561
Roerdalen	€ 243.372	€ 1.441	€ 4.007	€ 2.135	€ 250.955	€ 16.713	€ 267.668
Roermond	€ 704.449	€ 388	€ 9.946	€ 5.446	€ 720.229	€ 47.964	€ 768.193
Simpelveld	€ 155.370	€ 510	€ 1.595	€ 1.731	€ 159.207	€ 10.602	€ 169.809
Sittard-Geleen	€ 2.363.725	€ 21.492	€ 39.118	€ 18.063	€ 2.442.399	€ 162.653	€ 2.605.052
Stein	€ 312.005	€ 2.000	€ 5.752	€ 2.576	€ 322.332	€ 21.466	€ 343.798
Vaals	€ 261.814	€ 302	€ 5.549	€ 1.646	€ 269.311	€ 17.935	€ 287.245
Valkenburg aan de Geul	€ 574.996	€ 4.654	€ 13.180	€ 3.031	€ 595.861	€ 39.682	€ 635.543
Venlo	€ 1.173.187	€ 9.793	€ 16.855	€ 11.727	€ 1.211.563	€ 80.685	€ 1.292.247
Venray	€ 499.267	€ 1.618	€ 8.233	€ 3.695	€ 512.812	€ 34.151	€ 546.963
Voerendaal	€ 190.667	€ 665	€ 4.173	€ 1.468	€ 196.972	€ 13.117	€ 210.090
Weert	€ 426.717	€ 1.963	€ 8.060	€ 2.918	€ 439.658	€ 29.279	€ 468.937
Totaal	€ 21.921.914	€ 138.263	€ 380.129	€ 174.318	€ 22.614.624	€ 1.506.036	€ 24.120.659

Basis voor de vervoerskosten zijn de tarieven en de toeslagen zoals deze in de uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2026-2028 in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 32 zijn toegelicht. Deze tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit de tabellen 'Vervoersvolume 2026 t/m 2028' op de voorgaande pagina's.

Indirecte vervoerskosten 2026-2028

Alle kosten verbandhoudende met de uitvoering van vervoer binnen de organisatie Omnibuzz op basis van deze regeling worden gedragen door de gemeenten, op basis van het werkelijk aantal gemaakte ritten door de inwoners van de gemeenten. Het aantal ritten wordt achteraf vastgesteld op basis van het gerealiseerd aantal ritten van klanten van die gemeenten van het jaar waarop de kosten betrekking hebben.

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

Zoals toegelicht in hoofdstuk 2, wordt de planning niet door Omnibuzz zelf uitgevoerd. De planning van de ritten blijft minimaal tot 1 januari 2025 de verantwoordelijkheid van de vervoerders. De kosten van planning zijn nu nog inbegrepen in het vervoerstarief en dus niet inbegrepen in de indirecte vervoerskosten zoals weergegeven in de 'Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-2028' op pagina 58.

Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-2028

Gemeente	Verhouding ritten	2026	2027	2028
Beek	1,00%	€ 35.456	€ 36.067	€ 36.871
Beekdaelen	3,01%	€ 106.978	€ 108.821	€ 111.249
Beesel	0,66%	€ 23.268	€ 23.669	€ 24.197
Bergen	0,46%	€ 16.185	€ 16.464	€ 16.831
Brunssum	3,58%	€ 127.181	€ 129.373	€ 132.259
Echt-Susteren	2,55%	€ 90.436	€ 91.994	€ 94.047
Eijsden-Margraten	2,59%	€ 91.922	€ 93.506	€ 95.592
Gennep	1,28%	€ 45.304	€ 46.084	€ 47.112
Gulpen-Wittem	1,33%	€ 47.086	€ 47.897	€ 48.966
Heerlen	10,86%	€ 385.716	€ 392.362	€ 401.115
Horst aan de Maas	1,93%	€ 68.686	€ 69.870	€ 71.428
Kerkrade	7,74%	€ 274.869	€ 279.605	€ 285.843
Landgraaf	5,61%	€ 199.329	€ 202.763	€ 207.287
Leudal	1,67%	€ 59.145	€ 60.164	€ 61.507
Maasgouw	1,71%	€ 60.631	€ 61.676	€ 63.052
Maastricht	17,30%	€ 614.092	€ 624.673	€ 638.609
Meerssen	2,25%	€ 79.981	€ 81.359	€ 83.174
Nederweert	0,69%	€ 24.661	€ 25.086	€ 25.646
Peel en Maas	1,58%	€ 56.241	€ 57.210	€ 58.487
Roerdalen	0,92%	€ 32.527	€ 33.087	€ 33.825
Roermond	3,72%	€ 132.046	€ 134.321	€ 137.318
Simpelveld	0,63%	€ 22.396	€ 22.782	€ 23.291
Sittard-Geleen	10,76%	€ 382.065	€ 388.648	€ 397.319
Stein	1,29%	€ 45.936	€ 46.727	€ 47.770
Vaals	0,91%	€ 32.445	€ 33.004	€ 33.740
Valkenburg aan de Geul	2,29%	€ 81.335	€ 82.736	€ 84.582
Venlo	6,30%	€ 223.679	€ 227.533	€ 232.609
Venray	2,23%	€ 79.066	€ 80.429	€ 82.223
Voerendaal	0,78%	€ 27.697	€ 28.175	€ 28.803
Weert	2,37%	€ 84.114	€ 85.563	€ 87.472
Totaal	100%	€ 3.550.472	€ 3.611.646	€ 3.692.221

Overheadkosten

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

Tabel Overheadkosten 2026-2028

Gemeente	Verhouding inwoners	2026	2027	2028
Beek	1,44%	€ 43.689	€ 44.684	€ 45.330
Beekdaelen	3,19%	€ 96.718	€ 98.919	€ 100.349
Beesel	1,19%	€ 36.089	€ 36.910	€ 37.444
Bergen	1,17%	€ 35.442	€ 36.249	€ 36.773
Brunssum	2,47%	€ 74.823	€ 76.526	€ 77.633
Echt-Susteren	2,85%	€ 86.331	€ 88.296	€ 89.572
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 70.146	€ 71.742	€ 72.779
Gennep	1,58%	€ 47.930	€ 49.021	€ 49.730
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 37.867	€ 38.729	€ 39.289
Heerlen	7,77%	€ 235.653	€ 241.018	€ 244.502
Horst aan de Maas	3,90%	€ 118.329	€ 121.023	€ 122.772
Kerkrade	4,03%	€ 122.085	€ 124.864	€ 126.669
Landgraaf	3,30%	€ 99.994	€ 102.270	€ 103.749
Leudal	3,20%	€ 97.014	€ 99.222	€ 100.657
Maasgouw	2,17%	€ 65.759	€ 67.256	€ 68.228
Maastricht	11,14%	€ 337.566	€ 345.250	€ 350.241
Meerssen	1,65%	€ 50.051	€ 51.190	€ 51.930
Nederweert	1,55%	€ 47.130	€ 48.203	€ 48.900
Peel en Maas	4,05%	€ 122.686	€ 125.479	€ 127.293
Roerdalen	1,85%	€ 56.059	€ 57.335	€ 58.164
Roermond	5,40%	€ 163.665	€ 167.391	€ 169.810
Simpelveld	0,91%	€ 27.631	€ 28.260	€ 28.668
Sittard-Geleen	8,23%	€ 249.634	€ 255.317	€ 259.008
Stein	2,20%	€ 66.670	€ 68.188	€ 69.173
Vaals	0,90%	€ 27.270	€ 27.891	€ 28.294
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 44.271	€ 45.279	€ 45.934
Venlo	9,22%	€ 279.647	€ 286.013	€ 290.148
Venray	3,97%	€ 120.336	€ 123.076	€ 124.855
Voerendaal	1,10%	€ 33.343	€ 34.102	€ 34.595
Weert	4,54%	€ 137.626	€ 140.759	€ 142.794
Totaal	100%	€ 3.031.454	€ 3.100.465	€ 3.145.285

