Aan het college en de raad van de gemeenten
Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde,
Lochem, Voorst en Zutphen

Uw kenmerk	
Ons kenmerk	
Behandeld door	H.H. Meijer
Doorkiesnummer	
Datum	8 juli 2022
Kopie aan	RAOB

Betreft Beantwoording zienswijzen en definitieve meerjarenbegroting 2023-2026

Geacht college, geachte raadsleden,

Begin april ontving u de concept meerjarenbegroting 2023-2026 van Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV, waarbij u de gelegenheid kreeg om een zienswijze in te dienen. De gemeenten Apeldoorn, Epe, Brummen en Zutphen hebben hier gebruik van gemaakt. Deze vragen en opmerkingen helpen PlusOV weer bij het verder verbeteren van de organisatie en resultaten, onze dank hiervoor.

In de brief waarmee we de conceptbegroting aan u hebben aangeboden, is aangegeven dat we de begroting 2023-2026 mogelijk zouden aanpassen in verband met de verwachte hoge inflatie en brandstofkosten. Omdat de hoogte van de jaarlijkse index, als afgeleide van deze ontwikkelingen, pas in november bekend wordt, hebben we er voor gekozen de begroting nu niet aan te passen. Afhankelijk van de impact van de ontwikkelingen is er de mogelijkheid om in de komende begrotingscyclus het begrotingsjaar 2023 alsnog aan te passen.

In deze brief beantwoord ik de vragen die door gemeenten zijn gesteld. De zienswijzen vormen geen aanleiding om de conceptbegroting 2023-2026 aan te passen. De door het bestuur op 7 juli 2022 vastgestelde begroting treft u als bijlage aan.

Zienswijze gemeente Apeldoorn
Vraag 1. Toegankelijk en helder communiceren
De gemeente Apeldoorn hecht veel waarde aan het toegankelijk en helder communiceren naar inwoners en gaat bij alle vormen van communicatie naar inwoners uit van B1 taalniveau. Tevens worden inwoners opgeroepen om 'wollig' taalgebruik te melden. De gemeente Apeldoorn stimuleert ook de verbonden partijen, waaronder PlusOV, bij alle communicatie naar inwoners uit te gaan van B1 taalniveau.

Reactie PlusOV:
PlusOV heeft als uitgangspunt dat informatie voor reizigers, ouders/verzorgers op de website, brochures en brieven op taalniveau B1 worden gepubliceerd.

Vraag 2. Terugkoppeling zienswijzen
De gemeente Apeldoorn ontvangt graag de terugkoppeling van PlusOV over de wijze waarop PlusOV onze zienswijzen heeft meegenomen bij het vaststellen van de stukken. De gemeente Apeldoorn verzoekt PlusOV om ook de verzamelde zienswijzen op de begroting 2023-2026 en de reactie van PlusOV hierop met de gemeente Apeldoorn te delen binnen drie maanden na indiening.

Reactie PlusOV:
Alle deelnemende gemeenten ontvangen de ingediende zienswijzen en de reactie hierop van PlusOV.

Zienswijze gemeente Epe
Vraag 1. Kwaliteit dienstverlening routegebonden vervoer
De gemeenteraad realiseert zich dat een (landelijk) tekort aan chauffeurs de hoofdoorzaak is voor een te lage stiptheid en het niet kunnen garanderen van een vaste chauffeur. En ook dat dit probleem niet door u maar door vervoerders zelf moet worden opgelost. Desalniettemin vindt onze gemeenteraad het van groot belang dat u maximaal druk zet op vervoerders zodat zij gaan leveren conform de afgesproken dienstverlening. We horen dan ook graag welke inspanningen u hiertoe gaat doen.

