

Uitgangspuntennotitie Omnibuzz 2026-1, 2027 en 2028-2030



1. Inleiding

Deze uitgangspuntennotitie heeft betrekking op de begrotingswijziging 2026-1, de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028 tot en met 2030. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten, contractuele afspraken en het (financieel economisch) beleid van Omnibuzz.

Als basis gelden de 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 het productenboek, vastgesteld als bijlage bij de DVO, zijn alle reguliere taken goed omschreven. De vertaling van deze kaders en uitgangspunten naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt volgens het 'Besluit begroting en verantwoording' (BBV).

In deze uitgangspuntennotitie formuleren wij de belangrijkste speerpunten voor de komende jaren met inachtneming van de actuele ontwikkelingen. Het vastgestelde jaarplan 2026 vormt hierbij de basis. Het financiële deel volgt uit de financiële uitgangspunten die op 17 december 2025 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld. De uitgangspunten hanteren wij 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.

De dienstverlening heeft in eerste instantie betrekking op het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo). In 2024 is voor 6 gemeenten uit Midden-Limburg aanvullend een DVO afgesloten voor het leerlingenvervoer. De uitgangspunten voor dit vervoer worden apart benoemd. Daar is intussen het jeugdwetvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert bijgekomen. Dit vervoer is nu apart ingericht bij Omnibuzz (zowel het contractbeheer als de interne organisatie).

Tenslotte nog een opmerking vooraf over de opzet van dit document. Als uitvoeringsorganisatie maakt Omnibuzz uiteraard geen winst en alle activiteiten in deze notitie worden in de begrotingen meegenomen. Tegenover deze kosten staan opbrengsten, die zich vooral uiten in hogere kwaliteit, dienstverlening, veiligheid of compliance, maar ook deels financieel. Zo leiden investeringen in digitale diensten tot minder telefonisch contact en postverzending en de instroom van leerlingenvervoer zorgt bijvoorbeeld voor een daling van de overhead voor het Wmo-deel.

Vanwege de compacte opzet zijn deze effecten niet per punt in de notitie opgenomen.

1. Beleidsmatige uitgangspunten Wmo-vervoer

De beleidsmatige uitgangspunten en de prioriteiten in het Wmo-vervoer komen voort uit de visie en de wijze waarop wij anticiperen op actuele ontwikkelingen.

1.1 Pijler 1- Minder doelgroepenvervoer door toeleiding naar voorliggende voorzieningen

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

- » In samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt Omnibuzz aan mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg. Dit concept omvat ontzettend veel onderwerpen en activiteiten waar Omnibuzz intensief mee bezig is.
- » Een concrete uitwerking hiervan is de inschrijving op de Regio Deal Noord-Limburg voor de uitvoering van een pilot en onderzoek naar mogelijkheden voor publieke mobiliteit in Limburg in samenwerking met de Provincie Limburg, Arriva en Trendsportal.
- » De Voor Elkaar Pas (VEP) geldt als belangrijk instrument voor toeleiding naar OV. De komende periode gebruiken wij om inzicht in de VEP als voorliggende of aanvullende voorziening te vergroten middels data-analyse en de voorwaarden meer in lijn te brengen met de visie rondom publieke mobiliteit. Met de komst van OV-pay is bovendien een aanpassing van de VEP noodzakelijk. Omnibuzz zal de VEP omzetten naar deze nieuwe betaalmethode, zodat de Omnibuzz-klant gebruik kan blijven maken van de voordelen van de VEP. Eind 2026 staat de pasvervangende en integratie op de planning. Arriva zal deze coördineren.
- » De ReisWijzer van Omnibuzz geeft inzicht in alle vervoersvoorzieningen die in een gemeente beschikbaar zijn. Omnibuzz houdt deze website actueel zodat het een betrouwbaar instrument is voor gebruikers/klanten én medewerkers van gemeenten. In 2026 ondernemen wij verdere stappen om de ReisWijzer bij een breder publiek onder de aandacht te brengen.

1.2 Pijler 2- Efficiënt doelgroepenvervoer en bundeling van vervoer

- » Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn piekspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. De mogelijkheden tot het reserveren van ritten maken wij zo klantvriendelijk en efficiënt mogelijk via moderne taxipoints in de ziekenhuizen en de (door-) ontwikkeling van MijnOmnibuzz. Dankzij deze inspanningen wordt intussen bijna een kwart van de ritten gereserveerd zonder telefonische tussenkomst.
- » De piekspreiding wordt intussen in alle percelen toegepast. Sinds eind 2024 beschikken wij over data waarmee wij de effecten goed kunnen monitoren en evalueren. Hieruit concluderen wij dat de piekspreidingsmodule meewerkt aan het verbeteren/in stand houden van de goede kwaliteit van het Wmo-vervoer. Tevens zorgt het voor meer inzicht in vervoersvolumes, capaciteitsmogelijkheden en capaciteitsproblemen van uitvoerende taxibedrijven, waardoor ons handelingsvermogen groter wordt enen wij nieuwe situaties en problemen in de

uitvoering kunnen aanpakken. De piekspreiding en de gevolgen ervan worden meegenomen bij het uitschrijven van een nieuwe aanbesteding.

