

**BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 01-04-2026
No. 2026.01145 (Raad)
No. 2026.01144 (Beleid Maatschappelijke
Ontwikkeling)**

Van: 5.1.2e <5.1.2e@omnibuzz.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2026 09:50

Aan: info@gemeentebeek.nl; griffie@beekdaelen.nl; griffie@beesel.nl; 5.1.2e@bergen.nl;
griffie@brunssum.nl; 5.1.2e@echt-susteren.nl; griffie@eijdsden-margraten.nl;
gemeente@gennep.nl; info@gulpen-wittem.nl; griffie@heerlen.nl; griffier@horstaandemaas.nl;
griffie@kerkrade.nl; gemeente@landgraaf.nl; 5.1.2e@leudal.nl;
griffie@gemeentemaasgouw.nl; Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>;
5.1.2e@meerssen.nl; griffier@nederweert.nl; griffie@peelenmaas.nl;
5.1.2e@roerdalen.nl; griffie@roerdalen.nl; 5.1.2e@roermond.nl;
griffie@roermond.nl; info@simpelveld.nl; raadsgriffie@sittard-geleen.nl; griffie@gemeentestein.nl;
griffie@vaals.nl; griffie@valkenburg.nl; raadsgriffie@venlo.nl; griffie@venray.nl;
griffie@voerendaal.nl; 5.1.2e@weert.nl; 5.1.2e@weert.nl

Onderwerp: Re: Omnibuzz | Jaarverslag 2025, begrotingswijziging 2026-1 en begroting 2027 en meerjarenperspectief 2028-2030

Geachte Griffier,

Per abuis is in de mail een foutieve deadline opgenomen. De deadline voor het indienen van de zienswijze is 24 juni 2026. In de aanbiedingsbrief is wel de correcte datum opgenomen.

Onze excuses voor de ontstane verwarring.

Met vriendelijke groet,



Omnibuzz, maatwerk in vervoer

5.1.2e

*Medewerker
officemanagement/directiesecretaresse*

Werkdagen: di tot 14u, woe tot 12u, do en vrij

T: 5.1.2e m: 5.1.2e

a: Geerweg 3, 6135 KB Sittard

w: www.omnibuzz.nl;
5.1.2e@omnibuzz.nl

Dit e-mailbericht is slechts bestemd voor de persoon of organisatie aan wie het is gericht. Het bericht kan informatie bevatten die persoonlijk en/of vertrouwelijk is. Tevens kan het informatie bevatten die niet publiekstoegankelijk van aard is. Omnibuzz aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid indien de inhoud van dit bericht en eventuele bijlagen in strijd is met de wet of de goede zeden. Voor het geval de ontvanger van het bericht niet de bedoelde persoon of organisatie is, wordt hierbij vermeld dat verdere verspreiding, openbaarmaking of vermenigvuldiging strikt verboden is en verzoeken wij u de inhoud niet te gebruiken en de afzender direct te informeren. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Van: 5.1.2e <5.1.2e@omnibuzz.nl>

Verzonden: woensdag 1 april 2026 09:16

Aan: info@gemeentebek.nl; griffie@beekdaelen.nl; griffie@beesel.nl; 5.1.2e@bergen.nl; griffie@brunssum.nl; 5.1.2e@echt-susteren.nl; griffie@eijdsden-margraten.nl; gemeente@genep.nl; info@gulpen-wittem.nl; griffie@heerlen.nl; griffier@horstaandemaas.nl; griffie@kerkrade.nl; gemeente@landgraaf.nl; 5.1.2e@leudal.nl; griffie@gemeentemaasgouw.nl; Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e@meerssen.nl; griffier@nederweert.nl; griffie@peelenmaas.nl; 5.1.2e@roerdalen.nl; griffie@roerdalen.nl; 5.1.2e@roermond.nl; griffie@roermond.nl; info@simpelveld.nl; raadsgriffie@sittard-geleen.nl; griffie@gemeentestein.nl; griffie@vaals.nl; griffie@valkenburg.nl; raadsgriffie@venlo.nl; griffie@venray.nl; griffie@voerendaal.nl; 5.1.2e@weert.nl; 5.1.2e@weert.nl

Onderwerp: Omnibuzz | Jaarverslag 2025, begrotingswijziging 2026-1 en begroting 2027 en meerjarenperspectief 2028-2030

Geachte griffier,

Namens het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz bieden wij u de volgende documenten aan:

