omnibuzz

MAATWERK IN VERVOER

Begroting 2026-1







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 stimuleren van OV-gebruik 7
   - 2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer 8
   - 2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme en wendbare organisatie 8
   - 2.6 Realisatie 2025 en doorwerking naar 2026 9
3. De beleidsbegroting 12
   - 3.1 Programma Omnibuzz-vervoer 12
4. Financiële begroting 28
   - 4.1 Financiële kaders 28
   - 4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo 31
   - 4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo) 40
   - 4.4 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer (JWV) 42
   - 4.5 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer (LLV) 45
5. Bijlagen 50
   - 5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-1 50
   - 5.2 Staat van reserves 2026-1 50
   - 5.3 Opbouw algemene reserve 51

Vormgeving: bartistiek Design
Foto's: De Fotovakvrouw

1. Inleiding

Voor u ligt de eerste begrotingswijziging 2026-1 van de programmabegroting 2026 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Omnibuzz. In deze begrotingswijziging zijn actuele inzichten en ontwikkelingen verwerkt die zich hebben voorgedaan na vaststelling van de oorspronkelijke begroting 2026.

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026 betreft deze begrotingswijziging geen fundamentele beleidswijziging, maar een actualisatie op basis van voortschrijdend inzicht. De wijzigingen hangen samen met de realisatie over 2025, de concretisering van de uitvoering in 2026 en een nadere duiding van ontwikkelingen die reeds in de meerjarenraming waren voorzien.

De strategische koers en de uitgangspunten van Omnibuzz blijven ongewijzigd. Met deze begrotingswijziging wordt geborgd dat de begroting 2026-1 aansluit bij de actuele stand van zaken en in samenhang wordt gepresenteerd met de begroting/meerjarenraming over 2027-2030, conform het Besluit begroting en verantwoording (BBV).


161
omnibuzz
G-206-RR

2 Over Omnibuzz

2. Omnibuzz

2.1 Wie is Omnibuzz

Omnibuzz is onder andere verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) voor 30 Limburgse gemeenten. Voor een aantal gemeenten in Midden-Limburg is Omnibuzz tevens verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer en/of jeugdwetvervoer. Dit komt later in een apart hoofdstuk aan bod.

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

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

Omnibuzz zorgt dat klanten - ook diegenen die daarbij ondersteuning nodig hebben - optimaal gebruik kunnen maken van het vervoer en daardoor kunnen blijven participeren. De uitdaging is deze functie binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Hiervoor wordt ingezet op efficiënt vervoer en de eigen kracht van klanten.

Omnibuzz staat voor de volgende kernwaarden:

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

2.1.1 Missie

De missie van Omnibuzz is:

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

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

> "Via slim vervoer maatschappelijk blijven verbinden."

2.1.2 Slim vervoer

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

2.1.3 Maatschappelijk verbinden

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

2.1.4 Regiemodel

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

Wij optimaliseren het vervoer 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, zoals intussen regionaal al het geval is voor leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer. Dit is echter niet noodzakelijk. De wijze en termijn waarop de ambities gerealiseerd worden is namelijk dynamisch.

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

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

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

2.2 Relevante ontwikkelingen

2.2.1 Ontwikkeling van de vervoersvraag

De ontwikkeling van de vervoersvraag blijft grillig. Ook in 2025 lag het totale vervoersvolume van het Wmo-vervoer onder het niveau van vóór de COVID19-periode. Tegelijkertijd zijn de verschillen tussen gemeenten verder toegenomen en blijft de vervoersvraag toch nog deels moeilijk voorspelbaar. De realisatie over 2025 laat zien dat de begroting op totaalniveau passend is, maar dat afzonderlijke gemeenten substantiële over- of onderschrijdingen kunnen laten zien. Deze ontwikkeling onderstreept het belang van blijvende monitoring, analyse en advisering richting gemeenten. Deze inzet is structureel onderdeel van de werkwijze van Omnibuzz en wordt in 2026 voortgezet.

2.2.2 Personele capaciteit in de vervoerssector

Het tekort aan gekwalificeerde chauffeurs in de vervoerssector lijkt momenteel onder controle, maar blijft een belangrijk aandachtspunt voor de uitvoerbaarheid van het vervoer. In 2025 zijn maatregelen zoals piekspreiding, sturing op groepsritten en vast werk verder uitgerold. Deze maatregelen maken een vast onderdeel uit van de uitvoering en dragen bij aan de beheersbaarheid en kwaliteit van het vervoer. In 2026 worden de effecten hiervan verder gemonitord en gebruikt om de inrichting en toepassing ervan te optimaliseren.

2.2.3 Tariefontwikkeling en contractuele uitgangspunten

De in de oorspronkelijke begroting 2026 opgenomen uitgangspunten ten aanzien van de nacalculatorische tarieven en indexatie blijven ongewijzigd. De beëindiging van het eerdere addendum met vervoerders en de overgang naar een beperkt addendum (‘light’) zijn reeds verwerkt in de vastgestelde begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevat op dit onderdeel uitsluitend een actualisatie op basis van realisatie-inzichten en leidt niet tot een beleidsmatige of financiële herijking

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

Binnen deze pijler staat het verder kantelen van het doelgroepenvervoer centraal, met als doel het stimuleren van zelfstandig reizen en het waar mogelijk benutten van het reguliere openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen. Deze koers is ongewijzigd ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026.

In 2025 zijn binnen deze pijler verdere stappen gezet. De ervaringen uit 2025 laten zien dat het kantelen van vervoer een langdurig proces is, waarbij maatwerk en goede afstemming met gemeenten essentieel blijven. In 2026 wordt deze lijn gecontinueerd. De inzet op bewustwording bij gemeenten en ketenpartners is voortgezet en de samenwerking met provinciale en regionale partners is geïntensiveerd.

Een concrete uitwerking van de ambities binnen deze pijler vormt de Regio Deal Noord-Limburg, waarin Omnibuzz samen met regionale en provinciale partners participeert. In het kader van deze Regio Deal wordt ingezet op een pilot waarin wordt onderzocht hoe doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en andere vormen van mobiliteit beter op elkaar kunnen worden afgestemd. De pilot richt zich op het vergroten van de toegankelijkheid en het bieden van passende mobiliteitsoplossingen, met oog voor betaalbaarheid en uitvoerbaarheid. De pilot in deze Regio Deal fungeert daarmee als leeromgeving om ervaring op te doen met nieuwe vormen van publieke mobiliteit, waarbij de opgedane inzichten worden benut in de verdere ontwikkeling van beleid en uitvoering binnen deze pijler, voor de gehele provincie.

De activiteiten binnen deze pijler passen binnen het bestaande financiële kader van de begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevat geen beleidsmatige of financiële wijzigingen voor deze pijler, maar bevestigt de ingezette koers en de doorwerking naar de meerjarenraming.

2.4 Pijler 2: Het efficiënter organiseren van doelgroepenvervoer

De tweede pijler richt zich op het efficiënt en beheersbaar organiseren van het doelgroepenvervoer, met behoud van kwaliteit en toegankelijkheid voor de reiziger. Deze pijler vormt een belangrijk instrument om de betaalbaarheid van het vervoer voor gemeenten te waarborgen.

In 2025 is binnen deze pijler ingezet op verdere optimalisatie van de uitvoering. Maatregelen zoals piekspreiding, sturing op groepsritten en het vergroten van de voorspelbaarheid van de vervoersvraag zijn verder uitgerold en structureel onderdeel geworden van de dagelijkse praktijk. Deze maatregelen hebben bijgedragen aan een betere inzet van beschikbare capaciteit en een grotere robuustheid van het systeem.

Tegelijkertijd blijft de uitvoerbaarheid van het vervoer onder druk staan door externe factoren, zoals de toenemende complexiteit en de wisselende vervoersvraag. De realisatie over 2025 bevestigt dat blijvende sturing en monitoring noodzakelijk zijn.

In 2026 wordt de ingezette lijn voortgezet. De focus ligt op het verder benutten van beschikbare data, het versterken van de adviserende rol richting gemeenten en het borgen van een efficiënte uitvoering binnen de bestaande contractuele en financiële kaders. De begrotingswijziging 2026-1 leidt niet tot een wijziging van de beleidsdoelstellingen binnen deze pijler, maar actualiseert de toelichting op basis van de gerealiseerde praktijk.

2.5 Pijler 3: Omnibuzz als slimme en wendbare organisatie

De derde pijler richt zich op de verdere ontwikkeling van Omnibuzz als een professionele, wendbare en toekomstbestendige organisatie. Digitalisering, informatiebeheer, compliance en datagedreven werken spelen hierin een centrale rol.

In 2025 zijn belangrijke stappen gezet in het versterken van de digitale dienstverlening en de interne organisatie. De inzet op digitale kanalen, dataverzameling en rapportages is verder uitgebreid en structureel ingebed. Daarnaast is gewerkt aan het voldoen aan toenemende wettelijke verplichtingen op het gebied van openbaarheid, digitale toegankelijkheid, informatiebeveiliging en archivering.

Deze ontwikkelingen vragen blijvende aandacht en inspanning. In 2026 wordt de ingezette lijn voortgezet, met nadruk op borging en verdere professionalisering. Daarbij wordt

zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande processen en systemen, zodat de organisatie wendbaar blijft en de administratieve lasten beheersbaar blijven.

De activiteiten binnen deze pijler waren reeds voorzien in de begroting 2026. De begrotingswijziging 2026-1 bevestigt het structurele karakter van deze opgaven en leidt niet tot een uitbreiding van het beleids- of financiële kader.