- » In de advisering aan gemeenten blijven wij inzetten op bewustwording en signalering, zodat maatwerk mogelijk blijft en het vervoer toch ook beheersbaar blijft. Dit doen wij onder andere met presentaties bij individuele gemeenten.
- » De huidige raamovereenkomsten met de Wmo vervoerders lopen af op 31 december 2027. Er zijn geen verlengingsopties meer. Omnibuzz zal een nieuwe aanbesteding in de markt zetten voor het Wmo-vervoer namens alle Limburgse gemeenten. In 2026 zullen wij, samen met de gemeenten, de voorbereidingen hiervoor oppakken. De publicatie van deze Europese aanbesteding zal eind 2026 plaatsvinden. Wij verwachten dat wij eind 2026, begin 2027 kunnen gunnen zodat het kalenderjaar 2027 volledig in het teken van de implementatie staat.
- » De contracten leerlingenvervoer lopen af in juli 2028, waarbij wij nog de mogelijkheid hebben om 2x1 jaar te verlengen. De uiterste einddatum van deze opdracht komt daarmee op 31 juli 2030. Vanaf 2028 kunnen we dus het vraagafhankelijke- en routegebonden vervoer gecombineerd aanbesteden. In 2026 zullen wij hierover met desbetreffende gemeenten in gesprek gaan.
- » Omnibuzz kan, in opdracht van gemeenten, flexibel worden ingezet ten behoeve van (urgente) maatschappelijke doelen als Zuyderland, SGL en Bella Vita. Dit vervoer heeft geen financieel effect op de gemeenten en wordt ook niet begroot.
- » Omnibuzz verzorgt binnen de Wmo-contracten voor een aantal gemeenten het dagbestedingsvervoer, waarbij de dagbestedingslocaties gebruik kunnen maken van het Omnibuzz-vervoer tegen het commercieel tarief. Sinds oktober 2025 kunnen alle zorgaanbieders van de deelnemende gemeenten op aanvraag hiervan gebruikmaken.
- » Instroom van ander doelgroepenvervoer in de vorm van een aparte opdracht is flexibel en afhankelijk van de behoefte bij de desbetreffende gemeente. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2 in deze notitie.

1.3 Pijler 3- Investeren in een slimme organisatie

- » Omnibuzz gebruikt als kennisorganisatie de ontwikkeling van informatie- en kennismanagement, kwaliteitsbeheer, rapportage-instrumenten en data-analyse als basis voor advies en beleidsondersteuning aan de deelnemende gemeenten.
- » Continu kwaliteitsbeleid: interne audits, open verbetercultuur, digitalisering en verbetering van interne rapportages, verbeteren schrijfvaardigheid en uitvoering tevredenheidsonderzoek onder medewerkers en vervoerders.
- » Interne organisatie: integraal en duidelijk personeelsbeleid, vitaliteitsbeleid en integriteitsbeleid voor borging van goed werkgeverschap én voor het vertrouwen van de burger in Omnibuzz. In het kader van procesoptimalisatie en informatieveiligheid starten wij in 2026 met het digitaliseren van de personeelsdossiers.
- » Wij onderzoeken de mogelijkheden om de huisvesting anders (goedkoper) te organiseren en werken aan een plan 'hybride werken' dat in 2026 handen en voeten zal krijgen.