Eindresultaat 2026-2028

Gemeente	2026	2027	2028	Totaal
Beek	€ 338.795	€ 349.421	€ 360.206	€ 1.048.423
Beekdaelen	€ 977.008	€ 1.007.916	€ 1.039.571	€ 3.024.495
Beesel	€ 243.575	€ 251.201	€ 258.889	€ 753.666
Bergen	€ 214.826	€ 221.593	€ 228.364	€ 664.784
Brunssum	€ 1.052.439	€ 1.085.858	€ 1.120.401	€ 3.258.698
Echt-Susteren	€ 865.468	€ 892.925	€ 921.019	€ 2.679.413
Eijsden-Margraten	€ 806.327	€ 831.883	€ 858.158	€ 2.496.368
Gennep	€ 389.695	€ 401.857	€ 414.242	€ 1.205.794
Gulpen-Wittem	€ 453.824	€ 468.318	€ 483.214	€ 1.405.356
Heerlen	€ 2.921.795	€ 3.013.592	€ 3.108.383	€ 9.043.770
Horst aan de Maas	€ 741.420	€ 764.572	€ 787.824	€ 2.293.816
Kerkrade	€ 2.023.121	€ 2.087.033	€ 2.153.428	€ 6.263.582
Landgraaf	€ 1.510.614	€ 1.558.343	€ 1.607.821	€ 4.676.778
Leudal	€ 666.318	€ 687.289	€ 708.426	€ 2.062.033
Maasgouw	€ 629.355	€ 649.386	€ 669.831	€ 1.948.572
Maastricht	€ 4.223.083	€ 4.354.688	€ 4.490.881	€ 13.068.652
Meerssen	€ 689.091	€ 711.025	€ 733.670	€ 2.133.786
Nederweert	€ 252.057	€ 259.818	€ 267.555	€ 779.430
Peel en Maas	€ 668.816	€ 689.618	€ 710.340	€ 2.068.774
Roerdalen	€ 338.575	€ 349.100	€ 359.657	€ 1.047.333
Roermond	€ 1.013.310	€ 1.044.177	€ 1.075.322	€ 3.132.808
Simpelveld	€ 208.628	€ 215.151	€ 221.768	€ 645.547
Sittard-Geleen	€ 3.064.939	€ 3.161.646	€ 3.261.379	€ 9.487.964
Stein	€ 433.713	€ 447.174	€ 460.741	€ 1.341.627
Vaals	€ 327.980	€ 338.487	€ 349.279	€ 1.015.746
Valkenburg aan de Geul	€ 719.189	€ 742.220	€ 766.058	€ 2.227.467
Venlo	€ 1.710.469	€ 1.762.517	€ 1.815.004	€ 5.287.991
Venray	€ 710.288	€ 732.121	€ 754.042	€ 2.196.450
Voerendaal	€ 257.262	€ 265.314	€ 273.488	€ 796.064
Weert	€ 659.805	€ 679.560	€ 699.203	€ 2.038.568
Totaal	€ 29.111.786	€ 30.023.803	€ 30.958.165	€ 90.093.755

Eindresultaat IV3

Tabel Begroting 2026

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2026
Beek	1,44%	€ 295.106	€ 43.689	€ 338.795
Beekdaelen	3,19%	€ 880.290	€ 96.718	€ 977.008
Beesel	1,19%	€ 207.487	€ 36.089	€ 243.575
Bergen	1,17%	€ 179.385	€ 35.442	€ 214.826
Brunssum	2,47%	€ 977.616	€ 74.823	€ 1.052.439
Echt-Susteren	2,85%	€ 779.138	€ 86.331	€ 865.468
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 736.181	€ 70.146	€ 806.327
Gennep	1,58%	€ 341.765	€ 47.930	€ 389.695
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 415.957	€ 37.867	€ 453.824
Heerlen	7,77%	€ 2.686.142	€ 235.653	€ 2.921.795
Horst aan de Maas	3,90%	€ 623.091	€ 118.329	€ 741.420
Kerkrade	4,03%	€ 1.901.036	€ 122.085	€ 2.023.121
Landgraaf	3,30%	€ 1.410.620	€ 99.994	€ 1.510.614
Leudal	3,20%	€ 569.304	€ 97.014	€ 666.318
Maasgouw	2,17%	€ 563.596	€ 65.759	€ 629.355
Maastricht	11,14%	€ 3.885.518	€ 337.566	€ 4.223.083
Meerssen	1,65%	€ 639.041	€ 50.051	€ 689.091
Nederweert	1,55%	€ 204.927	€ 47.130	€ 252.057
Peel en Maas	4,05%	€ 546.130	€ 122.686	€ 668.816
Roerdalen	1,85%	€ 282.516	€ 56.059	€ 338.575
Roermond	5,40%	€ 849.645	€ 163.665	€ 1.013.310
Simpelveld	0,91%	€ 180.997	€ 27.631	€ 208.628
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.815.305	€ 249.634	€ 3.064.939
Stein	2,20%	€ 367.043	€ 66.670	€ 433.713
Vaals	0,90%	€ 300.710	€ 27.270	€ 327.980
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 674.918	€ 44.271	€ 719.189
Venlo	9,22%	€ 1.430.822	€ 279.647	€ 1.710.469
Venray	3,97%	€ 589.951	€ 120.336	€ 710.288
Voerendaal	1,10%	€ 223.919	€ 33.343	€ 257.262
Weert	4,54%	€ 522.179	€ 137.626	€ 659.805
Totaal	100%	€ 26.080.333	€ 3.031.454	€ 29.111.786

Tabel Begroting 2027

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2027
Beek	1,44%	€ 304.737	€ 44.684	€ 349.421
Beekdaelen	3,19%	€ 908.997	€ 98.919	€ 1.007.916
Beesel	1,19%	€ 214.291	€ 36.910	€ 251.201
Bergen	1,17%	€ 185.345	€ 36.249	€ 221.593
Brunssum	2,47%	€ 1.009.332	€ 76.526	€ 1.085.858
Echt-Susteren	2,85%	€ 804.629	€ 88.296	€ 892.925
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 760.140	€ 71.742	€ 831.883
Gennep	1,58%	€ 352.836	€ 49.021	€ 401.857
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 429.590	€ 38.729	€ 468.318
Heerlen	7,77%	€ 2.772.574	€ 241.018	€ 3.013.592
Horst aan de Maas	3,90%	€ 643.549	€ 121.023	€ 764.572
Kerkrade	4,03%	€ 1.962.168	€ 124.864	€ 2.087.033
Landgraaf	3,30%	€ 1.456.073	€ 102.270	€ 1.558.343
Leudal	3,20%	€ 588.066	€ 99.222	€ 687.289
Maasgouw	2,17%	€ 582.130	€ 67.256	€ 649.386
Maastricht	11,14%	€ 4.009.438	€ 345.250	€ 4.354.688
Meerssen	1,65%	€ 659.834	€ 51.190	€ 711.025
Nederweert	1,55%	€ 211.615	€ 48.203	€ 259.818
Peel en Maas	4,05%	€ 564.139	€ 125.479	€ 689.618
Roerdalen	1,85%	€ 291.765	€ 57.335	€ 349.100
Roermond	5,40%	€ 876.786	€ 167.391	€ 1.044.177
Simpelveld	0,91%	€ 186.891	€ 28.260	€ 215.151
Sittard-Geleen	8,23%	€ 2.906.329	€ 255.317	€ 3.161.646
Stein	2,20%	€ 378.986	€ 68.188	€ 447.174
Vaals	0,90%	€ 310.597	€ 27.891	€ 338.487
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 696.940	€ 45.279	€ 742.220
Venlo	9,22%	€ 1.476.504	€ 286.013	€ 1.762.517
Venray	3,97%	€ 609.045	€ 123.076	€ 732.121
Voerendaal	1,10%	€ 231.212	€ 34.102	€ 265.314
Weert	4,54%	€ 538.801	€ 140.759	€ 679.560
Totaal	100%	€ 26.923.338	€ 3.100.465	€ 30.023.803