2.6 Realisatie 2025 en doorwerking naar 2026

De realisatie over 2025 laat zien dat een groot deel van de voorgenomen beleidsmatige inzet daadwerkelijk is uitgevoerd of structureel is ingebed in de organisatie. Het betreft onder andere de structurele toepassing van piekspreiding, verdere digitalisering van de dienstverlening, versterking van datagedreven sturing en advisering en de concretisering van de inzet op publieke mobiliteit en integratie met het openbaar vervoer.

Deze ontwikkelingen zijn geen incidentele activiteiten, maar maken integraal onderdeel uit van de reguliere werkwijze van Omnibuzz. In de begrotingswijziging 2026-1 zijn deze ontwikkelingen daarom niet als nieuw beleid opgenomen, maar als verduidelijking en/of uitwerking van de reeds ingezette koers.

Het jaarplan 2026 bevat evenmin nieuwe beleidskeuzes die leiden tot een afwijking van het financiële kader. Met de begrotingswijziging 2026-1 wordt de begroting 2026 geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten, zonder dat sprake is van een wijziging van de vastgestelde beleidskaders. Hiermee blijft de begroting actueel, realistisch en in samenhang met de begroting 2027 en de meerjarenraming 2028-2030.







3 De beleidsbegroting

3. De beleidsbegroting

3.1 Programma Omnibuzz-vervoer

3.1.1 Wat willen wij bereiken?

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

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

3.1.2 Wat gaan wij ervoor doen 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. Zo hebben alle deelnemende gemeenten financieel voordeel van de instroom van leerlingenvervoer of jeugdwetvervoer. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de klant. Samengevat zal Omnibuzz in 2026 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Continue sturing op kwaliteitsafspraken middels contractbeheer en periodiek overleg met vervoerders.
- Het voorbereiden van de aanbesteding en verder uitwerken van de uitgangspunten voor de komende contractperiode in het Wmo-vervoer.
- Het publiceren van de aanbesteding en inrichten van het gunnings- en implementatieproces.
- Uitvoeren van concrete onderzoeken op basis van de verschillende aspecten uit het onderzoeksrapport over de integratie tussen OV- en doelgroepenvervoer, zoals de uitvoering en evaluatie van de RegioDeal pilot in Noord-Limburg.
- 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.
- (Datagedreven) 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 ondersteuning aan deelnemende gemeenten in de besluitvorming over de omzetting systematiek van zones naar kilometers voor klanten.
- 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.

3.1.3 Wat gaan wij ervoor doen in het leerlingenvervoer?

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

- Voorbereiden en bespreken vervolg van de aflopende contracten leerlingenvervoer (juli 2028) en het gym-zwemvervoer, waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen.
- Het organiseren en faciliteren van instroom van andere gemeenten, indien wenselijk.
- 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.

3.1.4 Wat gaan wij ervoor doen in het jeugdwetvervoer?

Voor de deelnemende gemeenten staat het bieden van passend en tijdig vervoer voorop. Dat vervoer moet betaalbaar blijven.

Door samenwerking binnen Omnibuzz wordt efficiënt met de middelen omgegaan en ontwikkelen wij samen vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid. Door deze manier van (samen-)werken gaat financiële beheersbaarheid samen met kwaliteitsverbeteringen voor de gebruiker van het vervoer.

Samengevat zal Omnibuzz in 2026-2029 de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Het organiseren en faciliteren van instroom van ander gemeenten, indien wenselijk.
- 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.

3.1.5 Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?

De programma-indeling voor Omnibuzz is weergegeven in “‘Tabel Begroting 2026-1’”.

Tabel Begroting 2026-1

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.364.345	€ 4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.767.561	€ 25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 479.456	€ 479.456
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 18.919	€ -81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.364.345	€ -	€ -4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.730.355	€ -	€ -25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 479.456	€ -	€ -479.456
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.278.343	€ 3.278.343	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.187	€ 8.187	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 60.573	€ 60.573	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -

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

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

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

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

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

Onder 0.5 'Treasury' zijn de rente- en bankkosten opgenomen. Voor de begroting 2026-1 bestaat dit bedrag uit bankkosten en te ontvangen rente. Op basis van het rentetarief verwachten wij renteopbrengsten van € 100.000,- voor 2026. Met kosten van eventuele externe financiering is geen rekening gehouden.

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

De hieronder opgenomen lasten bestaan wederom uit loon- en beheerkosten. Onder taakveld '6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)' nemen wij het jeugdwetvervoer (JWV) op. Hiermee zijn wij in 2022 gestart voor de gemeente Roermond. Inmiddels verzorgen wij dit vervoer voor een vijftal gemeenten: Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert.

Vanaf augustus 2024 zijn wij gestart met de uitvoering van het leerlingenvervoer (LLV) voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert. Dit wordt verantwoord onder taakveld 4.3 'Onderwijs en leerlingenzaken'.

Wij maken een splitsing in de overheadkosten tussen het Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer. Dit is terug te vinden in de tabel onder 0.4 'Overhead Wmo', 0.4 'Overhead JWV' en 0.4 'Overhead LLV'. Er vindt ook een interne doorbelasting plaats van overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het JWV, een interne doorbelasting van de overheadkosten van het Wmo-vervoer naar het LLV én een interne doorbelasting van de indirecte vervoerskosten van het LLV naar het JWV.

De baten voor taakveld 0.4 bestaan volledig uit gemeentelijke bijdragen. De baten voor taakvelden 4.3, 6.6 en 6.752 bestaan eveneens uit gemeentelijke bijdragen. De financiële uitgangspunten voor deze begroting staan vermeld in paragraaf 4.1 'Financiële kaders' op pagina 28.

3.1.6 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	2026-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,01	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,7%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,84%	% van totale lasten	Eigen begroting

Op basis van de onder 'Overhead' opgenomen lasten bedraagt de overhead 9,84% van de totale lasten. Omnibuzz streeft ernaar deze factor in de komende jaren van groei van activiteiten zo stabiel mogelijk te houden.

3.1.7 Paragrafen

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

- Weerstandsvermogen en risicomanagement.
- Financiering.
- Bedrijfsvoering.

3.1.8 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
€ 727.649	€ 760.000	0,96

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

3.1.9 Risicomanagement

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

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

De belangrijkste geïdentificeerde risico's zijn:

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

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

Risicomanagement vormt 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 50. De vaststelling is geldend totdat de nota 'Reserves, voorzieningen en risicomanagement' opnieuw zal worden geactualiseerd.

Primo 2025 bedroeg het saldo van de algemene reserve € 725.949,–. In 2025 heeft een dotering plaatsgevonden van €1.700,- ten gunste van de 30 gemeente op basis van fiscale advisering inzake het JWV en LLV. Deze dotering vindt plaats op basis van de reeds gefactureerde winstopslag om zodoende de btw-systematiek te optimaliseren. Hiermee komt het saldo ultimo 2025 uit op € 727.649. Het saldo van de algemene reserve ligt hiermee binnen de in december 2023 vastgestelde bandbreedte.

Geprognosticeerde balans 2026-1

Activa	31-dec-2025	31-dec-2026	Passiva	31-dec-2025	31-dec-2026
Vaste activa	€	€	Vaste passiva	€	€
Materiële vaste activa:			Algemene reserve	727.649	727.649
Investeringen met een economisch nut	291.785	223.568	Egalisatiereserve	-	-
			Bestemmingsreserve	41.371	35.246
Financiële vaste activa	-	-	Resultaat voor bestemming Wmo	767.753	-
			Resultaat voor bestemming JWV	327.795	-
			Resultaat voor bestemming LLV	503.124	-
			Voorziening verlofsparen	80.340	103.599
Totaal vaste activa	291.785	223.568	Totaal vaste passiva	2.448.032	866.494
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar:			Netto-vlottende schulden:		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	9.982.302	7.170.073	Overige schulden	1.916.812	2.157.808
			Overlopende passiva:		
Overige vorderingen	570.557	468.800	Te betalen verplichtingen	592.693	691.015
Liquide middelen	978.856	814.761	Voorschotbedragen:		
Overlopende activa	127.039	186.397	Overige Nederlandse overheidslichamen	6.993.001	5.148.282
Totaal vlottende activa	11.658.754	8.640.031	Totaal vlottende passiva	9.502.506	7.997.105
Totaal generaal	11.950.540	8.863.600	Totaal generaal	11.950.540	8.863.600

De vergelijkende cijfers per 31 december 2025 zijn overgenomen uit de concept jaarrekening 2025. Voor 2026 hebben wij voor de vlottende activa en vlottende passiva de cijfers begroot door een zo accuraat mogelijke inschatting van de balanspost te maken. Waar dit niet mogelijk was, zijn de cijfers begroot door het gemiddelde van de afgelopen drie jaren te nemen (exclusief incidentele posten).

Voor de gewijzigde begroting 2026-1 is het positieve resultaat 2025 € 1.598.671,- 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 2025 wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het algemeen bestuur op 1juli 2027 en zal in de gewijzigde begroting 2027 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.

3.1.10 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 2026-1 weergegeven in de volgende tabel.

Tabel Kengetallen

Begroting jaar	Verloop van de Kengetallen		
Kengetallen:	2024	2025	2026-1
Netto schuldquote	-4%	-6%	2,02%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-4%	-6%	2,02%
Solvabiliteitsratio	16%	20%	9,78%
Structurele exploitatieruimte	2%	5%	0%
Grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

Om de kengetallen voor 2026-1 te bereken is de geprognosticeerde balans van 2026 als basis gebruikt. Voor 2024 (t-2) zijn de gerealiseerde cijfers uit de vastgestelde jaarrekening gebruikt. Voor 2025 zijn de cijfers uit de concept jaarrekening overgenomen.