- » Optimalisatie financiële (digitale) administratie en klantenservice, ook met het oog op de verdeling van werkzaamheden (Wmo- en leerlingenvervoer) en om de onderlinge uitwisselbaarheid te vergroten.
- » Optimalisatie jaarverslag: tussen eind 2025 en begin 2026 is gewerkt aan de optimalisatie van het jaarverslag. Het doel is te komen tot een compacter en toegankelijk verslag.
- » Interne kwaliteitsborging nieuwe vervoersvorm: het aanbesteden van meerdere vormen van vervoer zorgt voor meer administratieve processen, zoals Europese aanbesteding controles, facturering en borging van wet- en regelgeving.
- » Omnibuzz voldoet aan de verplichtingen van de Wet Open Overheid (Woo) en de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv). Ons uitgangspunt is om bij toekomstige ontwikkelingen steeds de benodigde stappen te zetten om compliant te blijven. Vanuit die gedachte neemt Omnibuzz deel aan een werkgroep, die een handmatig aanleverloket inricht voor de actieve openbaarmaking.
- » Op basis van aanbevelingen voor het digitaal archief uit het rapport Informatie op Orde (Daadkracht, 2024) is in 2025 een belangrijk aspect (klant- en ritgegevens) geïmplementeerd en zijn afspraken gemaakt met de archiefinspecteur over een structurele werkwijze. Tevens is het informatiebeleid vastgesteld. In 2026 wordt ingezet op een andere aanbeveling uit het rapport, gericht op de interne informatiehuishouding.
- » Interventies hebben meer effect, als deze beter aansluiten op de doelgroep. Daarom implementeren wij kennis op het gebied van gedragsverandering, onder andere op het gebied van beperkte zelfregie.
- » Vanwege het toenemend belang van digitalisering is het van groot belang ons applicatielandschap goed te onderhouden en toekomstbestendig in te richten. Citrix is in 2025 vervangen door RDS, een alternatieve omgeving die bijdraagt aan de continuïteit en stabiliteit. Het ISMS (information securitymanagement system) wordt (verder) geïmplementeerd om de informatieveiligheid te vergroten.
- » Configuration Management Database (CMDB): het doel is om de gebruikersovereenkomsten en registratie van alle ICT-, kantoormiddelen en sleutel/batches te digitaliseren.
- » In verband met de aanstaande pensionering van de huidige programmeur van de maatwerkapplicaties zal Omnibuzz de continuïteit van het beheer en onderhoud borgen door dit te beleggen bij een ander organisatieonderdeel van de huidige leverancier Axians. Hiervoor zal ook een SLA worden afgesloten. In 2026 wordt de overdracht verder uitgewerkt.
- » Monitoring toegankelijke documenten: Omnibuzz zet intern structureel in op het monitoren van toegankelijke documenten en het creëren van bewustwording bij de medewerkers. Specifiek in 2026 willen wij de documenten uit onze maatwerkapplicatie toegankelijk maken. Hiervoor zijn wij afhankelijk van externe partijen.
- » Omnibuzz streeft naar de implementatie van Deepl op de website in 2026. Deepl is een tool om teksten op de website van Omnibuzz te laten vertalen, zodat de website breed toegankelijk is.

2. Beleidsmatige uitgangspunten leerlingen- en jeugdvervoer

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

Aanvullende uitgangspunten gericht op leerlingenvervoer/jeugdwet vervoer:

- » Vanaf augustus 2024 is de uitvoering van het leerlingenvervoer voor de zes Midden-Limburgse gemeenten een reguliere taak conform DVO en productenboek. Er vinden maandelijks overleggen plaats met de gemeenten en vervoerders ter ondersteuning en borging van de kwaliteit. In onze systemen wordt data verzameld ten behoeve van de uitvoering van leerlingenvervoer. In 2026 werken wij vooral aan het overzichtelijk weergegeven van deze data als sturingsinformatie voor de gemeenten.
- » Het jeugdwet vervoer is per 1 augustus 2025 middels een Europese aanbesteding aanbesteed voor Midden-Limburg (gemeente Nederweert, Weert, Maasgouw en Echt-Susteren). Per 1 januari 2026 is ook de gemeente Roermond ingestroomd. Dit vervoer was eerder weggezet onder de Wmo-raamovereenkomst en is nu apart ingericht (zowel het contractbeheer als de interne organisatie). Hiervoor zijn nieuwe vervoerders gecontracteerd en worden nieuwe processen/systemen gebruikt. De optimale afstemming van deze nieuwe aspecten op elkaar vraagt aandacht en tijd en daar zijn wij dan ook intensief mee aan de slag. In 2026 zal intensiever ingezet worden op het relatiebeheer in het kader van jeugdwet vervoer. Elke 6 weken vinden overleggen plaats met de vervoerder en/of gemeenten ter ondersteuning en borging van de kwaliteit.
- » De basis voor de begrotingen van zowel het leerlingenvervoer als het jeugdwet vervoer zijn gebaseerd op de businesscases die aan de besluitvorming tot instroom ten grondslag ligt.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Financiële uitgangspunten begroting 2026-1

Voorgesteld wordt de begroting 2026-1 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

- 1 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 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 om naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen: dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
- 4 Het vervoerstarief wordt geïndexeerd met de NEA-index voor 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 (nog te bepalen), voor het gerealiseerde deel van het vervoer 2025, 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 cao SGO 2025-2027. Dit betekent dat per 1 januari 2026 de salarisschalen met € 35,- nominaal worden verhoogd en de schalen per 1 juli 2026 met 1,25% worden verhoogd.
- 7 De overheadkosten en indirecte vervoerkosten 2026 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 2026 (cpi) van het 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 zal het gerealiseerde aantal ritten 2026 als basis worden 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.