Tabel Begroting 2028

Gemeente	Verdeelsleutel	6.6 Maatwerkvoorzieningen (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Totaal 2028
Beek	1,44%	€ 314.876	€ 45.330	€ 360.206
Beekdaelen	3,19%	€ 939.222	€ 100.349	€ 1.039.571
Beesel	1,19%	€ 221.446	€ 37.444	€ 258.889
Bergen	1,17%	€ 191.591	€ 36.773	€ 228.364
Brunssum	2,47%	€ 1.042.768	€ 77.633	€ 1.120.401
Echt-Susteren	2,85%	€ 831.447	€ 89.572	€ 921.019
Eijsden-Margraten	2,31%	€ 785.379	€ 72.779	€ 858.158
Gennep	1,58%	€ 364.512	€ 49.730	€ 414.242
Gulpen-Wittem	1,25%	€ 443.925	€ 39.289	€ 483.214
Heerlen	7,77%	€ 2.863.881	€ 244.502	€ 3.108.383
Horst aan de Maas	3,90%	€ 665.052	€ 122.772	€ 787.824
Kerkrade	4,03%	€ 2.026.759	€ 126.669	€ 2.153.428
Landgraaf	3,30%	€ 1.504.072	€ 103.749	€ 1.607.821
Leudal	3,20%	€ 607.770	€ 100.657	€ 708.426
Maasgouw	2,17%	€ 601.603	€ 68.228	€ 669.831
Maastricht	11,14%	€ 4.140.640	€ 350.241	€ 4.490.881
Meerssen	1,65%	€ 681.740	€ 51.930	€ 733.670
Nederweert	1,55%	€ 218.655	€ 48.900	€ 267.555
Peel en Maas	4,05%	€ 583.048	€ 127.293	€ 710.340
Roerdalen	1,85%	€ 301.493	€ 58.164	€ 359.657
Roermond	5,40%	€ 905.511	€ 169.810	€ 1.075.322
Simpelveld	0,91%	€ 193.100	€ 28.668	€ 221.768
Sittard-Geleen	8,23%	€ 3.002.371	€ 259.008	€ 3.261.379
Stein	2,20%	€ 391.568	€ 69.173	€ 460.741
Vaals	0,90%	€ 320.985	€ 28.294	€ 349.279
Valkenburg aan de Geul	1,46%	€ 720.124	€ 45.934	€ 766.058
Venlo	9,22%	€ 1.524.856	€ 290.148	€ 1.815.004
Venray	3,97%	€ 629.186	€ 124.855	€ 754.042
Voerendaal	1,10%	€ 238.893	€ 34.595	€ 273.488
Weert	4,54%	€ 556.409	€ 142.794	€ 699.203
Totaal	100%	€ 27.812.880	€ 3.145.285	€ 30.958.165

4.6 Toelichting op de baten en lasten (GGZ)

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

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling vervoerskosten 2025

De begrote vervoerskosten worden gebaseerd op de begrote kilometers voor 2024 die voor dit type vervoer gereden zijn, vermenigvuldigd met een NEA-index van 3,4%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform de systematiek die ook bij het Wmo-vervoer toegepast wordt. Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume GGZ

Gemeente	Aantal kilometers	Aantal ritten
Nederweert	11.730	326
Roermond	42.529	2.575
Totaal	54.258	2.901

Tabel Verdeling vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2025	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 21.258	€ 5.169	€ 7.452	€ -	€ 33.878
Roermond	€ 85.386	€ 20.285	€ 29.922	€ 885	€ 136.477
Totaal	€ 106.643	€ 25.453	€ 37.374	€ 885	€ 170.355

Boven op de intern doorbelaste kosten, verwachten wij nog extra overheadkosten in verband met het GGZ-vervoer. Deze kosten worden tussen beide gemeenten naar rato van het aantal inwoners verdeeld.

Tabel Overheadkosten

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.161
Roermond	59.965	77%	€ 3.979
Totaal	77.466	100%	€ 5.140

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2025

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

Tabel Verdeling doorbelasting 2025

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.160	€ 154	€ 1.314
Roermond	€ 9.166	€ 1.000	€ 10.166
Totaal	€ 10.327	€ 1.153	€ 11.480

Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2025

In 2023 heeft de verrekening van de investeringskosten voor de gemeenten plaatsgevonden. Voor 2025 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2025

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2025

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 36.353
Roermond	€ 150.622
Totaal	€ 186.976

4.7 Meerjarenraming GGZ-vervoer 2026-2028

Hieronder volgen de tabellen omtrent de meerjarenraming voor het GGZ-vervoer van 2026 t/m 2028.

Verdeling vervoerskosten 2026-2028

Tabel Verdeling vervoerskosten 2026

Gemeente	Kilometers 2026	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 21.980	€ 5.344	€ 7.705	€ -	€ 35.030
Roermond	€ 88.289	€ 20.974	€ 30.940	€ 915	€ 141.118
Totaal	€ 110.269	€ 26.319	€ 38.645	€ 915	€ 176.147

Tabel Overheadkosten 2026

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 4.086
Roermond	59.965	77%	€ 1.193
Totaal	77.466	100%	€ 5.279

Tabel Verdeling vervoerskosten 2027

Gemeente	Kilometers 2027	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 22.728	€ 5.526	€ 7.967	€ -	€ 36.221
Roermond	€ 91.290	€ 21.687	€ 31.991	€ 946	€ 145.916
Totaal	€ 114.018	€ 27.213	€ 39.958	€ 946	€ 182.136

Tabel Overheadkosten 2027

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.222
Roermond	59.965	77%	€ 4.188
Totaal	77.466	100%	€ 5.411

Tabel Verdeling vervoerskosten 2028

Gemeente	Kilometers 2028	Toeslagen individueel	Toeslagen jeugd	Meereizend OV-er	Vervoersresultaat
Nederweert	€ 23.500	€ 5.714	€ 8.238	€ -	€ 37.452
Roermond	€ 94.394	€ 22.425	€ 33.079	€ 978	€ 150.877
Totaal	€ 117.895	€ 28.139	€ 41.317	€ 978	€ 188.329

Tabel Overheadkosten 2028

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Nederweert	17.501	23%	€ 1.253
Roermond	59.965	77%	€ 4.293
Totaal	77.466	100%	€ 5.546

Verdeling van interne doorbelasting Wmo- naar GGZ-vervoer 2026-2028

Tabel Verdeling doorbelasting 2026

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.192	€ 158	€ 1.350
Roermond	€ 9.414	€ 1.027	€ 10.441
Totaal	€ 10.606	€ 1.185	€ 11.790

Tabel Verdeling doorbelasting 2027

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.222	€ 162	€ 1.384
Roermond	€ 9.649	€ 1.052	€ 10.702
Totaal	€ 10.871	€ 1.214	€ 12.085

Tabel Verdeling doorbelasting 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Nederweert	€ 1.252	€ 166	€ 1.418
Roermond	€ 9.891	€ 1.079	€ 10.969
Totaal	€ 11.143	€ 1.245	€ 12.387

Verdeling investeringskosten GGZ-vervoer 2026-2028

Vooralsnog worden er geen extra investeringskosten verwacht.