Omdat in 2025 de resultaatbestemming nog is opgenomen, ontstaat er een vertekend beeld, waardoor het verschil tussen de solvabiliteitsratio's van 2024 en 2025 groter lijkt dan het daadwerkelijk is. De solvabiliteitsratio voor 2026-1 is 9,78%. Dit betekent dat voor 2026-1 9,78% van het totale vermogen uit eigen vermogen bestaat. Hoe hoger dit percentage, hoe beter.

De uitkomst van de netto schuldquote is 2,02%. Dit komt omdat Omnibuzz relatief weinig vreemd vermogen heeft. De structurele exploitatieruimte bedraagt voor 2026-1 0%. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor Omnibuzz niet van toepassing.

3.1.11 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 2026-1 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.

Tabel Kasgeldlimiet

	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottende schuld
Kwartaal 1	€ 2.064.274	€ 3.929.676	€ -1.865.402
Kwartaal 2	€ 1.690.990	€ 3.526.931	€ -1.835.940
Kwartaal 3	€ 2.131.722	€ 4.539.572	€ -2.407.850
Kwartaal 4	€ 9.502.506	€ 11.658.754	€ -2.156.248
(4) Gemiddelde van kwartalen	€ 3.847.373	€ 5.913.733	€ -2.066.360
(6) Ruimte onder kasgeldlimiet	€ 2.066.360		
(5) Berekening kasgeldlimiet			
(7) Omvang begroting per 1 januari 2025		€ 34.021.260	
(8) in procenten van de grondslag		8,2%	
(5) = (7) x (8) Kasgeldlimiet:		€ 2.789.743	
Ruimte (+) / overschrijding (-) (6) + (5)		€ 4.856.103	

De (verwachte) netto vlottende schuld per kwartaal voor de kasgeldlimiet 2026 is berekend op basis van de realisatie Q1 t/m Q4 2025..

Renterisiconorm

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

Schatkistbankieren

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

Voor decentrale overheden is het gevolg hiervan dat uitstaande beleggingen bij het vrijvallen niet kunnen worden herbelegd maar naar de rekening courant gaan. Daar kunnen ze hoogstens als deposito worden weggezet tegen de dan geldende rente op Nederlandse staatsobligaties. Er is sprake van een drempelbedrag dat Omnibuzz buiten de schatkist mag aanhouden. Voor Omnibuzz is het drempelbedrag vastgesteld op maximaal € 1.000.000,-. Het feitelijke bedrag is voor Omnibuzz rond de € 934.000,-. Dit saldo wordt daarmee niet als overtollig beschouwd.

De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof)

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

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

Het EMU-saldo volgt uit de tabel:

	Omschrijving	2025 Jaarrekening x € 1.000	2026-1 Begroting x € 1.000	2027-0 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)	1.574	0	0
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	56	56	50
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	0	0	0
4	Investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	28	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	1.602	56	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 2026 in materiële vaste ac-

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

3.1.12 Bedrijfsvoering

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

Omnibuzz hanteert de volgende principes bij de keuzes omtrent inrichting van de werkorganisatie:

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.

3.1.13 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.

3.1.14 Structuur werkorganisatie

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

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

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

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

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

Afdeling uitvoering
De afdeling uitvoering kent de volgende verwachte bezetting:

Functie	Fte
Manager uitvoering	1,00
Teamleider ritreservering	1,80
Supervisor	2,20
Medewerkers ritreservering	22,45
Regiemedewerkers	3,56
Consulent klantcontact	0,67
Afdeling uitvoering totaal	31,68

Afdeling bedrijfsvoering
De afdeling bedrijfsvoering zal naar verwachting de volgende bezetting in 2026 kennen:

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

Staffuncties
De staffuncties zien er naar verwachting als volgt uit:

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

De totale structurele bezetting van Omnibuzz is 62,72 fte. Hierin is 0,30 fte opgenomen voor invulling van de OR-activiteiten.

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

Afdeling	2026	2027	2028	2029	2030
Uitvoering	31,68	31,68	31,68	31,68	31,68
Bedrijfsvoering	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
Staf	12,29	12,29	12,29	12,29	12,29
OR	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Externe expertise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	62,72	62,72	62,72	62,72	62,72

4 Financiële begroting

4. Financiële begroting

4.1 Financiële kaders

Ten opzichte van de begroting 2026-0 (goedgekeurd door het algemeen bestuur op 2 juli 2025) 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 2026-1.

De financiële uitgangspunten voor de gewijzigde begroting 2026-1 zijn vastgesteld door het algemeen bestuur op 17 december 2025 en hieronder weergegeven:

1. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.
2. Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
3. De individuele gemeentes hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
4. Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 2026 (vastgesteld op 4,1%). Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief 2026 op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026.
5. Het voorcalculatorisch tarief 2026 wordt bepaald op basis van het na-calculatorisch tarief voor 2025, voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2025. Deze wordt verhoogd met de NEA-index die geldt voor 2026 (4,1%).
6. Voor de salaris- en loonkosten wordt een nieuwe inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. In de begroting 2026-1 zal gebruik worden gemaakt van het meest recente formatieplan. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de meest actuele cao-informatie. De recente cao SGO 2025-2027 loopt tot 31 maart 2027. Hierin is voor 2026 een stijging van € 35,- bruto per maand gerekend en vanaf 1 juli 2026 een stijging van 1,25%. Deze zullen wij inrekenen in onze begroting.
7. De overheadkosten 2026 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 2026 middellange termijnplanning van het Centraal Plan Bureau (CPB) zijnde 2,3%.
8. Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie ‘Afrekensystematiek’ op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
9. De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening wordt het gerealiseerde aantal ritten 2026 als basis genomen.
10. De afrekensystematiek voor de overheadkosten conform ‘notitie ‘overhead Commissie’ BBV/IV3) (bijvoorbeeld loonkosten staf en directie, facilitaire zaken) gebeurt op basis van het aantal inwoners (gebaseerd op CBS-gegevens peildatum 1-1-2026).
11. In de begroting wordt ervan uitgegaan dat de algemene reserve minimaal € 550.000,- bedraagt, conform de vastgestelde ‘Nota Reserves, Voorzieningen en Risicomanagement 2023’.
12. In de overheadkosten is een post onvoorzien opgenomen conform voorschrift BBV. Deze post wordt gesteld op € 50.000,-.
13. Alle bedragen zijn weergegeven exclusief btw.

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

1. Investeringen worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo–JWV, op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
2. Vervoerkosten worden bepaald middels toerekening kosten vervoerder aan betreffende gemeente: 1 gemeentelijk tarief per contractsoort. Per gemeente wordt na afloop van het jaar afgerekend op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid).
3. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo–JWV: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
4. Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV-JWV: indirecte vervoerskosten worden op basis van het aantal ritten verdeeld, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten JWV en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwetvervoer).
5. Verdeelsleutels gemeenten binnen JWV: aantal kilometers voor verdeling vervoerskosten, aantal inwoners voor verdeling overheadkosten en aantal ritten voor verdeling indirecte vervoerkosten.
6. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Deze gegevens kunnen door gemeenten worden aangevuld op basis van actuele data. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

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

1. Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo-LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
2. Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.
3. Vervoerkosten middels gewogen gemiddelde tarief vervoerders: 1 gemeentelijk tarief. Alle perceeltarieven tezamen leiden tot een gewogen gemiddeld tarief (basisprijs en toeslagen) voor de gemeenten, waarbij per gemeente op basis van realisatie en toeslagen (hoeveelheid) wordt afgerekend.
4. Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (t-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.

Beleidsindicatoren

Indicator	2026-1	Eenheid	Bron
Formatie	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Bezetting	0,055	fte per 1.000 inwoners	Eigen gegevens
Apparaatskosten	€ 3,01	kosten per inwoner	Eigen begroting
Externe inhuur	0,7%	kosten als % van totale loonsom	Eigen begroting
Overhead	9,84%	% van totale lasten	Eigen begroting

Voor een toelichting op de beleidsindicatoren wordt verwezen naar 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 14.

Tabel Overzicht van baten en lasten per taakveld

Programma Wmo-vervoer	Baten	Lasten	Saldo
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ -	€ 4.364.345	€ 4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ -	€ 25.767.561	€ 25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ -	€ 479.456	€ 479.456
Algemene dekkingsmiddelen			
0.5 Treasury	€ 100.000	€ 18.919	€ -81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 4.364.345	€ -	€ -4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€ 25.730.355	€ -	€ -25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€ 479.456	€ -	€ -479.456
Overhead			
0.4 Overhead Wmo	€ 3.278.343	€ 3.278.343	€ -
0.4 Overhead JWV	€ 8.187	€ 8.187	€ -
0.4 Overhead LLV	€ 60.573	€ 60.573	€ -
Onvoorzien			
0.8 Overige baten en lasten	€ -	€ 50.000	€ 50.000
Bestemmingsreserve ICT			
0.10 mutaties reserve		€ -6.125	€ -6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -
Toevoegingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen aan de reserves	€ -	€ -	€ -
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	€ -	€ -
Structureel en reëel evenwicht	€ 34.021.260	€ 34.021.260	€ -

Voor een toelichting op de baten en lasten per taakveld wordt verwezen naar 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 14.

