Kadernota begroting 2023-2026
Vervoerscentrale Stedendriehoek

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Financiële uitgangspunten 5
   2.1 Indexering 5
   2.2 Btw en vennootschapsbelasting 5
   2.3 Kostenverdeelsystematiek 5

3. Inhoudelijk en financieel perspectief 8
   3.1 Organisatie 8
   3.2 Het vervoer 9

4. Risico's en maatregelen 12

Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelsystematiek 14

1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota voor de begroting van 2023-2026 van PlusOV. Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden met beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier een uitzondering op, omdat ze een bedrijfsvoeringsorganisatie is en geen eigen beleid maakt.
Desondanks wil PlusOV u graag informeren over de hoofdlijnen voor de nog op te stellen begroting. Graag nemen we u eerst kort mee in de belangrijkste gebeurtenissen van het afgelopen jaar 2021. Daarna blikken we vooruit naar onze uitdagingen van de komende jaren 2023-2026.

Terugblik op 2021

Het verbeteren van de dienstverlening en het reduceren van kosten met behoud van de kwaliteit van vervoer waren ook in 2021 de belangrijkste uitdagingen. Door een verbeterde en stabiele interne organisatie zijn de organisatiekosten gedaald. Mede door de impact van corona zijn de vervoerskosten aanzienlijk lager.
Voor het routegebonden vervoer (RGV) is nieuwe software in ontwikkeling en voor een gedeelte al in gebruik. Voor het vraagafhankelijk vervoer (VAV) is na de aanbestedingsprocedure de ontwikkeling van nieuwe software in de zomer gestart. Doel van deze software is de kwaliteit van de planning verder te verbeteren, de vervoers- en personeelskosten te verlagen en de klant beter te informeren via digitale toepassingen.

Het leerlingenvervoer verliep in de eerste drie kwartalen van 2021 goed. In het vierde kwartaal ontstonden er knelpunten veroorzaakt door het personeelstekort (planners en chauffeurs) bij vervoerders. Dit veroorzaakte bij een aantal routes veel wisselingen in chauffeurs en de tijdigheid kwam in het gedrang. In deze periode is er intensief overleg geweest. Samengewerkt met vervoerders en een plan van aanpak gemaakt om zoveel mogelijk knelpunten op te lossen. De vervoerders verwachten voor 2022 nog steeds een tekort aan chauffeurs.
In 2021 waren er in totaal 6 weken waarin door corona scholen en instellingen moesten sluiten. Voor leerlingen met ouders in cruciale beroepen werd noodvervoer georganiseerd.

Het vraagafhankelijk vervoer verliep in 2021 zondermeer goed. Dit bevestigde ook het in augustus uitgevoerde klanttevredenheidsonderzoek. Het leverde ons een mooie score van 7,8 op.
In dit jaar ronden we ook de aanbestedingsprocedure voor het vraagafhankelijk vervoer af. De overgang naar de 4 nieuwe vervoerders verliep succesvol door een zorgvuldig geplande implementatie.
Nadat de beperkingen door corona in het tweede kwartaal waren verdwenen steeg in het vraagafhankelijk vervoer het volume in de tweede helft van het jaar met 30% ten opzichte van dezelfde periode in 2020. De efficiëntie in de planning van het vervoer (combineren van ritten) nam ook toe door het efficiënter plannen in combinatie met het hogere volume.

Uitdagingen komende jaren

De grootste uitdaging de komende periode blijft de kostenverlaging waarna de fase begint van kostenbeheersing voor de organisatie- en vervoerskosten. De afbouw in subsidie van de provincie Gelderland, de inflatiecorrectie en de toepassing van de NEA-index zijn met kostenverlagingen niet te compenseren.

Door toepassing van nieuwe software zal de stabiliteit van de organisatie en de kwaliteit van het vervoer steeds verbeteren en daarmee de klanttevredenheid verder stijgen. Klanten gaan meer gebruik maken van internet om reizen te boeken. En informatie komt beschikbaar via internet of een app op de telefoon.