Bijdrage GGZ-vervoer per gemeente 2026-2028

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2026

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 40.466
Roermond	€ 152.751
Totaal	€ 193.217

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2027

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 38.827
Roermond	€ 160.806
Totaal	€ 199.632

Tabel Totaalbijdrage per gemeente 2028

Gemeente	Kosten
Nederweert	€ 40.123
Roermond	€ 166.139
Totaal	€ 206.262

4.8 Toelichting op de baten en lasten (leerlingenvervoer)

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. Wij starten in augustus 2024 met de uitvoering van dit type vervoer. Dit gaan wij doen voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Tevens gaan wij voor de gemeente Roermond ook het gym- en zwemvervoer verzorgen. Beide typen vervoer vallen onder taakveld 4.3 ‘Onderwijsbeleid en leerlingzaken’.

De begroting wordt gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4% voor de directe vervoerskosten en het algemene indexatiecijfer van 2,8% voor de overige kosten.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2025 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de interne doorbelasting Wmo-vervoer naar leerlingenvervoer en de verdeling van de investeringskosten weergegeven worden.

Verdeling directe vervoerskosten 2025

De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4%.

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	1.144.712
Maasgouw	€	584.045
Nederweert	€	581.100
Roerdalen	€	657.723
Roermond	€	991.515
Weert	€	1.155.917
TOTAAL	€	5.115.012

Tabel Vervoerskosten gym- en zwemvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Roermond	€	78.275
TOTAAL	€	78.275

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	17.204
Maasgouw	€	10.904
Nederweert	€	10.298
Roerdalen	€	10.783
Roermond	€	22.371
Weert	€	11.873
TOTAAL	€	83.431

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer 2025

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel Overheadkosten 2025

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.341
Maasgouw	€	7.100
Nederweert	€	5.113
Roerdalen	€	6.049
Roermond	€	17.519
Weert	€	14.875
TOTAAL	€	59.997

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer 2025

In 2024 vindt de verrekening van de investeringskosten voor de gemeenten plaats. Voor 2025 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente 2025

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2025

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.144.712	€ -	€ 17.204	€ 9.341	€ 1.171.257
Maasgouw	€ 584.045	€ -	€ 10.904	€ 7.100	€ 602.048
Nederweert	€ 581.100	€ -	€ 10.298	€ 5.113	€ 596.511
Roerdalen	€ 657.723	€ -	€ 10.783	€ 6.049	€ 674.555
Roermond	€ 991.515	€ 78.275	€ 22.371	€ 17.519	€ 1.109.679
Weert	€ 1.155.917	€ -	€ 11.873	€ 14.875	€ 1.182.664
TOTAAL	€ 5.115.012	€ 78.275	€ 83.431	€ 59.997	€ 5.336.715

4.9 Meerjarenraming leerlingenvervoer 2026-2028

Hieronder volgen de tabellen omtrent de meerjarenraming van het leerlingenvervoer van 2026 t/m 2028.

Verdeling directe vervoerskosten 2026-2028

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Directe vervoerskosten
Echt-Susteren	€ 1.183.633
Maasgouw	€ 603.902
Nederweert	€ 600.857
Roerdalen	€ 680.086
Roermond	€ 1.025.227
Weert	€ 1.195.218
TOTAAL	€ 5.288.922

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Directe vervoerskosten
Echt-Susteren	€ 1.223.876
Maasgouw	€ 624.435
Nederweert	€ 621.286
Roerdalen	€ 703.209
Roermond	€ 1.060.084
Weert	€ 1.235.855
TOTAAL	€ 5.468.746

Tabel Vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	1.265.488
Maasgouw	€	645.666
Nederweert	€	642.410
Roerdalen	€	727.118
Roermond	€	1.096.127
Weert	€	1.277.875
TOTAAL	€	5.654.683

Tabel Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer 2026-2028

Gemeente	2026	2027	2028
Roermond	€ 80.936	€ 83.688	€ 86.534
TOTAAL	€ 80.936	€ 83.688	€ 86.534

Op basis van het aantal ritten worden de indirecte vervoerskosten verdeeld.

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	17.668
Maasgouw	€	11.198
Nederweert	€	10.576
Roerdalen	€	11.074
Roermond	€	22.975
Weert	€	12.193
TOTAAL	€	85.684

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	18.145
Maasgouw	€	11.500
Nederweert	€	10.862
Roerdalen	€	11.373
Roermond	€	23.595
Weert	€	12.523
TOTAAL	€	87.997

Tabel Indirecte vervoerskosten leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Indirecte vervoerskosten	
Echt-Susteren	€	18.635
Maasgouw	€	11.811
Nederweert	€	11.155
Roerdalen	€	11.680
Roermond	€	24.232
Weert	€	12.861
TOTAAL	€	90.373

Verdeling van de interne doorbelasting Wmo- naar leerlingenvervoer 2026-2028

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers.

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2026

Gemeente	Overheadkosten	
Echt-Susteren	€	9.594
Maasgouw	€	7.292
Nederweert	€	5.251
Roerdalen	€	6.212
Roermond	€	17.992
Weert	€	15.276
TOTAAL	€	61.616

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2027

Gemeente	Overheadkosten
Echt-Susteren	€ 9.833
Maasgouw	€ 7.474
Nederweert	€ 5.382
Roerdalen	€ 6.368
Roermond	€ 18.441
Weert	€ 15.658
TOTAAL	€ 63.156

Tabel Verdeling doorbelasting overheadkosten 2028

Gemeente	Overheadkosten
Echt-Susteren	€ 10.079
Maasgouw	€ 7.661
Nederweert	€ 5.517
Roerdalen	€ 6.527
Roermond	€ 18.902
Weert	€ 16.050
TOTAAL	€ 64.735

Verdeling investeringskosten leerlingenvervoer 2026-2028

Voor de jaren 2026-2028 worden er geen investeringskosten verwacht.