Tabel Baten en lasten per taakveld

Begroting 2026-1	2026	
Programma vervoer		
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€	25.767.561
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€	479.456
Algemene dekkingsmiddelen		
0.5 Treasury	€	-81.081
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€	-4.364.345
6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	€	-25.730.355
6.752 Jeugdhulp ambulant regionaal (Jeugdwet)	€	-479.456
Overhead		
0.4 Overhead Wmo	€	-
0.4 Overhead JWV	€	-
0.4 Overhead LLV	€	-
Onvoorzien		
0.8 Overige baten en lasten	€	50.000
Bestemmingsreserve ICT		
0.10 Mutaties reserve	€	-6.125
Structureel saldo van baten en lasten	€ 34.021.260	
Toevoegingen aan de reserves	€	-
Onttrekkingen aan de reserves	€	-
Algemene reserve	€	-
Incidenteel saldo van baten en lasten	€ -	
Structureel en reëel evenwicht	€	34.021.260

4.2 Toelichting op de baten en lasten Wmo

Vervoerskosten en baten
Het vervoersvolume 2026-1 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 2025, vermeerderd met een opslag van 5%, behalve voor de gemeenten Maastricht (0%), gemeente Valkenburg a/d Geul (2,5%) en gemeente Venlo (2,5%).

Tabel Vervoersvolume 2026-1

Gemeente	Kilometers 2025	Opslag	Totaal aantal kilometers 2026-1 (+ opslag)	Toeslagen km hoog (+ opslag)	Toeslagen km laag (+ opslag)	Meereizend OV-er (+ opslag)
Beek	83.548	5%	87.726	2.586	32.198	692
Beekdaelen	224.928	5%	236.174	4.087	58.108	1.308
Beesel	64.550	5%	67.778	4.823	22.027	387
Bergen	61.647	5%	64.729	342	12.167	179
Brunssum	251.996	5%	264.596	5.163	93.242	1.344
Echt-Susteren	243.307	5%	255.472	11.344	77.640	1.401
Eijsden-Margraten	189.696	5%	199.181	5.200	52.548	692
Gennep	76.579	5%	80.408	3.648	23.903	1.152
Gulpen-Wittem	128.104	5%	134.509	7.408	36.356	798
Heerlen	719.077	5%	755.030	16.710	213.449	5.120
Horst aan de Maas	184.492	5%	193.717	6.079	53.288	999
Kerkrade	481.946	5%	506.043	24.199	163.484	5.941
Landgraaf	376.167	5%	394.976	28.690	146.613	2.827
Leudal	165.540	5%	173.817	1.898	51.612	1.100
Maasgouw	145.276	5%	152.540	5.335	39.018	809
Maastricht	841.301	0%	841.301	51.072	326.695	6.373
Meerssen	164.784	5%	173.024	9.448	53.459	1.859
Nederweert	38.857	5%	40.800	177	7.733	89
Peel en Maas	176.629	5%	185.460	9.149	58.561	969
Roerdalen	81.436	5%	85.507	2.065	26.920	413
Roermond	194.460	5%	204.183	2.535	53.634	1.791
Simpelveld	62.215	5%	65.326	2.348	13.474	689
Sittard-Geleen	747.466	5%	784.840	40.992	242.323	5.448
Stein	104.923	5%	110.169	3.880	34.860	1.346
Vaals	81.176	5%	85.235	1.856	33.593	396
Valkenburg aan de Geul	164.396	2,5%	168.506	12.607	46.094	1.253
Venlo	321.315	2,5%	329.348	19.045	92.649	2.794
Venray	150.100	5%	157.605	7.705	53.273	1.134
Voerendaal	65.043	5%	68.295	612	21.000	528
Weert	119.245	5%	125.207	4.615	46.568	954
Totaal	6.710.197		6.991.499	295.620	2.186.490	50.784

In de tabel 'Vervoersvolume 2026-1' zijn de aantallen vervoersvolumes, opslagpercentages, toeslagen laag en hoog en de meereizend OV-er, waarmee in deze begroting wordt gerekend, weergegeven. Deze tabel vormt dan ook de basis voor de tabellen die op de volgende pagina's staan.

De basis voor de vervoerskosten bestaat uit het opstart- en kilometertarief. Het voorcalculatorisch opstarttarief is vast-

gesteld op € 5,80 (afgerond) en het voorcalculatorisch kilometertarief is € 2,- (afgerond). De financiële kaders worden in 4.1 ‘Financiële kaders’ op pagina 28 toegelicht. De tarieven worden vermenigvuldigd met het vervoersvolume uit ‘Tabel Vervoersvolume 2026-1’ op pagina 32.

De eigen bijdrage voor klanten per 1 januari 2026 zijn per regio verdeeld.

Onderstaand het overzicht van de tarieven per regio per zone:

- € 0,99: Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, gemeente Vaals en gemeente Valkenburg aan de Geul.
- € 1,09: Gemeente Stein.
- € 0,98: 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 € 2,93/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 2026-1

Gemeente	Kilometerkosten 2026-1	Toeslagen hoog	Toeslagen laag	Meereizend OV-er	Totaal excl. flexibel tarief	Flexibel tarief	Totaal incl. flexibel tarief
Beek	€ 238.726	€ 1.770	€ 7.669	€ 2.027	€ 250.193	€ 5.875	€ 256.068
Beekdaelen	€ 642.990	€ 2.337	€ 14.158	€ 3.833	€ 663.318	€ 15.577	€ 678.895
Beesel	€ 181.017	€ 2.873	€ 5.351	€ 1.135	€ 190.376	€ 4.471	€ 194.847
Bergen	€ 161.809	€ 196	€ 2.756	€ 523	€ 165.284	€ 3.881	€ 169.165
Brunssum	€ 748.663	€ 3.230	€ 22.920	€ 3.938	€ 778.751	€ 18.287	€ 797.038
Echt-Susteren	€ 694.278	€ 6.673	€ 18.580	€ 4.104	€ 723.636	€ 16.993	€ 740.629
Eijsden-Margraten	€ 544.528	€ 3.315	€ 12.990	€ 2.027	€ 562.860	€ 13.218	€ 576.078
Gennep	€ 228.219	€ 2.388	€ 5.784	€ 3.375	€ 239.766	€ 5.630	€ 245.397
Gulpen-Wittem	€ 360.746	€ 4.309	€ 8.748	€ 2.338	€ 376.141	€ 8.833	€ 384.973
Heerlen	€ 2.239.612	€ 11.141	€ 53.766	€ 15.001	€ 2.319.520	€ 54.469	€ 2.373.989
Horst aan de Maas	€ 511.712	€ 3.695	€ 12.917	€ 2.926	€ 531.250	€ 12.475	€ 543.725
Kerkrade	€ 1.522.428	€ 15.898	€ 41.191	€ 17.407	€ 1.596.924	€ 37.500	€ 1.634.424
Landgraaf	€ 1.155.589	€ 17.596	€ 36.646	€ 8.282	€ 1.218.112	€ 28.605	€ 1.246.717
Leudal	€ 455.031	€ 1.114	€ 11.972	€ 3.224	€ 471.340	€ 11.068	€ 482.409
Maasgouw	€ 403.007	€ 3.095	€ 9.223	€ 2.369	€ 417.693	€ 9.809	€ 427.502
Maastricht	€ 2.650.147	€ 32.013	€ 85.506	€ 18.673	€ 2.786.338	€ 65.431	€ 2.851.770
Meerssen	€ 478.998	€ 5.786	€ 12.983	€ 5.445	€ 503.212	€ 11.817	€ 515.029
Nederweert	€ 116.532	€ 113	€ 1.914	€ 262	€ 118.821	€ 2.790	€ 121.611
Peel en Maas	€ 478.976	€ 5.663	€ 14.044	€ 2.840	€ 501.522	€ 11.777	€ 513.299
Roerdalen	€ 232.140	€ 1.227	€ 6.309	€ 1.209	€ 240.885	€ 5.657	€ 246.541
Roermond	€ 642.891	€ 1.804	€ 14.060	€ 5.249	€ 664.004	€ 15.593	€ 679.597
Simpelveld	€ 182.081	€ 1.391	€ 3.207	€ 2.018	€ 188.697	€ 4.431	€ 193.128
Sittard-Geleen	€ 2.253.142	€ 24.595	€ 59.691	€ 15.964	€ 2.353.391	€ 55.264	€ 2.408.656
Stein	€ 305.610	€ 2.324	€ 8.585	€ 3.944	€ 320.463	€ 7.525	€ 327.988
Vaals	€ 222.788	€ 1.308	€ 7.815	€ 1.160	€ 233.072	€ 5.473	€ 238.545
Valkenburg aan de Geul	€ 460.882	€ 7.473	€ 11.205	€ 3.670	€ 483.230	€ 11.348	€ 494.578
Venlo	€ 1.021.507	€ 12.263	€ 24.080	€ 8.187	€ 1.066.037	€ 25.034	€ 1.091.071
Venray	€ 458.391	€ 4.664	€ 13.235	€ 3.323	€ 479.613	€ 11.263	€ 490.876
Voerendaal	€ 186.339	€ 392	€ 4.997	€ 1.547	€ 193.275	€ 4.539	€ 197.814
Weert	€ 407.128	€ 2.822	€ 12.314	€ 2.797	€ 425.060	€ 9.982	€ 435.042
Totaal	€ 20.185.907	€ 183.467	€ 544.615	€ 148.797	€ 21.062.785	€ 494.615	€ 21.557.400

In de tabel 'Vervoersvolume 2026-1' 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.