Voor de medewerkers van PlusOV betekent dit de komende jaren een verandering in de manier van werken. De beoogde krimp in de bezetting brengt onzekerheid met zich mee.
De invloed van de coronapandemie is helaas een grote onzekerheid en de impact op het vervoer is niet te voorspellen. Door de wisselende vraag naar vervoer en de vraag van noodvervoer zal de interne organisatie van PlusOV flexibel moeten zijn. Zo kunnen we snel inspelen op deze veranderingen en de kosten hierop aanpassen.
Daarmee blijven we als organisatie in staat om de missie van PlusOV verder in praktijk te brengen: ‘Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is’.

Januari 2022

H.H. Meijer
Directeur PlusOV

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2021. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2023 is 1,7%. Dit percentage passen we toe op de organisatiekosten maar dan exclusief loonkosten, zie hiervoor onderstaande toelichting.

Ontwikkeling loonkosten

In het CAO principe akkoord 2021-2022 is opgenomen dat de lonen per 1 december 2021 met 1,5% stijgen en vanaf 1 april 2022 met 2,4%. Daarnaast wordt per 1 januari 2022 het minimumloon € 14 per uur. De wijzigingen uit het CAO principe akkoord worden verwerkt in het budget loonkosten in de begroting 2023.

Index vervoer

De kosten voor het vervoer indexeren we op basis van de NEA-index. De NEA-index voor 2022 bedraagt 3,5 %. Dit percentage passen we toe op de vervoersbudgetten in de begroting 2023-2026.

De NEA-index en de inflatiecorrectie van een aantal jaren

Jaar	Stijging inflatie%	Stijging NEA-index in %	Doorberekend in de kosten m.i.v.
2019	1,5	2,2	2020
2020	1,8	6,7	2021
2021	1,4	1,0	2022
2022	1,7	3,5	2023

2.2 Btw en vennootschapsbelasting

Belasting toegevoegde waarde (btw)

PlusOV wordt volledig als btw-ondernemer gezien. Alle betaalde btw vordert PlusOV terug met de aangifte omzetbelasting en alle ontvangen btw dragen we dan af. Alle bedragen in de begroting zijn exclusief btw.
De gemeenten treden voor het routegebonden vervoer niet op als btw-ondernemer. Dit houdt in dat voor de gemeenten de btw op het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer) een last is waarmee zij in hun eigen begroting rekening moeten houden.

Vennootschapsbelasting

PlusOV is sinds 2017 vennootschapsbelastingplichtig. Het vervoer voor andere instanties dan de deelnemers valt onder de belastingplicht. Als we geen winst maken op de vervoersstromen, dan zal hiervoor geen vennootschapsbelasting verschuldigd zijn.

2.3 Kostenverdeelsystematiek

In de begroting 2023 nemen we twee soorten kosten op: organisatiekosten en vervoerskosten.
De organisatiekosten verdelen we naar de vervoersstromen en daarna naar de gemeenten. Over de verevening van de vervoerskosten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer maakten we afspraken met de gemeenten. Deze systematiek werkten we uit in bijlage 1.

2.4 Reserves

Het bestuur heeft in 2020 besloten tot het vormen van twee bestemmingsreserves; de Optimalisatiereserve en de RG6 reserve. Deze bestemmingsreserves worden uiterlijk in 2024 opgeheven, het eventuele saldo wordt dan toegevoegd aan de Algemene reserve.
De verwachte dotaties en onttrekkingen zijn hieronder toegelicht en worden opgenomen in de begroting 2023.

Algemene reserve

In 2017 is er een algemene reserve gevormd waar het positieve resultaat van de jaarrekening 2016 aan is toegevoegd. Daarna is er niets meer toegevoegd of onttrokken aan de algemene reserve. Als de bestemmingsreserves worden opgeheven zal het saldo worden overgeboekt naar de algemene reserve.

Bestemmingsreserves

1. Optimalisatiereserve

Om de organisatie te hervormen tot een efficiënte en kwalitatief goede organisatie zijn extra middelen benodigd. In de begroting 2019 is besloten om hiervoor een bestemmingsreserve te vormen; de optimalisatiereserve. De middelen uit deze reserve zijn bestemd de noodzakelijke hervorming mogelijk te maken. In 2024 moet de beoogde efficiency behaald zijn. Voorstel is om het resterende saldo op dat moment over te boeken naar de algemene reserve. Het bestuur zal daar op dat moment over besluiten.

In onderstaande tabel zijn de begrote toevoegingen en onttrekkingen opgenomen.