Bijdrage leerlingenvervoer per gemeente 2026-2028

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2026

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.183.633	€ -	€ 17.668	€ 9.594	€ 1.210.894
Maasgouw	€ 603.902	€ -	€ 11.198	€ 7.292	€ 622.392
Nederweert	€ 600.857	€ -	€ 10.576	€ 5.251	€ 616.684
Roerdalen	€ 680.086	€ -	€ 11.074	€ 6.212	€ 697.372
Roermond	€ 1.025.227	€ 80.936	€ 22.975	€ 17.992	€ 1.147.129
Weert	€ 1.195.218	€ -	€ 12.193	€ 15.276	€ 1.222.688
TOTAAL	€ 5.288.922	€ 80.936	€ 85.684	€ 61.616	€ 5.517.159

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2027

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.223.876	€ -	€ 18.110	€ 9.833	€ 1.251.819
Maasgouw	€ 624.435	€ -	€ 11.478	€ 7.474	€ 643.387
Nederweert	€ 621.286	€ -	€ 10.840	€ 5.382	€ 637.509
Roerdalen	€ 703.209	€ -	€ 11.351	€ 6.368	€ 720.927
Roermond	€ 1.060.084	€ 83.688	€ 23.549	€ 18.441	€ 1.185.763
Weert	€ 1.235.855	€ -	€ 12.498	€ 15.658	€ 1.264.012
TOTAAL	€ 5.468.746	€ 83.688	€ 87.826	€ 63.156	€ 5.703.416

Tabel Totaalbijdragen leerlingenvervoer 2028

Gemeente	Directe vervoerskosten	Directe vervoerskosten gym- en zwemvervoer	Indirecte vervoerskosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 1.265.488	€ -	€ 18.563	€ 10.079	€ 1.294.130
Maasgouw	€ 645.666	€ -	€ 11.765	€ 7.661	€ 665.091
Nederweert	€ 642.410	€ -	€ 11.111	€ 5.517	€ 659.038
Roerdalen	€ 727.118	€ -	€ 11.634	€ 6.527	€ 745.279
Roermond	€ 1.096.127	€ 86.534	€ 24.138	€ 18.902	€ 1.225.701
Weert	€ 1.277.875	€ -	€ 12.811	€ 16.050	€ 1.306.735
TOTAAL	€ 5.654.683	€ 86.534	€ 90.022	€ 64.735	€ 5.895.973



5

Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2025

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschafswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschafswaarde) 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	110.861	-	-	110.861	10,00%	23.696	11.086	-	87.165	76.079
Hardware	25.727	-	-	25.727	33,33%	13.590	8.575	-	12.137	3.562
Inrichting en verbouwing	83.834	-	-	83.834	4,00%	4.398	3.353	-	79.436	76.082
Technische installaties	83.368	-	-	83.368	6,67%	7.906	5.561	-	75.462	69.901
Software	36.416	-	-	36.416	10,00%	6.949	3.642	-	29.467	25.826
Totaal Wmo-vervoer	340.206	-	-	340.206		56.538	32.217	-	283.668	251.451
Totaal-generaal	340.206	-	-	340.206		56.538	32.217	-	283.668	251.451

Tabel Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-2028

Alle bedragen in €	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer	2026	2027	2028
Inventaris	64.993	53.907	42.821
Hardware	-	-	-
Inrichting en verbouwing	72.729	69.376	66.022
Technische installaties	64.341	58.780	53.219
Software	22.184	18.543	14.901
Totaal Wmo-vervoer	224.247	200.605	176.964
Totaal-generaal	224.247	200.605	176.964

5.2 Staat van reserves

Tabel Staat van reserves 2025

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bij-boeking van de rente	Overige ver-meerderingen	Verminderin-gen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tus-sentijds via begrotings-wijziging	Bestemming van het resul-taat 2025	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves								
Algemene reserve	900.000	-	-	-	900.000	-	-	900.000
Bestemmingsreserve ICT	24.500	-	-	6.125	18.375	-	-	18.375
Totaal Reserves	924.500	-	-	6.125	918.375	-	-	918.375

Tabel Staat van reserves 2026-2028

Alle bedragen in €	Reserves na bestemming ultimo 2026	Reserves na bestemming ultimo 2027	Reserves na bestemming ultimo 2028
Reserves			
Algemene reserve	900.000	900.000	900.000
Bestemmingsreserve ICT	12.250	6.125	-
Totaal algemene reserves	912.250	906.125	900.000

5.3 Opbouw algemene reserve

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

1 Economische kwetsbaarheid taxibedrijven

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

2 Gebrek aan kennis omtrent nieuw doelgroepenvervoer

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

3 Afhankelijkheid leveranciers ICT

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

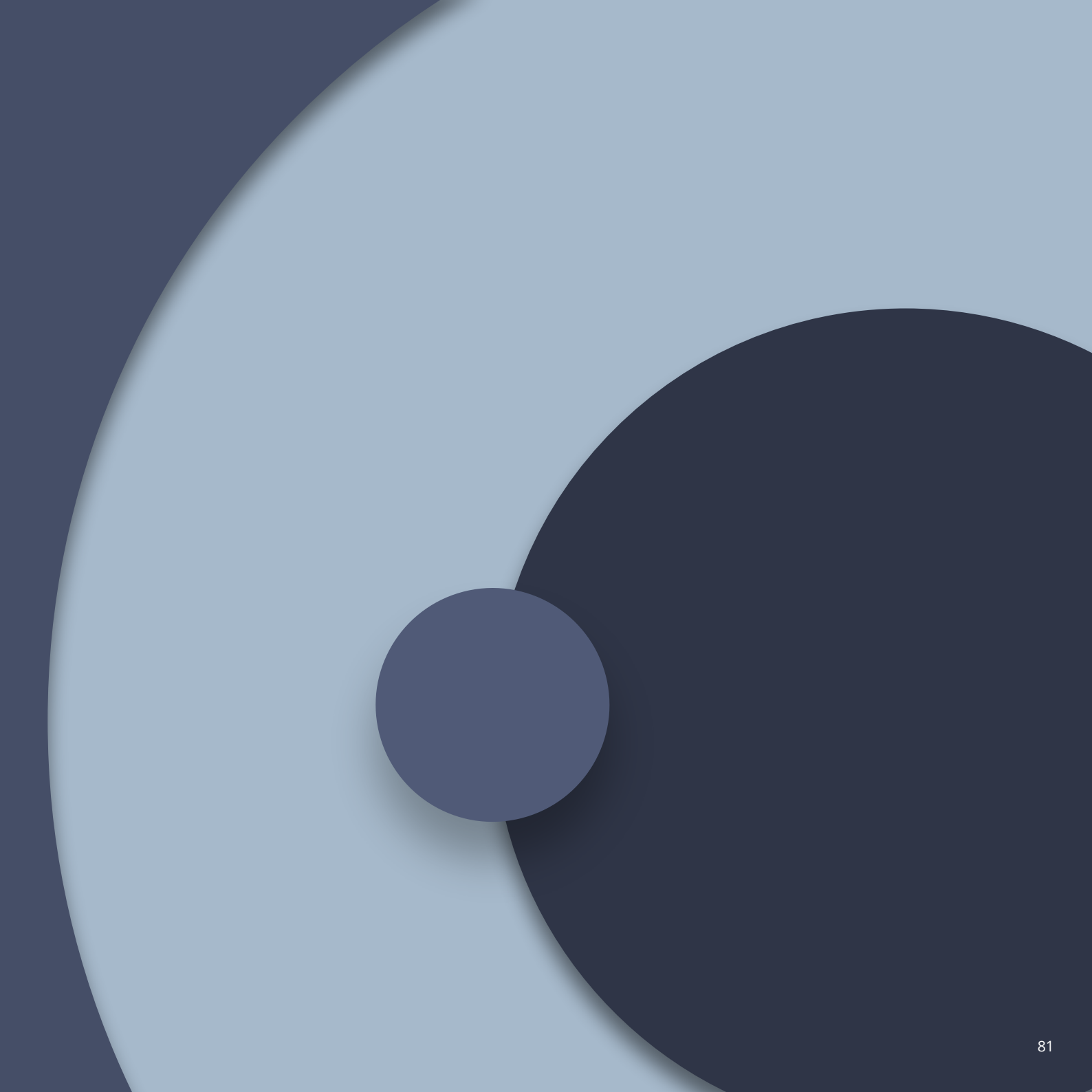
Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150.000