4.2.1 Indirecte vervoerskosten

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

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

Tabel Indirecte vervoerskosten 2026-1

Gemeente	Aantal ritten	Verhouding ritten	Totaal
Beek	10.910	1,02%	€ 39.347
Beekdaelen	29.421	2,76%	€ 106.113
Beesel	7.838	0,73%	€ 28.270
Bergen	5.578	0,52%	€ 20.117
Brunssum	37.840	3,55%	€ 136.477
Echt-Susteren	31.609	2,96%	€ 114.005
Eijsden-Margraten	25.201	2,36%	€ 90.893
Gennep	11.621	1,09%	€ 41.915
Gulpen-Wittem	15.815	1,48%	€ 57.040
Heerlen	125.785	11,79%	€ 453.668
Horst aan de Maas	21.427	2,01%	€ 77.282
Kerkrade	87.990	8,25%	€ 317.354
Landgraaf	60.039	5,63%	€ 216.543
Leudal	18.517	1,74%	€ 66.784
Maasgouw	16.884	1,58%	€ 60.896
Maastricht	166.818	15,64%	€ 601.663
Meerssen	22.923	2,15%	€ 82.675
Nederweert	6.023	0,56%	€ 21.722
Peel en Maas	18.630	1,75%	€ 67.193
Roerdalen	10.539	0,99%	€ 38.011
Roermond	40.436	3,79%	€ 145.839
Simpelveld	8.867	0,83%	€ 31.982
Sittard-Geleen	117.838	11,05%	€ 425.008
Stein	14.702	1,38%	€ 53.026
Vaals	9.021	0,85%	€ 32.534
Valkenburg aan de Geul	21.357	2,00%	€ 77.028
Venlo	62.554	5,87%	€ 225.613
Venray	24.687	2,31%	€ 89.037
Voerendaal	8.577	0,80%	€ 30.936
Weert	27.020	2,53%	€ 97.452
Totaal	1.066.465	100,00%	€ 3.846.425

4.2.2 Overheadkosten

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

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

Tabel Overheadkosten 2026-1

Gemeente	Aantal inwoners	Verhouding inwoners	Totaal
Beek	16.143	1,43%	€ 47.541
Beekdaelen	35.915	3,18%	€ 105.769
Beesel	13.569	1,20%	€ 39.961
Bergen	13.038	1,15%	€ 38.397
Brunssum	27.481	2,43%	€ 80.931
Echt-Susteren	32.394	2,87%	€ 95.400
Eijsden-Margraten	26.346	2,33%	€ 77.589
Gennep	17.957	1,59%	€ 52.883
Gulpen-Wittem	13.944	1,23%	€ 41.065
Heerlen	87.754	7,76%	€ 258.435
Horst aan de Maas	44.805	3,96%	€ 131.950
Kerkrade	45.823	4,05%	€ 134.948
Landgraaf	36.838	3,26%	€ 108.487
Leudal	36.110	3,20%	€ 106.344
Maasgouw	24.381	2,16%	€ 71.802
Maastricht	126.017	11,15%	€ 371.119
Meerssen	18.453	1,63%	€ 54.344
Nederweert	17.537	1,55%	€ 51.646
Peel en Maas	45.819	4,05%	€ 134.936
Roerdalen	20.987	1,86%	€ 61.806
Roermond	61.439	5,44%	€ 180.937
Simpelveld	10.462	0,93%	€ 30.810
Sittard-Geleen	92.428	8,18%	€ 272.199
Stein	24.691	2,18%	€ 72.715
Vaals	10.114	0,89%	€ 29.786
Valkenburg aan de Geul	16.490	1,46%	€ 48.563
Venlo	104.201	9,22%	€ 306.871
Venray	45.104	3,99%	€ 132.831
Voerendaal	12.435	1,10%	€ 36.621
Weert	51.497	4,56%	€ 151.658
Totaal	1.130.172	100,00%	€ 3.328.343

In de begrotingswijziging 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot benodigde mensen en middelen verwerkt

in de bedrijfsvoeringkosten. In paragraaf 4.3 ‘Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo)’ op pagina 40 zal een toelichting gegeven worden op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de begroting 2026.

Tabel Eindresultaat

Gemeente	2026-1	
Beek	€	342.956
Beekdaelen	€	890.777
Beesel	€	263.078
Bergen	€	227.679
Brunssum	€	1.014.446
Echt-Susteren	€	950.034
Eijsden-Margraten	€	744.559
Gennep	€	340.195
Gulpen-Wittem	€	483.079
Heerlen	€	3.086.092
Horst aan de Maas	€	752.958
Kerkrade	€	2.086.726
Landgraaf	€	1.571.747
Leudal	€	655.537
Maasgouw	€	560.199
Maastricht	€	3.824.551
Meerssen	€	652.048
Nederweert	€	194.980
Peel en Maas	€	715.429
Roerdalen	€	346.358
Roermond	€	1.006.373
Simpelveld	€	255.920
Sittard-Geleen	€	3.105.863
Stein	€	453.729
Vaals	€	300.865
Valkenburg aan de Geul	€	620.169
Venlo	€	1.623.554
Venray	€	712.744
Voerendaal	€	265.371
Weert	€	684.152
Totaal	€	28.732.168

De tabel geeft het resultaat weer van de totale kosten en baten voor de gewijzigde begroting 2026-1 omtrent het Wmo- gedeelte. Het geeft per gemeente inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026-1 gevraagd wordt.

4.2.3 Eindresultaat IV3

Tabel IV3 - 2026-1

Gemeente	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)	Eindresultaat begroting 2026-1
Beek	€ 295.415	€ 47.541	€ 342.956
Beekdaelen	€ 785.008	€ 105.769	€ 890.777
Beesel	€ 223.117	€ 39.961	€ 263.078
Bergen	€ 189.282	€ 38.397	€ 227.679
Brunssum	€ 933.515	€ 80.931	€ 1.014.446
Echt-Susteren	€ 854.634	€ 95.400	€ 950.034
Eijsden-Margraten	€ 666.971	€ 77.589	€ 744.559
Gennep	€ 287.312	€ 52.883	€ 340.195
Gulpen-Wittem	€ 442.014	€ 41.065	€ 483.079
Heerlen	€ 2.827.657	€ 258.435	€ 3.086.092
Horst aan de Maas	€ 621.007	€ 131.950	€ 752.958
Kerkrade	€ 1.951.778	€ 134.948	€ 2.086.726
Landgraaf	€ 1.463.260	€ 108.487	€ 1.571.747
Leudal	€ 549.193	€ 106.344	€ 655.537
Maasgouw	€ 488.397	€ 71.802	€ 560.199
Maastricht	€ 3.453.433	€ 371.119	€ 3.824.551
Meerssen	€ 597.704	€ 54.344	€ 652.048
Nederweert	€ 143.334	€ 51.646	€ 194.980
Peel en Maas	€ 580.493	€ 134.936	€ 715.429
Roerdalen	€ 284.552	€ 61.806	€ 346.358
Roermond	€ 825.436	€ 180.937	€ 1.006.373
Simpelveld	€ 225.110	€ 30.810	€ 255.920
Sittard-Geleen	€ 2.833.664	€ 272.199	€ 3.105.863
Stein	€ 381.014	€ 72.715	€ 453.729
Vaals	€ 271.079	€ 29.786	€ 300.865
Valkenburg aan de Geul	€ 571.606	€ 48.563	€ 620.169
Venlo	€ 1.316.683	€ 306.871	€ 1.623.554
Venray	€ 579.913	€ 132.831	€ 712.744
Voerendaal	€ 228.750	€ 36.621	€ 265.371
Weert	€ 532.494	€ 151.658	€ 684.152
Totaal	€ 25.403.825	**€ 3.328.343**	**€ 28.732.168**

Bovenstaande tabel geeft het resultaat weer van de totale Wmo-kosten en opbrengsten voor de gewijzigde begroting 2026-1. Het resulterende saldo per gemeente geeft inzicht in de bijdrage die van de betreffende gemeente voor het begrotingsjaar 2026-1 gevraagd wordt, uitgesplitst naar het programma Wmo-vervoer en het programma Wmo-vervoer overige kosten (overhead, onvoorzien) conform paragraaf 3.1.5 'Wat zijn de daarmee gepaard gaande programmakosten?' op pagina 14.

4.2.4 Vergelijking eindresultaat IV3

Tabel Vergelijking IV3

Gemeente	Eindresultaat begroting 2026-1	Eindresultaat begroting 2026-0	Verschil	6.6 Hulpmiddelen en diensten (Wmo)	Programma Wmo-vervoer overige kosten (Overhead, Onvoorzien)
Beek	€ 342.956	€ 330.380	€ 12.576	€ 12.485	€ 91
Beekdaelen	€ 890.777	€ 940.944	€ -50.167	€ -51.319	€ 1.152
Beesel	€ 263.078	€ 271.465	€ -8.387	€ -8.842	€ 455
Bergen	€ 227.679	€ 236.620	€ -8.942	€ -9.183	€ 241
Brunssum	€ 1.014.446	€ 1.009.337	€ 5.109	€ 4.593	€ 516
Echt-Susteren	€ 950.034	€ 894.835	€ 55.199	€ 54.065	€ 1.134
Eijsden-Margraten	€ 744.559	€ 817.916	€ -73.356	€ -74.476	€ 1.120
Gennep	€ 340.195	€ 370.110	€ -29.916	€ -30.857	€ 941
Gulpen-Wittem	€ 483.079	€ 465.074	€ 18.005	€ 17.879	€ 126
Heerlen	€ 3.086.092	€ 2.967.351	€ 118.740	€ 115.925	€ 2.815
Horst aan de Maas	€ 752.958	€ 720.873	€ 32.084	€ 29.459	€ 2.625
Kerkrade	€ 2.086.726	€ 1.983.438	€ 103.288	€ 101.197	€ 2.091
Landgraaf	€ 1.571.747	€ 1.386.141	€ 185.606	€ 184.753	€ 853
Leudal	€ 655.537	€ 672.437	€ -16.901	€ -17.777	€ 876
Maasgouw	€ 560.199	€ 577.383	€ -17.184	€ -17.421	€ 237
Maastricht	€ 3.824.551	€ 3.892.798	€ -68.247	€ -72.308	€ 4.062
Meerssen	€ 652.048	€ 661.022	€ -8.974	€ -9.401	€ 427
Nederweert	€ 194.980	€ 226.868	€ -31.888	€ -32.372	€ 484
Peel en Maas	€ 715.429	€ 678.893	€ 36.536	€ 35.666	€ 870
Roerdalen	€ 346.358	€ 360.207	€ -13.849	€ -14.813	€ 964
Roermond	€ 1.006.373	€ 1.027.800	€ -21.427	€ -23.527	€ 2.100
Simpelveld	€ 255.920	€ 213.554	€ 42.366	€ 41.559	€ 807
Sittard-Geleen	€ 3.105.863	€ 2.997.877	€ 107.986	€ 105.932	€ 2.055
Stein	€ 453.729	€ 433.995	€ 19.734	€ 19.025	€ 709
Vaals	€ 300.865	€ 293.268	€ 7.597	€ 7.064	€ 533
Valkenburg aan de Geul	€ 620.169	€ 673.695	€ -53.527	€ -54.012	€ 485
Venlo	€ 1.623.554	€ 1.668.622	€ -45.068	€ -48.219	€ 3.150
Venray	€ 712.744	€ 692.068	€ 20.676	€ 18.731	€ 1.946
Voerendaal	€ 265.371	€ 267.907	€ -2.536	€ -2.403	€ -133
Weert	€ 684.152	€ 674.352	€ 9.799	€ 8.211	€ 1.588
Totaal	€ 28.732.168	€ 28.407.233	€ 324.935	€ 289.616	€ 35.320