Optimalisatiereserve	Werkelijk 2021	Prognose 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
Saldo 1-1	**€ 460.890**	**€ 84.531**	**€ 185.000**	**€ 35.000**	**€ -**	**€ -**
Mutaties resultaat jaarrekening 2020						
Toevoeging bijdrage RG6 gemeenten	€ 138.641					
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -200.000					
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -80.000					
Mutaties 2021 - 2025						
Toevoeging bijdrage DAZ-gemeenten		€ 300.469				
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -150.000	€ -100.000	€ -50.000			
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -85.000	€ -100.000	€ -100.000			
Opheffen optimalisatiereserve ten gunste van Alg. reserve				€ -35.000		
Saldo 31-12	**€ 84.531**	**€ 185.000**	**€ 35.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**

2. RG6 reserve

In januari 2020 heeft het bestuur besloten om naast de optimalisatiereserve een RG6-reserve te vormen. In deze reserve storten de uittredende gemeenten de uittreedsom. Tevens is besloten dat de RG6-gemeenten (Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem en Voorst) vanuit deze reserve een dotatie te doen aan de optimalisatiereserve. Het bestuur heeft besloten dat de reserve uiterlijk in 2024 wordt opgeheven. Of eerder als de reserve is uitgeput. In 2024 wordt het saldo van de reserve overgeboekt naar de algemene reserve overeenkomstig een eerder genomen bestuursbesluit.

RG6 reserve	Werkelijk 2021	Prognose 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
Saldo 1-1	**€ -**	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ -**	**€ -**
Mutaties resultaat jaarrekening 2020						
Toevoeging uittreedsom DAZ-gemeenten	€ 440.030					
Onttrekken bijdrage RG6 aan Optimalisatiereserve	€ -138.641					
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve				€ -301.389		
Saldo 31-12	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ -**	**€ -**	**€ -**

In de volgende tabel is opgenomen wat de verwachte totale stand van de reserves per jaar is.

Saldo reserves	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ 336.389	€ 336.389	€ 336.389
Bestemmingsreserves;	€ 385.920	€ 486.389	€ 336.389	€ -	€ -	€ -
Optimalisatiereserve	€ 84.531	€ 185.000	€ 35.000	€ -	€ -	€ -
RG6 reserve	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -
Totaal reserves	€ 385.920	€ 486.389	€ 336.389	€ 336.389	€ 336.389	€ 336.389

3. Inhoudelijk en financieel perspectief

3.1 Organisatie

Plan van aanpak kostenreductie

Het Plan van Aanpak Kostenreductie actualiseren we jaarlijks en stelt het Bestuur vast.
Initieel zijn er 11 punten opgenomen om te optimaliseren. Hiervan zijn er eind 2021 5 gerealiseerd.
De overige 6 punten staan in de tijd gepland en zijn de volgende:

1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal
2. Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor RGV
3. Internetboekingen verhogen
4. Vervanging Cabman-centrale voor VAV
5. Route-app RGV
6. Openingstijden PlusOV

Investeringen

Voor 2022 heeft het bestuur de volgende investeringen goedgekeurd.

1. € 51.000 als eenmalige implementatiekosten voor de nieuw te ontwikkelen software in het vraagafhankelijk vervoer. Doel is een stabielere organisatie te creëren, een toename ritboekingen via internet, een betere kwaliteit van de planning van het vervoer en daarmee lagere organisatie- en vervoerskosten. Dit is onderdeel van punt 4 uit het PvA kostenreductie.
2. € 15.000 voor het ontwikkelen en implementeren van een API voor het routegebonden vervoer. Hiermee geeft PlusOV mutaties geautomatiseerd door aan de vervoerders en het vermindert de kans op fouten door handmatige verwerking. Dit is onderdeel van punt 2 uit het PvA kostenreductie.
3. € 55.000 voor het ontwikkelen en beschikbaar stellen van een app voor ouders/verzorgers in het routegebonden vervoer. Hiermee komt de informatie van de reizen online beschikbaar voor de reizigers en ouders/verzorgers en het geeft een hogere klanttevredenheid. Dit is onderdeel van punt 2 uit het PvA kostenreductie.
4. € 54.000 voor het opzetten, uitvoeren en terugkoppelen van een verdiepend klanttevredenheidsonderzoek voor het vraagafhankelijke vervoer en een jaarlijks onderzoek voor het routegebonden vervoer voor een contractperiode van 2 jaar (2022 en 2023). Per jaar interviewen we 1.800 reizigers in het vraagafhankelijk vervoer telefonisch. De ervaringen en verwachtingen van klanten komen direct beschikbaar waardoor we in de organisatie kort-cyclisch kunnen bijsturen en we de kwaliteit van de organisatie verbeteren. Dit is geen onderdeel van het PvA kostenreductie maar draagt zeker bij aan het verbeteren van de kwaliteit van het vervoer.