4 Digitale dreigingen

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit		760.000
--------------------------------------	--	---------





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

Omnibuzz
Postbus 99
6160 AB GELEEN

Weert, 12 juni 2024

Onderwerp: Zienswijze jaarverslag 2023, begrotingswijziging 2024-1 en
meerjarenperspectief 2025-2028
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 2451569 / 2475973

Geacht dagelijks bestuur,

Op 5 april 2024 ontvingen wij uw aanbiedingsbrief, waarmee u de gemeenteraad van Weert in de gelegenheid stelt om een zienswijze in te dienen op het jaarverslag 2023, de begrotingswijziging 2024-1 en het meerjarenperspectief 2025-2028. De zienswijze dient uiterlijk 27 juni 2024 bij u te zijn ingediend. Naar aanleiding van de behandeling van de stukken in onze raadsvergadering van 12 juni 2024 geven wij de volgende zienswijzen af met betrekking tot het leerlingenvervoer:

1. Begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 naar realistische vervoerskosten te begroten.

In de begroting 2024, 2025 en meerjarenperspectief is gerekend met het theoretisch maximale scenario vervoerskosten, op basis van het huidige aantal leerlingen in het vervoer. Het is aannemelijk dat er een afwijking is tussen het theoretisch maximum, en hoeveel leerlingen er in de praktijk daadwerkelijk vervoerd worden. Naar verwachting is het daadwerkelijke vervoer ongeveer 80% van het theoretisch maximum, terwijl in de begroting met 100% kosten wordt gerekend. Dat leidt tot (ruime) marge in de begroting. Wij verzoeken u op basis van realistische prognoses de begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief aan te passen.

2. Vanaf 2025 op basis van vervoersdata de begroting en meerjarenperspectief leerlingenvervoer op te stellen.

Voor de uitvoering van het leerlingenvervoer werkt Omnibuzz met Swartwheels en verzamelt daarin data. Op basis van deze data wordt duidelijk welke vervoerspartronen er zijn bij de zes Midden-Limburgse gemeenten. Het verzoek is om deze data te gebruiken voor toekomstige prognoses, begrotingen en meerjarenbegrotingen.

Wij verzoeken u deze zienswijzen mee te nemen in uw advies aan het Algemeen Bestuur en ons voorafgaand aan het vaststellen van de begrotingen schriftelijk en gemotiveerd in kennis te stellen van uw oordeel over onze zienswijze, alsmede van de eventuele conclusies die u daaraan verbindt.

Met vriendelijke groet,

mr. M.H.R.M. Wolfs Corten
griffier

mr. R.J.H. Vlecken
burgemeester

Afdeling	: OCSW - Onderwijs, Cultuur, Sport en Welzijn	Raadsvoorstel: DJ-2463377
Naam opsteller voorstel	: Evy Reinders (0495575707)	Zaaknummer: 2451569
Portefeuillehouder	: M.B. (Michèle) Ferrière	Publicatie: Openbaar

Onderwerp

Omnibuzz jaarverslag 2023, begrotingswijziging 2024-1, begroting 2025 en verder.

Voorstel

1. Een zienswijze in te dienen op de begrotingswijziging 2024-1 en de concept begroting 2025 van Omnibuz.
2. De financiële gevolgen van het jaarverslag 2023 en de begrotingswijziging 2024-1 (per saldo een voordeel van € 111.423) te verrekenen met het begrotingssaldo 2024 en de bijdrage 2025 en verder te verwerken in de gemeentelijke begroting 2025.

Inleiding

De gemeente Weert maakt samen met 30 gemeenten in Limburg deel uit van de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz. Wij zijn in het Algemeen Bestuur van Omnibuzz vertegenwoordigd door onze wethouder Michèle Ferrière.

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk vervoer (CVV) voor personen met een indicatie vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo). Vanaf 1 augustus 2024 wordt Omnibuzz ook verantwoordelijk voor het uitvoeren van het leerlingenvervoer in de Midden-Limburgse gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert.

De uitgangspunten en het kader waarbinnen Omnibuzz dit doet, zijn vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling (GR), het bedrijfsplan en de dienstverleningsovereenkomst met gemeenten.

De vertaling naar de jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het "Besluit begroting en verantwoording" (BBV).

Relatie tot de strategische visie

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer voor mensen die niet op eigen kracht in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien. Ook is Omnibuzz vanaf 1 augustus 2024 voor Weert verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer. Dit voorstel draagt daarmee bij aan de volgende waarden uit de strategische visie:

1. Goed wonen voor iedereen
2. Iedereen doet mee

Effect

Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en leerlingenvervoer dragen bij aan het volgende maatschappelijke effect:

1. Inwoners voelen zich positief gezond

Doel(en)

Omnibuzz is verantwoordelijk voor het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer voor mensen die niet op eigen kracht in hun vervoersbehoeften kunnen voorzien (het doelgroepenvervoer). Ook wordt Omnibuzz vanaf 1 augustus 2024 voor Weert verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer.

Dit voorstel draagt daarmee bij aan de volgende doelen zoals omschreven in het 'Regionaal Beleidsplan Sociaal Domein 2024 t/m 2027':

1. Meer jeugdigen groeien gezond en veilig op, krijgen gelijke kansen en ontwikkelen talenten;
2. Meer inwoners voelen zich mentaal en fysiek gezond en sterk;
3. Meer inwoners blijven op een veilige en verantwoorde manier (langer) zelfstandig wonen.

Argumenten

1.1 De begroting 2024 is geactualiseerd

De begroting 2024 is geactualiseerd met betrekking tot de ontwikkelingen in het vervoer, overheadkosten en de organisatie.

De begroting 2024 was gebaseerd op vergelijkingsjaar 2019. De begroting 2024-1 is gebaseerd op het voorafgaande jaar. Het voorafgaande jaar (2023) is namelijk het eerste jaar sinds COVID-19 waarin er geen lockdowns of andere beperkende maatregelen zijn ingesteld. Daarnaast heeft de vervoersvraag zich gestabiliseerd ten opzichte van voorgaande jaren. Vanaf de begroting 2024-1 wordt daarom teruggekeerd naar het oorspronkelijke uitgangspunt, waarin de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) als uitgangspunt wordt genomen.

Omnibuzz wordt 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. Leerlingenvervoer is daarom voor het eerst opgenomen in de begroting 2024-1.

1.2 De kosten dalen voor het Wmo-vervoer

Op totaalniveau dalen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2024 met € 1.476.004,- naar € 27.307.159,-.

De overheadkosten stijgen met € 82.141,- en de indirecte vervoerskosten met € 255.107,-.

Hier tegenover staat een daling van het vervoersresultaat ad € 1.813.251,- ten opzichte van de begroting 2024. Deze daling volgt uit een combinatie van drie oorzaken:

1. De NEA-index is lager (3,4%) dan gehanteerd in de begroting 2024 (3,5%). Deze oorzaak verklaart dus voor een klein deel de daling;
2. Voor de begroting 2024-1 wordt het vervoersvolume weer op realisatie van het voorgaande jaar (2023) gebaseerd. In de vorige begrotingen werd het vervoersvolume gebaseerd op de realisatie van 2019 in combinatie met een afslag. Dit zorgt voor een daling van € -2.786.988,-;
3. De opslag van 5% die Omnibuzz hanteert, zorgt voor een stijging van € 995.692,-.