4.3 Analyse tweede begrotingswijziging 2026-1 ten opzichte van de eerste begrotingswijziging 2026-0 (Wmo)

4.3.1 Analyse directe vervoerskosten

Tabel Analyse directe vervoerskosten

	2026-1	2026-0				
Gemeente	Totaal	Totaal	Verschil	Begroting baseren op realisatie 2025 i.c.m. addendum aanpassingen	Aangepast opslag-%	Prijseffect NEA-index (4,1% i.p.v. 2,5%)
Beek	€ 256.068	€ 245.601	€ 10.467	€ 484	€ 6.150	€ 3.834
Beekdaelen	€ 678.895	€ 721.205	€ -42.310	€ -69.871	€ 16.304	€ 11.258
Beesel	€ 194.847	€ 202.886	€ -8.039	€ -15.885	€ 4.679	€ 3.167
Bergen	€ 169.165	€ 177.381	€ -8.216	€ -15.047	€ 4.063	€ 2.769
Brunssum	€ 797.038	€ 791.150	€ 5.888	€ -25.603	€ 19.141	€ 12.350
Echt-Susteren	€ 740.629	€ 694.524	€ 46.105	€ 17.477	€ 17.786	€ 10.841
Eijsden-Margraten	€ 576.078	€ 639.782	€ -63.704	€ -87.526	€ 13.835	€ 9.987
Gennep	€ 245.397	€ 269.914	€ -24.518	€ -34.624	€ 5.893	€ 4.213
Gulpen-Wittem	€ 384.973	€ 370.788	€ 14.186	€ -847	€ 9.245	€ 5.788
Heerlen	€ 2.373.989	€ 2.275.765	€ 98.224	€ 5.688	€ 57.012	€ 35.524
Horst aan de Maas	€ 543.725	€ 517.098	€ 26.627	€ 5.497	€ 13.058	€ 8.072
Kerkrade	€ 1.634.424	€ 1.547.514	€ 86.910	€ 23.502	€ 39.251	€ 24.156
Landgraaf	€ 1.246.717	€ 1.080.442	€ 166.274	€ 89.528	€ 59.881	€ 16.865
Leudal	€ 482.409	€ 498.430	€ -16.022	€ -35.387	€ 11.585	€ 7.780
Maasgouw	€ 427.502	€ 442.942	€ -15.440	€ -32.621	€ 10.267	€ 6.914
Maastricht	€ 2.851.770	€ 2.905.693	€ -53.924	€ -44.492	€ -54.789	€ 45.357
Meerssen	€ 515.029	€ 521.267	€ -6.237	€ -26.743	€ 12.369	€ 8.137
Nederweert	€ 121.611	€ 150.710	€ -29.098	€ -34.371	€ 2.921	€ 2.353
Peel en Maas	€ 513.299	€ 481.905	€ 31.394	€ 11.545	€ 12.327	€ 7.522
Roerdalen	€ 246.541	€ 261.207	€ -14.666	€ -24.664	€ 5.921	€ 4.077
Roermond	€ 679.597	€ 697.808	€ -18.211	€ -45.424	€ 16.321	€ 10.893
Simpelveld	€ 193.128	€ 158.333	€ 34.795	€ 27.685	€ 4.638	€ 2.472
Sittard-Geleen	€ 2.408.656	€ 2.313.460	€ 95.196	€ 1.239	€ 57.845	€ 36.113
Stein	€ 327.988	€ 313.398	€ 14.590	€ 1.821	€ 7.877	€ 4.892
Vaals	€ 238.545	€ 231.517	€ 7.028	€ -2.314	€ 5.729	€ 3.614
Valkenburg aan de Geul	€ 494.578	€ 540.480	€ -45.902	€ -54.339	€ -	€ 8.437
Venlo	€ 1.091.071	€ 1.128.092	€ -37.022	€ -54.631	€ -	€ 17.609
Venray	€ 490.876	€ 473.721	€ 17.155	€ -2.029	€ 11.789	€ 7.395
Voerendaal	€ 197.814	€ 199.865	€ -2.051	€ -9.921	€ 4.751	€ 3.120
Weert	€ 435.042	€ 429.964	€ 5.078	€ -12.081	€ 10.448	€ 6.712
Totaal	€ 21.557.400	€ 21.282.840	€ 274.560	€ -443.954	€ 386.294	€ 332.220

Voor de begroting 2026-1 baseren wij het vervoersvolume op de realisatie van het voorgaande jaar (2025). Door deze systematiek te hanteren, sluit de begroting beter aan op de actualiteit op gemeenteniveau.

Het totale vervoersresultaat is licht gestegen ten opzichte van begroting 2026-0. Deze stijging is voor een deel te wijten aan de hogere NEA-index (4,1%); in begroting 2026-0 was een NEA-index gehanteerd van 2,5%. Daarnaast ontstaat een deel van de stijging door het flexibel tarief. Tenslotte zorgt de opslag van 5% die wij hanteren voor een stijging van € 386.294,-.

Het eindresultaat is een stijging van € 274.560,- op totaalniveau. Op gemeenteniveau zijn er echter nog verschillen te zien. Voor sommige gemeenten heeft deze begrotingswijziging een daling tot gevolg omdat de vervoersvraag zich de afgelopen jaren zeer divers heeft ontwikkeld.

4.3.2 Totaalanalyse (Wmo)

Op totaalniveau stijgen de kosten voor het Wmo-vervoer ten opzichte van de begroting 2026 met € 324.935,- naar € 28.732.168,-.

Tegenover de eerdergenoemde stijging van het vervoersresultaat ad € 274.560,- stijgen de overheadkosten met € 35.319,- en de indirecte vervoerskosten stijgen met € 15.056,-.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 35.319,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

1. Hogere ICT-kosten € 35.000,- ten opzichte van begroting 2026-0, als gevolg van indexatie, toegenomen licentiekosten en cloudbeheer.
2. Aanbesteding Wmo-vervoer was begroot in begroting 2027. De aanbesteding vindt echter plaats in 2026. Het effect hiervan bedraagt € 70.000,-.
3. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit, hebben wij conform de cao-afspraken berekend op € 35,- per maand voor de eerste zes maanden en 1,25% verhoging voor de laatste zes maanden. Voor begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit levert echter een lichte daling op.
4. Voor de begroting 2026-0 hebben wij voor onze overheadkosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 3%. Voor begroting 2026-1 is deze gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers op zo'n 2,4% uitgekomen. Ook dit zorgt voor een lichte daling.
5. De begroting voorzag te ruim in de interne doorbelasting waardoor dit ook een daling veroorzaakt.

De indirecte vervoerskosten stijgen per saldo met € 15.056,-.

Dit is onder andere door de volgende punten te verklaren:

1. De aanpassing van het systeem wegens de wijziging van de afrekensystematiek van zones naar kilometers € 7.000,-.
2. Implementatiekosten voor een nieuw roosterprogramma € 10.000,-.
3. Communicatiebudget dat een stijging laat zien in verband met sterk gestegen bezorgkosten en het toegankelijk maken van de klantenbrieven.
4. ICT-kosten zoals benoemd onder overhead.
5. Het Lidmaatschap van de VDVN is verdubbeld ten opzichte van begroting 2026-0 € 22.000,-.
6. De verdeelsleutel van de doorbetasting Wmo-JWV valt voor begroting 2026-1 niet meer in de financiële uitgangspunten.
7. De loonstijging voor 2026, die in begroting 2026-1 verwerkt zit, hebben wij conform de cao-afspraken berekend op € 35,- per maand de eerste zes maanden en 1,25% voor de laatste zes maanden. Voor begroting 2026-0 was een stijging van 2% ingerekend. Dit zorgt voor een lichte daling.
8. Voor de begroting 2026-0 hebben wij voor onze indirecte vervoerskosten, met uitzondering van de lonen, een gemiddelde indexatie gehanteerd van 3%. Voor de begroting 2026-1 was de gemiddelde indexatie op basis van de prijsstijgingen bij onze leveranciers zo'n 2,4%. Dit zorgt voor een lichte daling.
9. Het ORT-percentage was in 2026-0 nog niet bekend vanwege de lopende cao-onderhandelingen maar was wel voor het hele jaar begroot. Het percentage is nu bekend en naar beneden bijgesteld. Hierdoor valt de ORT € 39.000,- lager uit.