- Aanbiedingsbrief aan gemeenteraden (bijgevoegd als bijlage).
- Uitgangspuntennotitie begroting 2026-1 en 2027 (bijgevoegd als bijlage).
- Concept eerste wijziging begroting 2026-1, zie bijgaande link:
<https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2025/begroting-2026-1/omnibuzz-begroting-2026-1-v100-print.pdf>
- Concept begroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030, zie bijgaande link:
<https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2025/begroting-2027/omnibuzz-begroting-2027-v100-lees.pdf>
- Concept jaarverslag 2025, zie bijgaande link:
<https://www.omnibuzz.nl/jaarverslag-2025/jaarverslag/omnibuzz-jaarverslag-2025-v100-print.pdf>

Uw raad heeft conform de WGR 12 weken de tijd om een eventuele zienswijze over de begrotingsstukken kenbaar te maken aan het dagelijks bestuur van Omnibuzz. Dit betekent dat de formele deadline hiervoor **1 juni 2026** is.

Het algemeen bestuur zal in haar vergadering van 1 juli aanstaande overgaan tot besluitvorming over deze documenten.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Omnibuzz, maatwerk in vervoer

5.1.2e

Medewerker officemanagement/directiesecretaresse
Werkdagen: di tot 14u, woe tot 12u, do en vrij

T:

5.1.2e

m:

5.1.2e

a: Geerweg 3, 6135 KB Sittard

w:

www.omnibuzz.nl

e:

5.1.2e

@omnibuzz.nl

Dit e-mailbericht is slechts bestemd voor de persoon of organisatie aan wie het is gericht. Het bericht kan informatie bevatten die persoonlijk en/of vertrouwelijk is. Tevens kan het informatie bevatten die niet publiekstoegankelijk van aard is. Omnibuzz aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid indien de inhoud van dit bericht en eventuele bijlagen in strijd is met de wet of de goede zeden. Voor het geval de ontvanger van het bericht niet de bedoelde persoon of organisatie is, wordt hierbij vermeld dat verdere verspreiding, openbaarmaking of vermenigvuldiging strikt verboden is en verzoeken wij u de inhoud niet te gebruiken en de afzender direct te informeren. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Aan: Gemeenteraad

T.a.v. de Griffie

Sittard, 1 april 2026

Onderwerp:

Concept Jaarrekening 2025.

Uitgangspuntennotitie Begroting 2026-1 en 2027.

Concept Begrotingswijziging 2026-1.

Concept Begroting 2027 & Meerjarenperspectief 2028-2030.

Geachte dames en heren,

Namens het dagelijks bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz bieden wij u bovengenoemde financiële stukken aan. In deze brief geven wij een inhoudelijke toelichting hierop.

1. Concept jaarrekening 2025

In de jaarrekening, inclusief jaarverslag blikken wij terug op het afgelopen jaar en leggen wij verantwoording af over het gevoerde beleid en de behaalde resultaten. Omnibuzz voert voor 30 Limburgse gemeenten het Wmo-vervoer uit. Daarnaast verzorgen wij voor enkele Midden-Limburgse gemeenten ook het jeugdwet- en leerlingenvervoer. Op totaalniveau is een positief jaarresultaat behaald van € 1,6 miljoen. Onderstaand lichten wij de cijfers per vervoersvorm toe.

a. Wmo-vervoer

De afgelopen jaren hebben wij vastgesteld dat de vraag naar het Wmo-vervoer zich op totaalniveau gestabiliseerd heeft tot ruim 80% van het niveau vóór COVID-19. In de afgelopen begrotingsperiodes heeft dit tot meerdere neerwaartse aanpassingen van de begrotingen geleid. In 2025 is de realisatie van het Wmo-vervoer op totaalniveau onder de begroting 2025-1 gebleven. De totale onderschrijding van de directe vervoerskosten bedraagt € 477.000,-. Op gemeenteniveau laat de ontwikkeling van het vervoer grote verschillen zien. Op 7 gemeenten na zijn alle gemeenten qua vervoersvraag binnen deze begroting gebleven. De oorzaken hiervoor zijn heel divers en zijn niet generiek te duiden.

In bijgaande figuur wordt de ontwikkeling van het Wmo-vervoer in de afgelopen 3 jaren grafisch weergegeven. De grijze, groene en blauwe lijn laten de ontwikkeling van de vervoersvraag in 2023 respectievelijk 2024 en 2025 zien.