1.3 Kosten leerlingenvervoer

De begroting wordt gebaseerd op de bedragen conform de business case. Gerekend wordt met volledig vervoer voor alle geïndiceerde leerlingen. Dit betekent dat gerekend is dat alle leerlingen 2 ritten per dag nodig hebben voor 200 schooldagen. In de praktijk is dit niet voor alle leerlingen van toepassing. In de jaarrekening 2024 zal een herverdelingseffect volgen waarbij definitief afgerekend wordt. De directe vervoerskosten bedragen € 2.061.175.

De indirecte vervoerskosten bedragen € 81.159,-. Deze kosten worden verrekend op basis van aantal ritten.

Naast de eerdergenoemde kosten, vindt er ook een interne doorbelasting van overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer plaats. Dit levert per saldo een voordeel op voor het Wmo-vervoer. Deze overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers. Totaal is dit een bedrag van € 58.362,-.

Er zijn investeringskosten gemaakt zodat het leerlingenvervoer gerealiseerd kan worden. Deze kosten worden naar rato van het aantal inwoners verdeeld tussen de gemeenten. De

investeringskosten zijn eenmalig. De investeringskosten voor alle 6 gemeenten samen bedragen € 59.952,-.

De totale begroting 2024-1 voor het leerlingenvervoer bedraagt € 2.292.190,-.

1.4 Begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 daalt voor het Wmo-vervoer

De begroting voor 2025 wordt met een bedrag van € 2,1 miljoen verlaagd. In de vorige meerjarenbegroting was voor 2025 uitgegaan van het gerealiseerde vervoersvolume in 2019, verminderd met een afslag van 2,5%. Voor de jaren 2026 e.v. werd ook uitgegaan van de realisatie van 2019, echter zonder afslag. De lagere vervoersvraag, stabilisering van het vervoer vanaf 2023 en de grote verschillen op gemeenteniveau hebben er toe geleid dat Omnibuzz weer aansluiting zoekt bij het oorspronkelijke uitgangspunt voor het bepalen van het vervoervolume voor 2025, namelijk het vervoer te baseren op een actuele basis: het begrote vervoersvolume voor 2024, dat gebaseerd is op de realisatie 2023, verhoogd met een opslag van 2,5%. Op totaalniveau bedraagt de verlaging € 2,4 miljoen. In het gehanteerde vervoersttarief heeft Omnibuzz rekening gehouden met het flexibele tarief (vervoerders krijgen een compensatie in het tarief voor de structureel lagere vervoersvraag). Voor 2025 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index van 2023 ingerekend á 3,4%.

De indirecte vervoerskosten en de overheadkosten stijgen ten opzichte van het jaar 2025 uit de vorige meerjarenbegroting met respectievelijk € 216.000,- en € 59.000,-, onder andere als gevolg van het doorwerken van de cao-verhoging in 2024 en indexaties van leveranciers en verplichte evaluatie van de gemeenschappelijke regeling.

1.5 Begroting 2025 & meerjarenperspectief 2026-2028 stijgt voor het leerlingenvervoer

In deze begroting wordt het leerlingenvervoer voor het eerst opgenomen. De begroting wordt gebaseerd op de cijfers van de begroting 2024-1, vermeerderd met de NEA-index van 3,4% voor de directe vervoerskosten en het algemene indexatiecijfer van 2,8% voor de overige kosten. De begroting van 2025 is voor het eerst over een volledig jaar opgesteld, waardoor de kosten ten opzichte van 2024-1 stijgen. De begroting 2024-1 is opgesteld van 1 augustus t/m 31 december. De totale directe vervoerskosten bedragen € 5.115.012,- ten opzichte van € 2.061.175,- van de begroting 2024-1. De indirecte vervoerskosten bedragen € 83.431,- ten opzichte van € 81.159,- van de begroting 2024-1. De interne doorbelasting van de overheadkosten voor het Wmo-vervoer naar het leerlingenvervoer vindt ook in 2025 plaats. Deze kosten bedragen € 59.997,- ten opzichte van € 58.362,- van de begroting 2024-1. De overheadkosten zijn in 2024 wel over 1 jaar gerekend.

Voor het meerjarenperspectief wordt gerekend met een indexering van 3,4% voor de directe vervoerskosten. Deze stijgen ten opzichte van het jaar 2025 met € 173.910,-. De indirecte vervoerskosten en overheadkosten worden geïndiceerd met 2,8%. Deze kosten stijgen met respectievelijk € 2.253,- en € 1.619,-.

1.6 Jaarverslag 2023

In 2023 ondervindt het vervoer nog steeds gevolgen van COVID-19. Het vervoersvolume is toegenomen, maar nog altijd in vergelijking met 2019 (gesteld als vergelijkingsjaar) 25,1% lager. Net als in 2022 is er in 2023 nog sprake van een chauffeurstekort bij de taxibedrijven. Zowel de vervoerders als de klanten ondervinden hiervan hinder. Omnibuzz heeft het afgelopen jaar geïnvesteerd in het zoeken naar mogelijke oplossingen en heeft gewerkt aan vraagspreiding om de kwaliteit voor klanten hoog te houden.

In 2023 is het totale klantenbestand van Omnibuzz toegenomen van 39.096 naar 39.432 klanten (+0,9%). Dit is een minder grote stijging ten opzichte van 2022. Toen was er sprake van een stijging van 1,7%. Een dergelijke trend geldt ook voor de gemeente Weert.

In 2022 hebben de klanten in heel Limburg in totaal 902.952 ritten gemaakt. In 2023 zijn het in totaal 993.972 ritten. Dat is een grote stijging van 10,1% ten opzichte van 2022. Vergeleken met 2019 is dit nog altijd 25,1% lager. Een dergelijke trend geldt ook voor de gemeente Weert.

Er wordt voorgesteld om €75.000,- te doteren aan de te vormen Bestemmingsreserve 'Data analyse'. Het Dagelijks Bestuur van Omnibuzz stelt dit voor om aan de steeds grotere vraag van gemeenten naar data analyses, vervoerspatronen et cetera te kunnen voldoen.

1.7 De raad kan haar zienswijze kenbaar maken

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 19 en artikel 20 van de Gemeenschappelijke regeling Omnibuzz wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van twaalf weken eventuele zienswijzen in te dienen over het concept jaarverslag 2023 (**bijlage 2**), de concept begrotingswijziging 2024-1 (**bijlage 4**) en de concept begroting 2025 met meerjarenperspectief 2026-2028 (**bijlage 5**). Omnibuzz vraagt in haar aanbiedingsbrief (**bijlage 1**) om uiterlijk 27 juni 2024 eventuele zienswijzen kenbaar te maken op de overlegde financiële stukken. De eventuele zienswijzen van de gemeenteraad worden meegenomen in een advies van het Dagelijks Bestuur aan het Algemeen Bestuur.

1.8 Er is aanleiding voor een zienswijze

De door Omnibuzz aangeleverde financiële stukken geven aanleiding voor het indienen van de volgende zienswijze voor het leerlingenvervoer:

1. Begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028 naar realistische vervoerskosten te begroten.

In de begroting 2024, 2025 en meerjarenperspectief is gerekend met het theoretisch maximale scenario vervoerskosten, op basis van het huidige aantal leerlingen in het vervoer. Het is aannemelijk dat er een afwijking is tussen het theoretisch maximum, en hoeveel leerlingen er in de praktijk daadwerkelijk vervoerd worden. Naar verwachting is het daadwerkelijke vervoer ongeveer 80% van het theoretisch maximum, terwijl in de begroting met 100% kosten wordt gerekend. Dat leidt tot (ruime) marge in de begroting. Wij verzoeken u op basis van realistische prognoses de begroting 2024, 2025 en het meerjarenperspectief aan te passen.