3.2 Financiële uitgangspunten begroting 2027

Voorgesteld wordt de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030 op basis van de volgende financiële uitgangspunten op te stellen:

- 1 De gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode twee jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-2) worden als uitgangspunt genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2027 vormt het begrote vervoersvolume 2026 (gebaseerd op realisatie 2025 plus opslagpercentage) op gemeenteniveau het uitgangspunt.
- 2 Op de vervoerscijfers zoals genoemd bij 1) wordt een generieke opslag van 2,5% toegepast om de toekomstige groei in de vervoersvraag binnen de begroting op te vangen.
- 3 De individuele gemeenten hebben de mogelijkheid naar wens een alternatief opslagpercentage toe te passen om een hogere (of lagere) verwachte stijging van het vervoersvolume op gemeenteniveau (zie 2) op te vangen. Dit individueel opslagpercentage kan op maat worden ingerekend.
- 4 Het vervoerstarief 2027 wordt geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%. Voor het vervoerstarief wordt gerekend met het voorcalculatorisch tarief op basis van de afgegeven tarieven in de vervoerscontracten, verhoogd met een opslag van 2,5%.
- 5 De gehanteerde vervoersprijs is de prijs zoals die voortvloeit uit de aanbesteding, het addendum op vervoerscontracten en de afspraken gemaakt in het kader van de afrekensystematiek. Het tarief voor 2027 wordt gebaseerd op het voorcalculatorisch tarief voor 2026. Dit tarief wordt verhoogd met de NEA-index (zie 5).
- 6 Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare meest actuele cao-informatie of een op deze informatie te baseren schatting. Voor 2027 wordt conform de cao SGO 2025-2027 een index toegepast per 1 januari 2027 van 1,6%. Voor de hierop volgende jaren wordt gewerkt met een indexpercentage van 2,0%.
- 7 De overheadkosten en indirecte vervoerkosten 2027 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke nieuwe inschatting van de diverse kostencomponenten, of inflatievolgende ontwikkeling op basis van een geschatte index. Voor 2027 wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning MEV van het CPB, zijnde 2,2%.
- 8 Alle vervoerskosten worden conform uitgangspunt uit de notitie afrekensystematiek op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 9 De afrekensystematiek voor de indirecte vervoerskosten (zoals loonkosten ritreservering en klantenservice) gebeurt op basis van het aantal ritten. In de begroting zal het aantal ritten uit 2025 opgenomen worden. Bij de afrekening zal het gerealiseerde aantal ritten 2027 e.v. als basis worden 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 2027 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.

3.3 Additionele uitgangspunten voor de meerjarenbegroting 2028-2030

- 14 Het vervoersvolume van de begroting 2027 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting. Er wordt daarbij uitgegaan van een jaarlijkse stijging van 1% voor de jaren 2028-2030.
- 15 De vervoerstarieven voor de meerjarenbegroting 2028-2030 worden jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde over de twee meest recente NEA-indexen 2025 (1,5%) en 2026 (4,1%), zijnde 2,8%.
- 16 Voor indexatie van de overheadkosten en indirecte vervoerkosten wordt gewerkt met een indexpercentage gebaseerd op de schatting van de cip uit de middellange termijnplanning van het CPB. Voor 2028, 2029 en 2030 bedraagt deze 2,2%.

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

- 17 Investerings worden doorbelast middels de verdeelsleutel Wmo – GGZ op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 18 Vervoerkosten worden bepaald middels 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).
- 19 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo – GGZ: overheadkosten worden verdeeld op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 20 Verdeelsleutel interne doorbelasting LLV - GGZ: indirecte vervoerskosten worden op basis van het aantal ritten verdeeld, alleen voor noodzakelijke gezamenlijke kosten GGZ en LLV (Bijvoorbeeld Smartwheels en klantenservice jeugdwet vervoer).
- 21 Verdeelsleutels gemeenten binnen GGZ-vervoer: aantal kilometers voor verdeling vervoerskosten, aantal inwoners voor verdeling overheadkosten en aantal ritten voor verdeling indirecte vervoerkosten.
- 22 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. 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.

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

- 23 Verdeelsleutel interne doorbelasting Wmo - LLV: overhead op basis van het aantal geïndiceerde reizigers op 1 januari van het begrotingsjaar.
- 24 Verdeelsleutel gemeenten binnen LLV-vervoer: kilometers voor directe vervoerskosten, inwoners voor overheadkosten en aantal ritten voor indirecte vervoerkosten.
- 25 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 aferekend.
- 26 Als uitgangspunt worden de gerealiseerde vervoerscijfers per gemeente in de periode één jaar voorafgaand aan het jaar waarop de begroting betrekking heeft (T-1) genomen. Uitgangspunt is het daadwerkelijk verreden aantal ritten en kilometers per gemeente. Voor de begroting 2026-1 is het uitgangspunt het gerealiseerde vervoersvolume in 2025 op gemeenteniveau.