Duidelijk is te zien dat de vervoersvraag zich redelijk stabiel heeft ontwikkeld de afgelopen 3 jaren. In de eerste kwartalen zien wij dat het verloop iets grilliger is geweest, met name in 2023 en 2024.



Een lagere vervoersvraag betekent echter niet automatisch dat de vervoerskosten 1-op-1 lager uitvallen. De vervoerders hebben - toen ze inschreven bij de aanbesteding - hun capaciteit (personeel en voertuigen) afgestemd op een op basis van historische data verwacht vervoersvolume. Naar aanleiding van COVID-19 en de nasleep hiervan (lees: de structureel lagere vervoersvraag) hebben wij met de vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in een addendum. Deze afspraken, waarin sprake was van een flexibel tarief dat meebewoog met de vervoersvraag, zijn met ingang van 1 januari 2025 beëindigd, aangezien de vervoerders hun bedrijfsvoering op deze nieuwe realiteit hebben kunnen aanpassen. Wel werken wij vanaf 2025 met een 'addendum light', waarin vervoerders een tariefcompensatie krijgen als de vervoersvraag lager is dan 80% (ten opzichte van

referentiejaar 2019). Als het vervoersvolume langer dan 3 maanden boven 80% is uitgekomen, vervalt deze compensatie. Bij een aantal percelen is deze regeling van toepassing. In de begroting is met dit effect rekening gehouden.

In de begrotingswijziging 2025-1 hadden wij de directe vervoerskosten op totaalniveau al met € 1,3 miljoen naar beneden bijgesteld ten opzichte van de eerste begroting 2025. Dit hebben wij gedaan omdat wij het vervoersvolume voor de begrotingswijziging 2025-1 hebben gebaseerd op het gerealiseerde vervoer in 2024. Ook de lager uitgevallen NEA-index voor 2025 heeft geleid tot een verlaging van de begroting 2025-1.

Voor de indirecte vervoerskosten en overhead geldt dat wij in 2025 ruim binnen de begroting zijn gebleven (€ 195.000,- respectievelijk € 71.000,- overschrijding). Hiermee komt het totale resultaat voor de 30 deelnemende Wmo-gemeenten (na onttrekking bestemmingsreserves € 24.000,-) uit op € 768.000,- positief.

b. Jeugdwet- en leerlingenvervoer

Naast het Wmo-vervoer verzorgt Omnibuzz ook jeugdwet- en leerlingenvervoer voor een aantal gemeenten. Voor deze vervoersvormen wordt een separate administratie gevoerd. Dit vervoer wordt afzonderlijk met de betreffende gemeenten afgerekend.

In 2025 hebben wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roermond, Nederweert en Weert het jeugdwetvervoer verzorgd. Omdat een minder jeugdigen dan van tevoren ingeschat door gemeenten en Omnibuzz gebruik hebben gemaakt van dit vervoer, is hier een fors resultaat gerealiseerd van € 328.000,- positief.

Sinds zomer 2024 verzorgen wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert het leerlingenvervoer. Ook hier hebben wij in 2025 een forse overschrijding ten opzichte van de begroting 2025-1 gerealiseerd, waardoor een positief resultaat van € 503.000,- is geboekt. In de praktijk bleken minder leerlingen vervoer nodig te hebben dan eerder ingeschat. De opgebouwde ervaringscijfers worden meegenomen in de toekomstige begrotingen.

c. Resultaatbestemming

In het voorstel winstbestemming wordt voorgesteld om het positieve jaarrekening resultaat over 2025 ad € 1.598.671,- als volgt te bestemmen:

- » € 1.536.471,- uitbetaling aan de deelnemende gemeenten (voor zover op gemeenteniveau een positief resultaat is gerealiseerd).
- » € 2.200,- dotatie aan de algemene reserve (fiscale achtergrond).
- » € 35.000,- dotatie aan bestemmingsreserve ICT.
- » € 25.000,- dotatie een bestemmingsreserve verduurzaming bedrijfspand

2. Uitgangspuntennotitie begroting 2026-1 en 2027

De uitgangspuntennotitie biedt het beleidsmatig en financieel kader voor de begrotingen 2026-1 en 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030. De financiële uitgangspunten zijn op 17 december 2025 door het algemeen bestuur vastgesteld. De notitie is gebaseerd op het 'Bedrijfsplan Doelgroepenvervoer' van Omnibuzz. Op basis van de missie en visie, een terugblik op en evaluatie van al gerealiseerde zaken legt Omnibuzz in dit document vast wat in de periode 2026 en volgende de te realiseren doelstellingen zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 34 b van de wet GR.