2. Vanaf 2025 op basis van vervoersdata de begroting en meerjarenperspectief leerlingenvervoer op te stellen.

Voor de uitvoering van het leerlingenvervoer werkt Omnibuzz met Swartwheels en verzamelt daarin data. Op basis van deze data wordt duidelijk welke vervoerspatronen er zijn bij de zes Midden-Limburgse gemeenten. Het verzoek is om deze data te gebruiken voor toekomstige prognoses, begrotingen en meerjarenbegrotingen.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Groeiende zorgbehoefte bij klanten van het Wmo-vervoer

De toename van personen met verward gedrag (waaronder dementie) binnen de doelgroep van het doelgroepenvervoer heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten rondom het verwerken van rit- en informatieaanvragen. Het uitvoeren van ritten en het verwerken van rit- en informatieaanvragen kost hierdoor gemiddeld meer tijd. Dit is een ontwikkeling die Omnibuzz concreet terugziet in de oplopende gemiddelde gesprekstijd. Een daling in het aantal telefonische contacten leidt hierdoor niet noodzakelijk tot minder bezetting aan de telefoon. Aangezien deze tendens voorlopig doorzet, zet Omnibuzz nog nadrukkelijker in op het gebruik van digitale kanalen, zoals MijnOmnibuzz, om de druk op de telefonische dienstverlening te beperken.

1.2 Tekorten aan personeel in de vervoerssector

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval van het vervoersvolume in het zorgvervoer zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Vooral nu het vervoersvolume weer stijgt en opzichte van 2020 en 2021 is dit tekort aan chauffeurs merkbaar. Dit blijft een probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit is derhalve een structureel onderwerp van gesprek met de vervoerders.

1.3 Wijziging in de afrekening van het Wmo-vervoer van zones naar kilometers

Vanaf 2023 is voor het doelgroepenvervoer de afrekensystematiek van zones naar kilometers aangepast voor gemeenten. Omnibuzz gaat nu samen met de gemeenten aan de slag met de afrekensystematiek voor de klanten. Dit kan gevolgen hebben voor klanten. De wijziging wordt de komende jaren door Omnibuzz gezamenlijk opgepakt met vertegenwoordigers van gebruikers en gemeenten.

Financiële gevolgen

Omnibuzz jaarverslag 2023	
Betaalde bijdrage Omnibuzz 2023	€ 650.170
Verschuldigde bijdrage 2023 cf. jaarrekening 2023 Omnibuzz	€ 580.198
Correctie verschuldigde eigen bijdrage i.v.m. onttrekking reserves Omnibuzz	-€ 4.118
Resultaat Weert 2023	€ 74.091
Opgenomen als verwacht resultaat Omnibuzz in jaarrekening Weert 2023	€ 0
Voordeel t.g.v. begrotingsresultaat 2024	€ 74.091

Omnibuzz begroting 2024-1	
Bijdrage Wmo 2024 o.b.v. begroting 2024	€ 673.058
Bijdrage Wmo 2024 o.b.v. begroting 2024-1	€ 621.666
Verschil (voordeel)	€ 51.392
Lagere afdracht eigen bijdrage reizigers (nadeel)	€ 14.060
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024	€ 0
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024-1	€ 405.343
Overheveling vanuit budget leerlingenvervoer *	€ 405.343
Verschil	€ 0
Voordeel t.g.v. begrotingsresultaat 2024	€ 37.332

* Met ingang van augustus 2024 wordt het leerlingenvervoer uitgevoerd door Omnibuzz. Het reeds beschikbare budget wordt overgeheveld naar de GR-regeling.

De bijstellingen voor 2024 als gevolg van de jaarrekening 2023 en begrotingswijziging 2024-1 (per saldo resulterend in een voordeel van € 111.423 ten gunste van het begrotingsresultaat 2024), worden met een begrotingswijziging bij dit voorstel verwerkt.

Omnibuzz begroting 2025 - 2028				
	2025	2026	2027	2028
Bijdrage Wmo o.b.v. begroting 2024	€ 709.138	€ 741.771	€ 765.477	€ 765.477
Bijdrage Wmo o.b.v. begroting 2025 - 2028	€ 643.597	€ 659.805	€ 679.560	€ 699.203
Voordeel	€ 65.541	€ 81.966	€ 85.917	€ 66.274

Afdracht eigen bijdrage reizigers 2024 - 2027	€ 83.602	€ 87.924	€ 90.159	€ 90.159
Afdracht eigen bijdrage reizigers 2025 - 2028	€ 65.266	€ 67.237	€ 69.268	€ 71.360
Nadeel	€ 18.336	€ 20.687	€ 20.891	€ 18.799
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2024	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bijdrage leerlingenvervoer o.b.v. begroting 2025 - 2028	€ 946.132	€ 978.150	€ 1.011.209	€ 1.045.389
Overheveling vanuit budget leerlingenvervoer *	€ 738.643	€ 753.997	€ 753.997	€ 753.997
Nadeel	€ 207.489	€ 224.153	€ 257.212	€ 291.392
Per saldo nadeel t.l.v. begrotingsresulfaat	€ 160.284	€ 162.874	€ 192.186	€ 243.917

* Met ingang van augustus 2024 wordt het leerlingenvervoer uitgevoerd door Omnibuzz. Het reeds beschikbare budget wordt overgeheveld naar de GR-regeling.

Participatie

Niet van toepassing.

Communicatie

Het dagelijks bestuur van Omnibuzz wordt na het raadsbesluit in kennis gesteld van de eventuele zienswijze(n). Indien de raad een zienswijze indient, wordt de brief uit **bijlage 6** daarvoor gebruikt.

Planning

Nadat de 30 deelnemende gemeenten aan de Gemeenschappelijke Regeling hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt (uiterlijk 27 juni 2024) zal het Dagelijks Bestuur van Omnibuzz deze behandelen. Vervolgens stelt het Algemeen Bestuur de begroting vast.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

1. Aanbiedingsbrief gemeenteraden Omnibuzz
2. Concept jaarverslag 2023
3. Uitgangspuntennotitie begroting 2024-1 en 2025
4. Concept eerste wijziging begroting 2024-1
5. Concept begroting 2025 en meerjarenperspectief 2026-2028
6. Brief aan Omnibuzz

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,

secretaris,	de burgemeester,
A.M.A. Vrijenhoek	mr. R.J.H. Vlecken

Nummer raadsvoorstel: DJ-2463377

Advies raadscommissie

Dit wordt gevuld door de griffie na de behandeling in de raadscommissie.

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 mei 2024.

besluit:

1. Een zienswijze in te dienen op de begrotingswijziging 2024-1 en de concept begroting 2025 van Omnibuzz;
2. De financiële gevolgen van het jaarverslag 2023 en de begrotingswijziging 2024-1 (per saldo een voordeel van € 107.850) te verrekenen met het begrotingssaldo 2024 en de bijdrage 2025 en verder te verwerken in de gemeentelijke begroting 2025.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 12 juni 2024.

De griffier,	De voorzitter,
 mr. M.H.R.M. Wolfs-Corten	 mr. R.J.H. Vlecken