Reactie PlusOV:
PlusOV monitort structureel de gemaakte afspraken met vervoerders. Een aantal afspraken (met name de doelstellingen ten aanzien van stiptheid en de vaste chauffeurs op een route) worden niet altijd nagekomen als gevolg van een tekort aan chauffeurs. Dit speelt in het leerlingen-, Jeugdwet- en dagbestedingsvervoer.
Bij het niet nakomen van afspraken worden boetes opgelegd. Hiermee geven we een signaal af dat we ontevreden zijn over de prestaties en het is tevens een financiële prikkel om de prestaties te verbeteren. Komt er geen of te langzaam verbetering in het nakomen van de afspraken dan worden er juridische stappen ondernomen zoals bijvoorbeeld een ingebrekestelling. Dit zijn zware maatregelen die inmiddels zijn toegepast.
De werving van chauffeurs is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerders. We laten ons met regelmaat informeren over hun wervingsactiviteiten van chauffeurs en de resultaten.
We zijn constructief in gesprek met vervoerders om samen de gevolgen van het chauffeurstekort te minimaliseren. Dit doen we bijvoorbeeld door routes te optimaliseren waardoor er minder routes zijn en chauffeurs nodig zijn. In overleg met gemeenten en klanten passen we soms de reistijden aan zodat het vervoer niet gelijktijdig, maar na elkaar wordt uitgevoerd zodat er minder chauffeurs nodig zijn. De ouders van de leerlingen worden indien mogelijk vooraf geïnformeerd mocht er toch een chauffeurswissel noodzakelijk zijn.
Het aanbod van taxichauffeurs in de arbeidsmarkt om aan de vraag van alle vervoerders te voldoen is helaas onvoldoende. Het is een feit dat chauffeurs andere, meer aantrekkelijke functies buiten de branche hebben gevonden. Vervoerders verwachten zelf nog langere tijd hinder te ondervinden van de krapte in de arbeidsmarkt.

Vraag 2. Verwachte stijging vervoerskosten
Wanneer we naar de meerjarenbegroting kijken, maar ook de huidige situatie (geopolitiek, inflatie) in ogenschouw nemen dan stijgen de vervoerskosten de komende jaren flink. Het is de wens van onze gemeenteraad om het vervoer ook op termijn betaalbaar te houden. De verwachting is immers dat deze kosten ook autonoom zullen stijgen omdat er sprake is van een vergrijzende bevolkingsopbouw. Onze gemeenteraad realiseert zich dat er ook voor onze gemeente een taak ligt in het beheersbaar houden van de kosten: wij gaan immers over de toegang tot het vraagafhankelijk vervoer. Maar ook voor uw organisatie ligt er een taak. Wij rekenen erop dat de maatregelen die u heeft genomen en gaat nemen ('plan van aanpak kostenreductie') ertoe zal leiden dat u niet alleen binnen de begrotingskaders blijft opereren, maar dat dit ook zorgt voor een geringere stijging van de vervoerskosten. Onze gemeenteraad zou graag zien dat u samen met de gemeente Epe in overleg gaat om te onderzoeken op welke wijze de vervoerskosten ook in de toekomst beheersbaar blijven, waarbij uiteraard de kwaliteit van het vervoer op niveau moet blijven.

Reactie PlusOV:
We delen uw zorg over de stijging van de vervoerskosten. Er ligt een opdracht voor PlusOV om het vervoer efficiënt en op een kwalitatief goed niveau te organiseren tegen acceptabele organisatie- en vervoerskosten. Voor de gemeenten ligt er een opdracht om steeds een zorgvuldige afweging te maken bij het afgeven van een indicatie voor gebruik van het doelgroepenvervoer waarbij ook de kosten onderdeel zijn van die afweging. PlusOV en de medewerkers van de gemeenten overleggen en werken nu al op constructieve wijze samen om een juiste balans te vinden. Ik kan u toezeggen dat we dit ook blijven doen.