Nadat de software in het vraagafhankelijk vervoer in 2022 is geïmplementeerd en volledig werkt is het denken om in 2023 te investeren in een app voor de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. Dit is gerelateerd aan punt 4 uit het PvA kostenreductie.

Organisatieomvang

De gerealiseerde plannen uit het Plan van Aanpak hebben er mede aan bijgedragen dat de kosten zijn gedaald. Daarnaast realiseerden we een (tijdelijk) extra reductie in het aantal fte als gevolg van de ontstane volumedaling in het vervoer door corona, met name bij de frontoffice/telefonie.

Geplande bezetting in fte

Aantal fte begin van jaar	2022	2023	2024	2025	2026
Aantal fte	26,8	23,3	22,9	22,5	22,1

Door vertraging in de ontwikkeling van de software voor het routegebonden vervoer met ruim een jaar (punten 1 en 2 uit het PvA kostenreductie) wordt de initieel geplande personele reductie in 2021 van 1 fte pas in 2022 gerealiseerd. In 2022 nemen we een besluit over de procedure hoe tot gedwongen afvloeiing van een aantal fte's te komen en onder welke condities. In de begroting wordt rekening gehouden met eventuele afvloeiingskosten.

3.2 Het vervoer

Subsidie provincie Gelderland

De subsidie voor het Wmo-vervoer (voor organisatiekosten en vervoerskosten) van de provincie Gelderland wordt afgebouwd van 2021 t/m 2023. Vanaf 2024 ontvangen we geen subsidie meer. Dit betekent voor de Gelderse gemeenten een toename van de bijdrage aan de vervoerskosten. In het overzicht hieronder wordt de afbouw van de subsidie weergegeven.

Jaar	Subsidie vervoerskosten	Subsidie organisatiekosten
2020	€ 874.824	€ 130.616
2021	€ 672.521	€ 100.411
2022	€ 459.556	€ 68.614
2023	€ 235.523	€ 35.165

Het Aanvullend OV wordt m.i.v. 3 april 2022 niet meer door PlusOV uitgevoerd, de provincie Gelderland heeft dit vervoer van alle Gelderse vervoersregio's gecentraliseerd en uitbesteed aan een andere partij. De vervoerskosten van dit vervoer kregen we vergoed door de provincie. De overgang is budgetneutraal.

Corona en de impact op het vervoersvolume en vervoerskosten

Het vervoersvolume is de afgelopen jaren gedaald door de invloed van corona. We zien een aantal zaken:

1. In het routegebonden vervoer is de daling vrijwel direct te herleiden naar de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, daarna normaliseert het vervoersvolume snel.
2. In het vraagafhankelijk vervoer wordt de daling enerzijds veroorzaakt door sluiting van instellingen, winkels e.d. Anderzijds verandert het gedrag van de reiziger om daarmee de kans op besmetting met het virus te verkleinen. De inschatting van de effecten door een veranderend gedrag op het vervoersvolume is niet eenvoudig.

Waar bedrijven in het wegtransport, de logistieke dienstverlening en het pakketvervoer soms weer met krapte kampen, bevinden het OV en de passagiersluchtvaart zich, na een ongekende terugval in 2020, nog in de beginfase van herstel en blijft er onzekerheid. In de vorige begroting 2022-2025 was het niveau van het vervoersvolume in 2019 nog steeds het uitgangspunt.
We zijn, na 2 jaar ervaring met de invloed van corona, van mening dat dit niet meer realistisch is.

We zijn ons ervan bewust dat elke berekening voor het toekomstig volume voor discussie vatbaar is. Als we het vervoersvolume van 2019 blijven aanhouden betekent dat een niet realistisch groot vervoersbudget. En dat geeft een te groot beslag op de begrotingen van de gemeenten. Reden om de begroting hier op te passen.