4.4 Toelichting op de baten en lasten jeugdwetvervoer

In deze begroting wordt het JWV wederom opgenomen. In 2022 zijn wij hiermee voor de gemeente Roermond gestart. Inmiddels zijn de gemeente Roermond, gemeente Nederweert, gemeente Weert aangesloten en per augustus 2025 zijn de gemeente Echt-Susteren en Maasgouw ook 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 2026-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten en de verdeling van de interne doorbelasting van het Wmo-vervoer naar het JWV aan bod komen.

4.4.1 Verdeling vervoerskosten

Het vervoersvolume wordt gebaseerd op de gerealiseerde kilometers die in 2025 voor dit type vervoer gereden zijn, al dan niet aangevuld met de te verwachten ritten op basis van de door de deelnemende gemeenten aangeleverde informatie. Voor de gemeente Echt-Susteren, Maasgouw en Weert wordt 75% van begroting 2026-0 aangehouden. Voor Echt-Susteren en Maasgouw heeft er nog geen volledig jaar plaatsgevonden. Voor Weert was 2025 het eerste volledige jaar.

De begrote vervoerskosten worden verhoogd met de NEA-index van 4,1%. Deze vervoerskosten worden verdeeld conform systematiek Wmo-vervoer.

Dit levert de volgende verdeling op:

Tabel Vervoersvolume jeugdwetvervoer

Gemeente	Aantal ritten	Aantal kilometers
Echt-Susteren	1.515	65.565
Maasgouw	339	6.552
Nederweert	820	13.247
Roermond	2.199	43.181
Weert	1.121	37.223
Totaal	5.994	165.768

Tabel Verdeling directe vervoerskosten

Gemeente	Kilometers 2026	Toeslagen	Vervoersresultaat
Echt-Susteren	€ 159.562	€ 17.360	€ 176.922
Maasgouw	€ 17.617	€ -	€ 17.617
Nederweert	€ 36.817	€ 4.856	€ 41.673
Roermond	€ 115.791	€ 25.763	€ 141.554
Weert	€ 92.915	€ 5.174	€ 98.089
Totaal	€ 422.702	€ 53.152	€ 475.855

4.4.2 Verdeling indirecte vervoerskosten en overheadkosten

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

De overheadkosten bestaan uit een interne doorbelasting op basis van het aantal pashouders per gemeente ten opzichte van het totaal aantal pashouders. Deze interne doorbelasting leidt tot een vermindering van de lasten voor het Wmo-vervoer en dus tot een vermindering van de lasten voor de andere gemeenten. Daarnaast worden er nog reguliere overheadkosten begroot in verband met het JWV. Deze overheadkosten worden tussen de JWV-gemeenten verdeeld op basis van het aantal inwoners. De overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal pashouders per gemeente op 1 januari 2026 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 indirecte vervoerskosten en overheadkosten

Gemeente	Aantal ritten	Indirecte vervoerskosten	Verhouding inwoners	Overheadkosten
Echt-Susteren	25%	€ 910	17%	€ 1.416
Maasgouw	6%	€ 204	13%	€ 1.066
Nederweert	14%	€ 493	9%	€ 767
Roermond	37%	€ 1.321	33%	€ 2.686
Weert	19%	€ 674	28%	€ 2.252
Totaal	100%	€ 3.601	100%	€ 8.187

4.4.3 Bijdrage jeugdwetvervoer per gemeente

Bovenstaande kosten leiden tot de volgende totaalbijdragen per gemeente.

Tabel Totaalbijdrage per gemeente

Gemeente	Winstopslag	Bijdrage
Echt-Susteren	€ 200	€ 179.448
Maasgouw	€ 200	€ 19.087
Nederweert	€ 200	€ 43.132
Roermond	€ 200	€ 145.762
Weert	€ 200	€ 101.214
Totaal	€ 1.000	€ 488.643

4.5 Toelichting op de baten en lasten leerlingenvervoer (LLV)

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

Het vervoersvolume voor de begroting 2026-1 wordt gebaseerd op de realisatie van het voorgaande jaar, geëxtrapoleerd naar een heel jaar.

Op basis van de toelichtingen in de financiële uitgangspuntennotitie 2026-1 zullen achtereenvolgens de verdeling van de vervoerskosten, de verdeling van de indirecte vervoerskosten en de verdeling van de overheadkosten aan bod komen.

4.5.1 Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Het totale vervoersvolume is, zoals gezegd, gebaseerd op het gerealiseerde volume van 2025. Dit volume is hieronder weergegeven.

Tabel Vervoersvolume leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten	Verreden kilometers	Opslagen in kilometers	Aantal kilometer boven 50 kilometer	Aantal uren gym- en zwemvervoer
Echt-Susteren	48.267	756.664	15.226	19.692	-
Maasgouw	33.973	441.772	3.384	549	-
Nederweert	24.118	385.423	21.022	16.441	-
Roerdalen	38.213	404.465	7.236	13.239	-
Roermond	51.826	696.259	34.768	34.294	1.197
Weert	29.698	726.161	11.056	17.351	-
Totaal	226.095	3.410.744	92.692	101.566	1.197

Dit leidt tot de volgende vervoerskostentabel. De begrote directe vervoerskosten worden gebaseerd op het gerealiseerde vervoersvolume van 2025 en de afgesproken tarieven en vervolgens verhoogd met de NEA-index van 4,1%.

Tabel Verdeling directe vervoerskosten leerlingenvervoer

Gemeente	Ritten/ kilometers	Opslagen	Additionele kosten boven 50 kilometer	Gym- en zwemvervoer	Totaal
Echt-Susteren	€ 883.251	€ 14.160	€ 8.468	€ -	€ 905.879
Maasgouw	€ 537.228	€ 3.147	€ 236	€ -	€ 540.611
Nederweert	€ 448.162	€ 19.550	€ 7.070	€ -	€ 474.782
Roerdalen	€ 518.305	€ 6.729	€ 5.693	€ -	€ 530.727
Roermond	€ 840.314	€ 32.334	€ 14.746	€ 75.746	€ 963.140
Weert	€ 785.806	€ 10.282	€ 7.461	€ -	€ 803.549
Totaal	€ 4.013.065	€ 86.204	€ 43.673	€ 75.746	€ 4.218.688

4.5.2 Verdeling totale kosten leerlingenvervoer

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

Tabel Totale kosten leerlingenvervoer

Gemeente	Directe vervoers-kosten	Directe vervoers-kosten gym- en zwemvervoer	Winstopslag	Indirecte vervoer-kosten	Overheadkosten	Totaal
Echt-Susteren	€ 905.879	€ -	€ 200	€ 30.839	€ 9.423	€ 946.340
Maasgouw	€ 540.611	€ -	€ 200	€ 21.706	€ 7.092	€ 569.609
Nederweert	€ 474.782	€ -	€ 200	€ 15.409	€ 5.101	€ 495.493
Roerdalen	€ 530.727	€ -	€ 200	€ 24.415	€ 6.105	€ 561.447
Roermond	€ 887.394	€ 75.746	€ 200	€ 33.113	€ 17.872	€ 1.014.325
Weert	€ 803.549	€ -	€ 200	€ 18.975	€ 14.980	€ 837.704
Totaal	€ 4.142.942	€ 75.746	€ 1.200	€ 144.456	€ 60.573	€ 4.424.918

De indirecte vervoerskosten bestaan voor een groot gedeelte uit een interne doorbelasting van loonkosten vanuit het Wmo-vervoer. Het aantal fte is momenteel begroot op 1,33. Verder bestaan de indirecte vervoerskosten onder andere uit de kosten voor het gebruik en onderhoud van ritsystemen, advieskosten en een multi-inzetbaar budget van € 5,- per geïndiceerde reiziger. De doorbelasting van indirecte vervoerskosten aan het JWV levert een kleine meevaller op voor het leerlingenvervoer.