Zienswijze gemeente Brummen
Vraag 1. Klanttevredenheid
De klanttevredenheid voor het vraagafhankelijk vervoer krijgt van de inwoners een gemiddelde van 7,8. Dat is een mooi resultaat. Wij lezen echter niets over de waardering van het leerlingenvervoer. Wij zouden het op prijs stellen dat ook hier onderzoek naar gedaan wordt. U heeft als missie "operational excellence": een hoge betrouwbaarheid naar de klant en de dienstverlening in één keer goed; op tijd en tegen acceptabele kosten. Dat zou ook moeten gelden voor het leerlingenvervoer.

Reactie PlusOV:
Eens in de twee jaar werd er een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uitgevoerd voor het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer) en het vraagafhankelijk vervoer. Het laatste onderzoek voor het routegebonden vervoer kreeg in 2020 een waardering van een 7,7.
Medio 2022 gaan we over naar een continu KTO voor het vraagafhankelijk vervoer en een jaarlijks onderzoek voor het routegebonden vervoer. Op deze manier ontvangen we eerder informatie

over de ervaring en beleving van de klant over zijn reis en zijn we in staat sneller en gerichter bij te sturen in de operatie zodat de kwaliteit en de klanttevredenheid eerder verbeterd.

Vraag 2. Optimalisatie van de organisatie
Wij zien dat u streeft naar een optimalisatie van de organisatie waardoor een kostenreductie wordt gerealiseerd. Door de automatisering en gebruik van een nieuw planningssysteem kan de personeelsbezetting van Plus OV dalen. Deze optimalisatie en kostenreductie stellen wij op prijs maar wij beseffen ook dat hierdoor mensen ontslagen moeten worden. Dit is ingrijpend voor de medewerkers en vraagt van Plus OV een zorgvuldig afvloeiingsproces. Verder gaan wij er van uit dat Plus OV voldoende slagkracht blijft houden en dat de kwaliteit van de dienstverlening op peil blijft.

Reactie PlusOV:
De opdracht die aan PlusOV is gegeven om de kosten te verlagen moet met name gerealiseerd worden in een daling van de personeelskosten die 75% van de totale organisatiekosten vormen. De reductie van het aantal medewerkers is mogelijk omdat een aantal werkzaamheden geautomatiseerd wordt uitgevoerd waarbij het uitgangspunt is dat de slagkracht en kwaliteit van het vervoer minimaal op hetzelfde niveau blijft. De afvloeiing van de medewerkers geeft onzekerheid en een bepaalde mate van onrust. PlusOV is in gesprek met haar medewerkers en transparant over de stappen en voortgang van het reorganisatieproces. De CAO en het sociaal statuut kennen goede materiele voorzieningen die zorgvuldig worden gevolgd. Het management is zich bewust van de ingrijpende gevolgen voor de medewerkers en geeft hier aandacht aan in persoonlijke gesprekken met de medewerkers.

Zienswijze gemeente Zutphen
Vraag 1.
Tot grote tevredenheid constateren wij als gemeentebestuur dat er blijvende aandacht is voor kostenreductie met behoud van kwaliteit. In de meerjarenbegroting 2023-2026 wordt gesproken over een investeringsplan om de efficiency en daarmee kostenreductie van de vervoerscentrale blijvend te realiseren.
Wij willen graag blijvend geïnformeerd worden over de effecten daarvan en leggen daarom dit verzoek bij deze bij u neer.

Reactie PlusOV:
De voortgang van de plannen tot kostenreductie worden gerapporteerd in de jaarrekening en de meerjarenbegroting. Het bestuur wordt tussentijds geïnformeerd via de bestuursrapportage.

Vraag 2. Hogere NEA-index
Tegelijkertijd echter, baren de mogelijke hogere NEA-index ons zorgen. Immers, hierdoor gaan de lonen stijgen. Ook het chauffeurstekort in de vervoerdersbranche baart ons voor de langere termijn zorgen. Hierover merken wij als gemeentebestuur nog het volgende op.
We beseffen ons dat dit het logische gevolg is van onder andere het huidige conflict tussen Rusland en de Oekraïne. Er zijn 3 factoren die de NEA (sterk) beïnvloeden, te weten:
- Nieuwe CAO en hogere lonen daarin;

- Hoge brandstofprijzen;
- Hoge inflatie (algemeen).