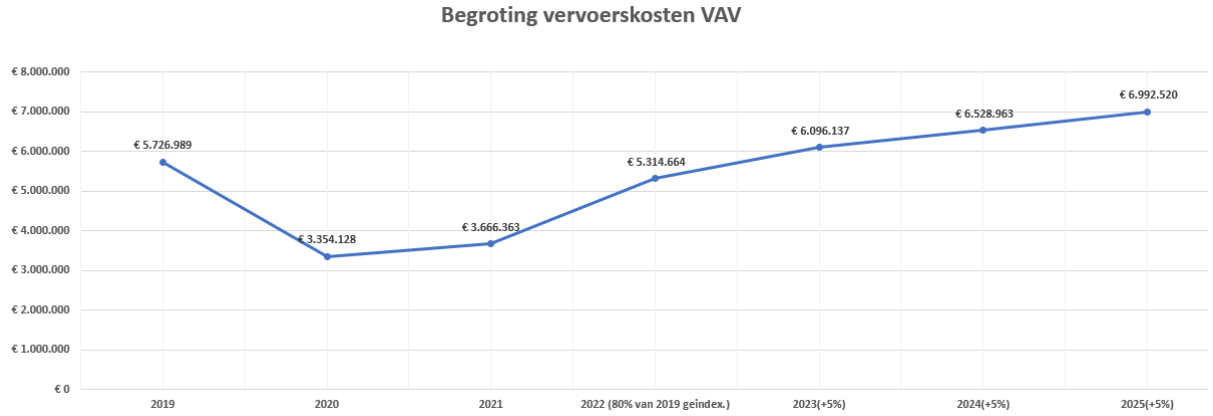
Het volume in het vraagafhankelijk vervoer

Corona zal naar alle waarschijnlijk de komende jaren een lager vervoersvolume blijven geven in het vraagafhankelijk vervoer. Het vervoersvolume van het vraagafhankelijk vervoer in heel 2021 was ca. 55% van het volume in 2019. Pas na de tweede vaccinatieronde in 2021 steeg het vervoersvolume in het tweede halfjaar tot 65% ten opzichte van dezelfde periode in 2019.

Voor de begroting 2022 hebben we het uitgangspunt genomen dat voor het vraagafhankelijk vervoer de vervoerskosten 80% zijn ten opzichte van de geïndexeerde en daarmee vergelijkbare kosten van 2019 (dus incl. stijgingen NEA-index en hogere kosten door de nieuwe aanbesteding). Daarna verwachten we dat het volume jaarlijks met 5% stijgt en de vervoerskosten stijgen met een jaarlijkse NEA-index van 2%.

Sinds 2020 is er een tegemoetkoming aan vervoerders in de vorm van een continuïteitsbijdrage voor de gemiste omzet met als referentiejaar 2019. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) geeft hierin een advies. Op dit moment is er geen advies voor het jaar 2022 en verder.

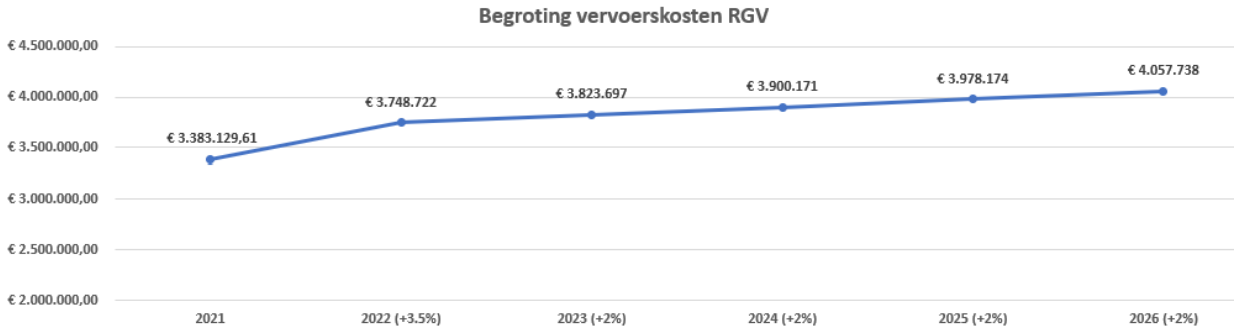
In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de vervoerskosten in de periode 2023-2026 in het vraagafhankelijk vervoer zonder de continuïteitsbijdrage.