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

4.5.3 ‘Winstopslag’ jeugdwetvervoer en leerlingenvervoer

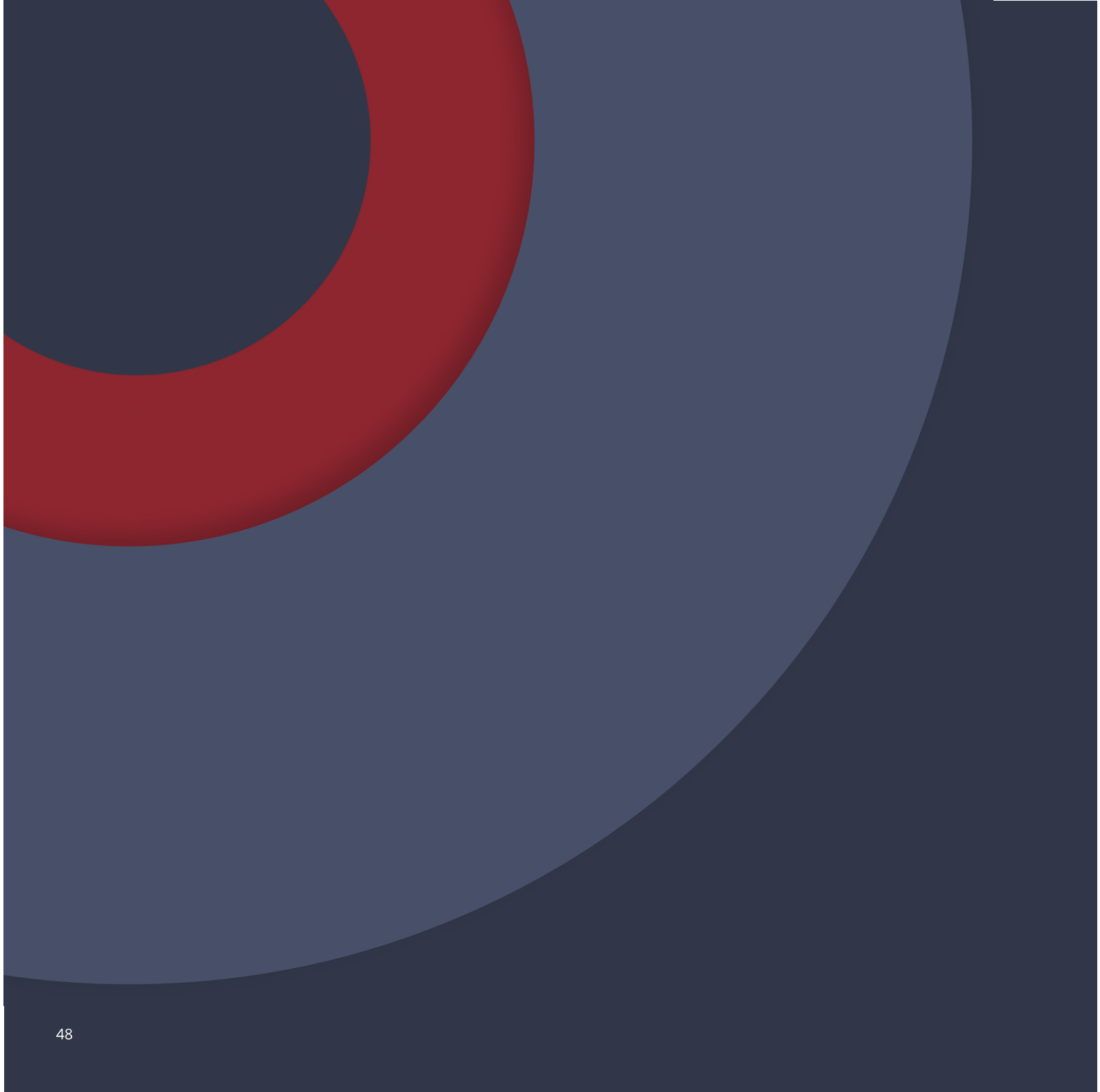
In tegenstelling tot het Wmo-vervoer, waar de gemeenten optreden als een btw-ondernemer met btw-belaste prestaties, treden gemeenten voor het leerlingenvervoer en het jeugdwetvervoer niet op als btw-ondernemer. Vanuit deze laatste positie zou Omnibuzz, als zij uitsluitend tegen kostprijs zou werken,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

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

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

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





5 Bijlagen

5. Bijlagen

5.1 Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven 2026-1

Alle bedragen in €	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen in het dienstjaar	Verminderingen (anders dan door afschrijvingen of aflossingen) in het dienstjaar	Oorspronkelijk bedrag van de kapitaaluitgaven (aanschaffingswaarde) aan het einde van het dienstjaar	% of andere maatstaf van afschrijving	Totaal van de afschrijving/aflossing op de kapitaaluitgaven aan het begin van het dienstjaar	(Extra) afschrijvingen van het kapitaaluitgaven in het dienstjaar	(Extra) aflossingen op kapitaalverstrekking in het dienstjaar	Boekwaarde aan het begin van het dienstjaar	Boekwaarde aan het einde van het dienstjaar
Programma Wmo-vervoer										
Inventaris	68.336	-	-	68.336	10,00%		24.236	-	68.336	44.100
Hardware	25.567	27.728	-	53.295	33,33%		24.368	-	53.295	28.928
Inrichting en verbouwing	75.039	-	-	75.039	4,00%		4.398	-	75.039	70.641
Technische installaties	72.594	-	-	72.594	6,67%		8.266	-	72.594	64.328
Software	22.519	-	-	22.519	10,00%		6.949	-	22.520	15.571
Totaal	264.056	27.728	-	291.784		-	68.217	-	291.785	223.568

5.2 Staat van reserves 2026-1

Naam reserve, alle bedragen in €	Saldo aan het begin van het dienstjaar	Vermeerderingen wegens bijboeking van de rente	Overige vermeerderingen	Verminderingen van de reserve	Saldo einde van het dienstjaar	Bestemming van het resultaat tussentijds via begrotingswijziging	Bestemming van het resultaat 2025	Reserves na bestemming ultimo 2025
Reserves								
Algemene reserve	727.649	-	-	-	727.649	-	-	727.649
Bestemmingsreserve Data-analyse	22.997	-	-		22.997	-	-	22.997
Bestemmingsreserve ICT	18.374	-	-	6.125	12.249	-	-	12.249
Voorzieningen								
Voorziening verlofsparen	80.340		23.259		103.599			103.599
Totaal Reserves	849.360	-	23.259	6.125	866.494	-	-	866.494

5.3 Opbouw algemene reserve

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

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
650.000	50%	325.000

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
200.000	30%	60.000

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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750.000	20%	150,000

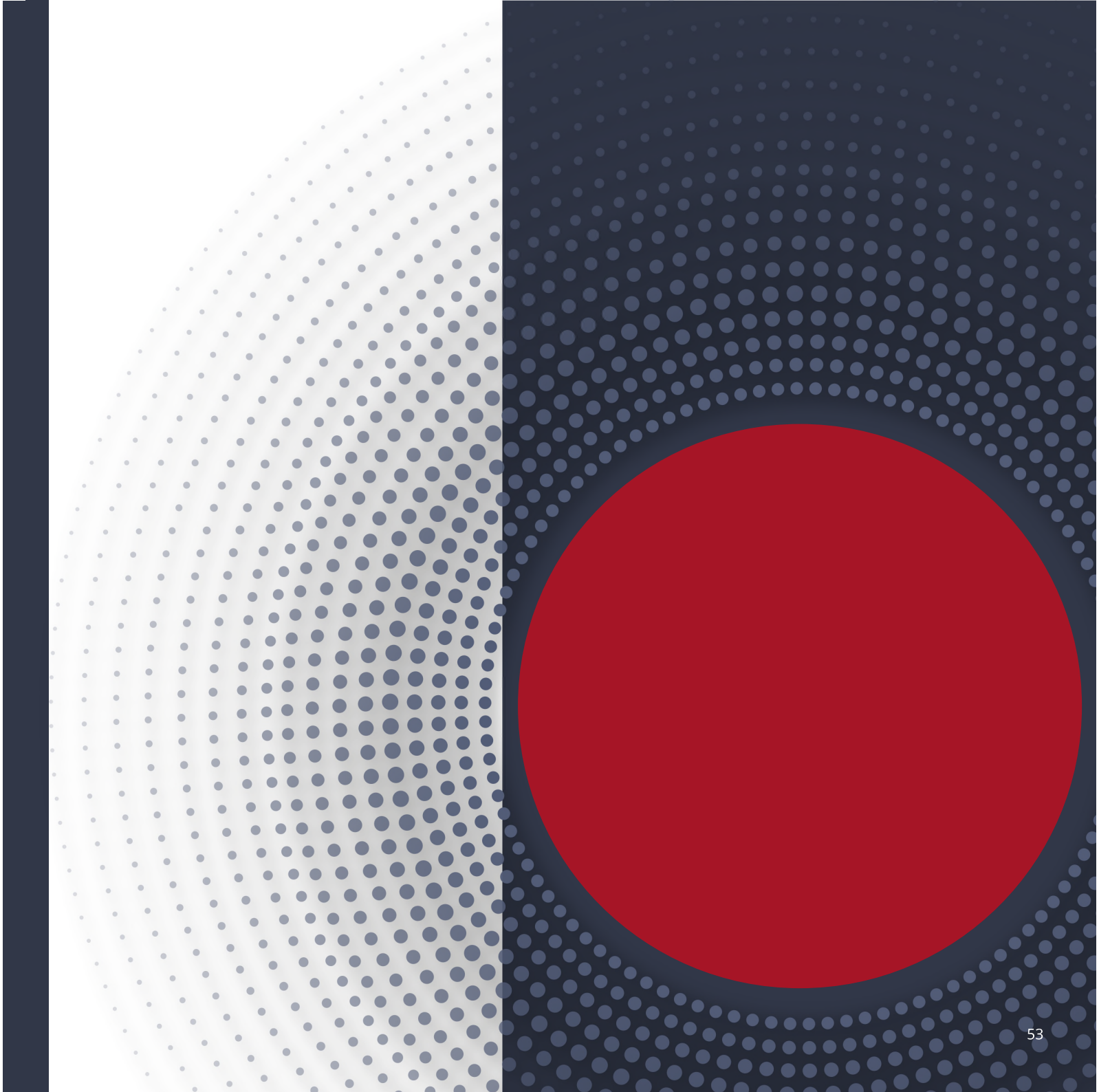
4 Digitale dreigingen
Omnibuzz is, net zoals vrijwel ieder ander bedrijf, in een bepaalde mate vatbaar voor digitale dreigingen van buitenaf. Dit kan in de vorm van phishingmails en virussen zijn of grootschalige hacks. Er zijn helaas talloze recente voorbeelden van bedrijven die slachtoffer zijn geworden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

Risico	Kans	Benodigde weerstandcapaciteit
750,000	30%	225.000

Totaal benodigde weerstandcapaciteit	760.000







omnibuzz
MAATWERK IN VERVOER





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

V1.00 - 202604