3. Concept begrotingswijziging 2026-1 en conceptbegroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030

Op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde financiële uitgangspunten zijn de voorliggende begrotingen opgesteld. In de eerste begrotingswijziging 2026-1 zijn de geactualiseerde inzichten met betrekking tot de eerste begroting 2026 verwerkt. Dit betreft zowel voortschrijdend inzicht met betrekking tot de invulling van beleid als ook aanpassing van financiële parameters die inmiddels veranderd zijn. Zo hebben wij de vervoersvraag op gemeenteniveau geactualiseerd in de begroting, op basis van het gerealiseerde vervoer in 2025.

In de voorliggende begrotingen is ook het jeugdwetvervoer verwerkt dat wij voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roermond, Nederweert en Weert verzorgen, alsmede het leerlingenvervoer voor de gemeenten Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdalen, Roermond, Weert en Nederweert.

De begrotingen voor het Wmo-vervoer laten voor deze jaren een stabiel beeld zien, waarbij de stijgingen beperkt zijn gebleven. Voor jeugdwet- en leerlingenvervoer zijn de begrotingen structureel verlaagd als gevolg van de lagere vervoersvraag.

1. Begrotingswijziging 2026-1

Op totaalniveau (Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer) wordt de begroting voor 2026 verlaagd met € 482.000,-.

a. Wmo-vervoer

Ten opzichte van de eerste begroting 2026 komen de totale kosten voor het Wmo-vervoer € 325.000,- hoger uit. Deze stijging kan worden uitgesplitst naar de directe vervoerskosten en de indirecte vervoerskosten en overhead.

Directe vervoerskosten

- » Het vervoerstarief is conform de contractuele afspraken geïndexeerd met de NEA-index. Deze is voor 2026 vastgesteld op 4,1%. In de eerste begroting 2026 was 2,5% ingerekend (gemiddelde NEA-index over 2024 en 2025). Per saldo heeft deze hogere index geleid tot een stijging van € 332.000,-.
- » Met ingang van 1 januari 2025 hebben wij de uitgebreide compensatieregeling voor de lagere vervoersvraag (addendum afspraken) afgebouwd. Hiervoor in de plaats is het 'addendum light' gekomen. Hierin is vastgelegd dat aan de percelen waarvan het vervoersvolume op dit moment lager is dan 80%, een compensatie wordt verstrekt op het contractuele tarief. Deze compensatie stopt zodra het volume ten minste 4 achtereenvolgende maanden hoger is dan 80% . De inschatting van het vervoersvolume in de begroting 2026-1 hebben wij gebaseerd op het gerealiseerde vervoer per gemeente in 2025. Het effect van bovenstaande punten (actualisatie vervoersvraag en 'addendum light') leidt per saldo tot een daling van de begroting van circa € 444.000,-.
- » In de begroting 2026-1 is een generiek opslagpercentage van 5% toegepast op het gerealiseerde vervoersvolume van het voorgaande jaar om een stijging in het vervoersvolume op te vangen. De individuele gemeenten hebben daarbij ook de mogelijkheid gekregen om naar wens een ander % toe te passen, dan wel geen opslag toe te passen. Het effect van de opslag bedraagt op totaalniveau circa € 386.000,-.
- » Bovenstaande effecten leiden gezamenlijk tot een toename van € 274.000,- van de begroting op totaalniveau van € 21,3 miljoen naar € 21,6 miljoen.

Indirecte vervoerskosten en overhead

De indirecte vervoerskosten laten een stijging zien van € 15.000,- ten opzichte van de eerste begroting 2026. Deze stijging is grotendeels toe te schrijven aan de sterk gestegen communicatiekosten, met name de kosten voor porto en contributies. De toeslagen voor avond- en weekenddiensten (ORT, DOT) zijn minder gestegen dan ingeschat in de eerste begroting 2026 en hebben tot een verlaging geleid. Per saldo laten de indirecte vervoerskosten een marginale stijging zien van 0,4%.