Het volume in het routegebonden vervoer

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op het vervoersvolume beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moet er noodvervoer worden opgestart voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggevallen volume maar gedeeltelijk. In de begroting houden we geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% in de jaren daarna.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de vervoerskosten in de periode 2023-2026 in het routegebonden vervoer zonder de continuïteitsbijdrage.



Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer

Voor 2022 heeft het bestuur van PlusOV de beleidsambtenaren van de gemeenten gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de producten van PlusOV en de (samenwerkings)processen waar mogelijk te optimaliseren in het doelgroepenvervoer. De besluitvorming vindt plaats in het laatste kwartaal van 2022

Reizigerspanel

In 2020 is gestart met het opzetten van een reizigerspanel. Door corona is er pas in oktober van 2021 een tweede bijeenkomst geweest. Het verslag is te lezen op de website van PlusOV.

4. Risico’s en maatregelen

In de bestuursrapportage 2021 benoemden we een aantal risico’s. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

1. Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer

De aanbesteding voor een nieuw softwarepakket met automatische planner is, met de gunning eind mei 2021, afgerond. De ontwikkeling van software en implementatie is beschreven in een implementatieplan waarin de projectaanpak, projectstructuur, planning, opleiding en risico’s staan. De verwachting is dat in Q1 de eerste modules worden geïmplementeerd en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket is opgeleverd.

2. Afrekening vervoerskosten routegebonden vervoer schooljaar 2018 / 2019

In oktober 2019 heeft een vervoerder PlusOV en de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst, Apeldoorn, Zutphen en Deventer gedagvaard. Het geschil gaat over de afrekening van het leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer in het schooljaar 2018-2019. De vervoerder eiste een extra bedrag van € 2.268.781 te vermeerderen met rente en kosten. Haar grondslag voor die vordering is gebaseerd op de stelling dat PlusOV te weinig heeft betaald voor het vervoer in het schooljaar 2018-2019. PlusOV en de gemeenten hebben in december 2019 een conclusie van antwoord ingediend, waarin gereageerd is op de vorderingen/stellingen van de eiser. Daarnaast heeft PlusOV een tegenvordering tot terugbetaling ingesteld tegen de vervoerder.

In een tussenvonnis van mei 2021 geeft de rechter aan dat het grootste deel van de vorderingen (ca. € 1.500.000) van de vervoerder door de rechtbank wordt afgewezen. Een bedrag van EUR 101.641 (incl. btw) te vermeerderen met de wettelijke rente is toegewezen aan vervoerder. De tegenvordering die PlusOV heeft ingesteld wees de rechtbank niet toe. Over de resterende vordering van de vervoerder ter hoogte van EUR 642.176 (incl. BTW) en nog te vermeerderen met wettelijke rente, is in dat tussenvonnis nog geen beslissing genomen. De rechtbank heeft in haar tussenvonnis PlusOV opdracht gegeven bepaalde details uit de planning van het vervoer in het geding te brengen waar de vervoerder op heeft gereageerd.

Op 8 december 2021 heeft de rechtbank een nieuw tussenvonnis uitgesproken. De rechtbank is strikt in haar beoordeling. De instellingen bij de aanbesteding hadden moeten worden gevolgd en dat is niet (zonder vertaalslagen) gebeurd. Hiermee is door PlusOV afgeweken van de contractuele afspraken. De rechtbank kon de (financiële) impact nog niet inschatten, indien wel alles juist zou zijn doorgevoerd door PlusOV, dit omdat ook over de berekening van de vordering door de vervoerder opmerkingen zijn. PlusOV en de vervoerder dienen voor 26 januari 2022 een akte in te dienen of gezamenlijk tot een (financiële) oplossing of uitgangspunten te komen. Het financiële risico is in de begroting opgenomen.

3. Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer

Voor het routegebonden vervoer is in 2020 gestart met ontwikkeling van software. Deze software ondersteunt de event-afhandeling, de facturering, de invoer van opdrachten door de consulenten en het bouwen en beheren van routeplanning. Een aantal modules namen we in 2021 in gebruik. De 2 modules die nog opgeleverd zouden worden zijn de consulentenmodule en de module routebeheer.

Elke implementatie van software kent risico's. De implementatie bevat een periode van ontwikkelen, testen en schaduwdraaien en gefaseerd in gebruik nemen.
Door vertraging in de eerder geplande oplevering van de modules (2020) worden de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later geëffectueerd. Op basis van de huidige realistische planning worden de modules consulentenmodule en de module routebeheer in Q1 2022 in gebruik genomen en daarmee is dit project afgerond.

4. Continuïteitsbijdrage doelgroepenvervoer

Vanaf 1 juli 2020 is de oproep van het Rijk en de VNG om op basis van de lokale situatie en in overleg met de gecontacteerde vervoerder gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Dit is gevolgd door een concreter advies van de VNG hoe om te gaan en onder welke voorwaarden met de gemiste omzet door de vervoerders als gevolg van corona. PlusOV heeft tot en met het jaar 2020 een continuïteitsbijdrage verleend en financieel afgehandeld.

In november 2021 heeft de VNG een nieuw advies gegeven om tot 14 oktober 2021 een compensatie te verstrekken van maximaal 70% van de gemiste omzet onder bepaalde voorwaarden.

Voor het routegebonden vervoer hebben we de vervoerskosten voor vervoersjaar 2022 en verder begroot zonder mogelijke invloeden door corona. Een eventuele gedeeltelijke compensatie voor omzetdaling past daarmee binnen de begrote vervoerskosten.

In de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer is een soort van afnamegarantie opgenomen. De basis hiervoor is het perioderooster. Hierin geeft PlusOV een indicatie af voor de af te nemen vervoerscapaciteit voor de komende maand. Op hoofdlijn: bij een afwijking van meer dan 20% minder afgenomen capaciteit zoals in het Perioderooster aangegeven wordt voor de duur van het perioderooster een afnamegarantie gegeven van 80%. De afnamegarantie voorziet hiermee in een scherpe onverwachte daling van de vervoerkosten voor een korte periode. In de begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer niet gerekend met een mogelijke continuiteitsbijdrage maar met de minimale kosten van deze afnamegarantie.

De VNG kan in de toekomst opnieuw met een advies komen voor een continuiteitsbijdrage in het doelgroepenvervoer. Hoe we daarmee omgaan zal op dat moment onderzocht worden. Mocht de omzet van 2019 dan nog steeds het referentiejaar zijn dan past dit mogelijk niet binnen de aangeboden begroting.

Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelsystematiek

In de huidige begroting zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:
1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:
1. Personele kosten
2. Bedrijfsvoeringskosten
3. Direct materiële kosten
4. Facilitaire diensten
5. Bestuurskosten

De organisatiekosten bestaan voor een groot gedeelte uit de personeelskosten. Deze zijn voor het overgrote deel (80%) direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer:
- Het klanttevredenheidsonderzoek voeren we uit per vervoerssoort.
- We verstrekken alleen vervoerspassen voor het vraagafhankelijk vervoer. De pasadministratie wordt alleen voor deze vervoerssoort gedaan en ten laste hiervan gebracht.

De overige organisatiekosten zijn minder makkelijk te verdelen over de twee vervoerssoorten. Hier gebruiken we een verdeelsleutel voor. De overige organisatiekosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead wordt verdeeld op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners in 2021.

Bijdrage organisatiekosten provincie Gelderland

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een bijdrage in de organisatiekosten voor het Wmo-vervoer. Deze bijdrage wordt verminderd op de bijdrage van de acht Gelderse gemeenten op basis van het aantal inwoners. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

2. Vraagafhankelijk vervoer

De kosten van het vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel: daadwerkelijke kilometers + opstapeenheid (per rit) + opslag(en).

Bijdrage Wmo-vervoer provincie Gelderland

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een subsidie voor het Wmo-vervoer. Deze subsidie wordt in mindering gebracht op de bijdragen van de acht Gelderse gemeenten. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

3. Routegebonden vervoer

Het routegebonden vervoer bestaat uit: leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer. De kosten voor het routegebonden vervoer worden op reizigersniveau toegerekend aan de gemeenten op. Hiervoor hanteren we een aantal spelregels. De belangrijkste zijn:

1. Het starttarief van een route verdelen we gelijkelijk over alle reizigers in die route.
2. De optimale individuele reizigersafstand (dit is de kortste route van het woonadres van de reiziger naar de bestemming) gebruiken we als basis voor de verdeling van de routekosten onder de reizigers in die route.