De overheadkosten stijgen per saldo met € 35.000,-. Dit houdt grotendeels verband met de kosten voor de aanbesteding van het Wmo-vervoer die wij een jaar naar voren hebben gehaald (deze waren in 2027 begroot), alsmede prijsstijgingen van diverse leveranciers. In de loonkosten zijn besparingen gerealiseerd, waardoor de stijging per saldo beperkt is gebleven tot 1%. Het overhead percentage voor de begrotingswijziging 2026-1 bedraagt, conform de gemeentelijke IV-3 maatstaven 9,84% en bevindt zich hiermee ruim binnen de bandbreedtes van gemeentelijke organisaties. Voor de toekomstige begrotingen stuurt Omnibuzz op het stabiel houden van dit verhoudingsgetal.

b. Jeugdwet- en leerlingenvervoer

De begroting 2026-1 voor het jeugdwetvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert) heeft geleid tot een verlaging van € 390.000,- als gevolg van een actualisatie van de vervoersvraag.

Ook voor het leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) heeft de actualisatie van de vervoersvraag en leerlingaantallen geleid tot een verlaging van de directe vervoerskosten met € 434.000,-. De indirecte vervoerskosten laten een kleine stijging zien (€ 16.000,-), waardoor de begroting voor het leerlingenvervoer per saldo met € 418.000,- wordt verlaagd.

2. Begroting 2027 e.v.

Op totaalniveau (Wmo-, jeugdwet- en leerlingenvervoer) wordt de begroting voor 2027 verlaagd met € 407.000,-.

a. Wmo-vervoer

De bepaling van het vervoersvolume voor 2027 wordt gebaseerd op het begrote vervoersvolume voor 2026, dat gebaseerd is op de realisatie 2025, verhoogd met een opslag van 2,5%. Voor 2027 is conform de vastgestelde financiële uitgangspunten de NEA-index gebaseerd op het gemiddelde van 2025 en 2026 (2,8%). Voor de meeste gemeenten leidt dit per saldo tot een lichte stijging van de begroting voor de directe vervoerskosten. Op totaalniveau bedraagt de verhoging € 532.000,-, waarmee de totale kosten uitkomen op € 22,5 miljoen.

De indirecte vervoerskosten stijgen ten opzichte van het jaar 2027 uit de vorige meerjarenbegroting met € 32.000,-. Dit houdt voornamelijk verband met (eenmalige) kosten van de implementatie van de nieuwe afrekensystematiek naar kilometers.

De overheadkosten dalen met € 33.000,- ten opzichte van de vorige begroting.

Jeugdwet- en leerlingenvervoer

De begroting 2027 voor het jeugdwetvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roermond en Weert) laat een verlaging zien van € 399.000,- als gevolg van een actualisatie van de vervoersvraag.

Ook voor het leerlingenvervoer (Echt-Susteren, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) heeft de actualisatie van de vervoersvraag en leerlingaantallen geleid tot een verlaging van de directe vervoerskosten met € 552.000,-. De indirecte vervoerskosten laten een kleine stijging zien (€ 13.000,-), waardoor de begroting voor het leerlingenvervoer per saldo met € 539.000,- wordt verlaagd.

Ten slotte

Deze documenten geven u een goed inzicht in de missie, visie, doelstellingen en hiervoor benodigde middelen op korte en middellange termijn, alsmede de realisatie van onze doelstellingen in 2025.

Wij wensen u veel leesplezier en nodigen u uit uw zienswijze op de voorliggende stukken te geven. Omdat de Gemeenschappelijke Regeling Omnibuzz gewijzigd is, geldt dit met ingang van dit jaar niet langer voor de jaarrekening. De zienswijze op de begrotingsstukken kunt u indienen binnen een termijn van twaalf weken. De

wettelijke deadline hiervoor is **24 juni 2026**. Indien mogelijk ontvangen wij uw reactie eerder dan deze datum. De behandeling van de stukken in het algemeen bestuur vindt plaats op 1 juli 2026.

Ten slotte attenderen wij u er op dat Omnibuzz op 6 mei (Van der Valk Venlo) en op 7 mei (Van der Valk Urmond) van 18.30 – 21.00 uur een raadsinformatiebijeenkomst organiseert voor alle raadsleden van de GR-gemeenten. In deze bijeenkomst zullen wij een aantal actuele onderwerpen bespreken en een toelichting geven op deze financiële beleidsstukken. De uitnodiging hiervoor zal binnenkort via de griffies worden verstuurd.

Drs. V.G.J. Zwijnenberg CBM

5.1.2e

Voorzitter Omnibuzz

Directeur Omnibuzz

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.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 10