Anderzijds, echter, is het onze wens als gemeentebestuur om het vervoer ook op termijn betaalbaar te houden. De verwachting is immers dat deze kosten ook autonoom stijgen omdat er nu eenmaal sprake is van een vergrijzende bevolkingsopbouw.

Reactie PlusOV:
We delen uw wens om het vervoer ook op termijn betaalbaar te houden. Er ligt daarom een belangrijke opdracht voor PlusOV om het vervoer efficiënt en op een kwalitatief goed niveau te organiseren tegen acceptabele organisatie- en vervoerskosten. Voor de gemeenten ligt er een opdracht om steeds een zorgvuldige afweging te maken bij het afgeven van een indicatie voor gebruik van het doelgroepenvervoer waarbij ook de kosten onderdeel zijn van die afweging.

Vraag 3. Chauffeurstekort in de vervoerdersbranche
Als gemeentebestuur beseffen wij ons dat het chauffeurstekort in de taxibranche een gevolg is van COVID-19 pandemie. Wij zijn daarom benieuwd naar uw kijk op de huidige situatie en uw visie op de toekomst. Graag vernemen wij welke oplossingen u voor ogen heeft voor het verwachte tekort aan chauffeurs.

Reactie PlusOV:
Voor de beantwoording van uw vraag verwijs ik u graag naar de reactie van PlusOV onder vraag 1 van de gemeente Epe.

Tot slot
Ik vertrouw erop hiermee uw vragen tot tevredenheid te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

H.H. Meijer
directeur PlusOV

Begroting

Vervoerscentrale Stedendriehoek

2023-2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Financiële uitgangspunten 5
   2.1 Samenvatting kadernotitie 5
   2.2 Effecten jaarrekening 2021 7

3. Organisatiekosten 8
   3.1 Personeelskosten 9
   3.2 Bedrijfsvoering 10
   3.3 Direct materiële kosten 11
   3.4 Facilitaire diensten 12
   3.5 Bestuurskosten 13
   3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's 14

4. Programma's 16
   4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) 17
   4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken) 18
   4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+) 19
   4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-) 20
   4.5 VERVALLEN Programma 5: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) 21
   4.6 Reserves 22

5.Overzicht van baten en lasten 24

6. Paragrafen 25
   6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 25
   6.2 Financiering 28
   6.3 Bedrijfsvoering 29
   6.4 Verbonden partijen 31

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2023 32

Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2023-2026 33

Bijlage 3: Kostenverdeelsystematiek 34

Bijlage 4: Geprognosticeerde balans 36

1. Inleiding

Voor u ligt de meerjarenbegroting Vervoerscentrale Stedendriehoek 2023-2026. De begroting is ambitieus als het gaat om de voorgenomen kostenverlaging in de organisatiekosten. De begroting maakt zichtbaar dat de fase van kostenverlaging over gaat naar de fase van kostenbeheersing. De jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie, de NEA-index, de CAO-stijgingen en de afbouw van de subsidie door de provincie werken kostenverhogend op de autonome kostenontwikkeling. Door geopolitieke spanningen (oorlog in Oekraïne) en de invloed op brandstofprijzen inflatie is het opstellen van een begroting niet eenvoudig. Daarnaast is er ook de onzekerheid van corona op de ontwikkeling van het vervoersvolume en de impact op de vervoerskosten.

In 2022 wordt zichtbaar wat de eerste effecten zijn van de investeringen in software voor het vraagafhankelijk en het routegebonden vervoer. Ik heb vertrouwen in de positieve effecten van deze investeringen op de stabiliteit van de organisatie, de kwaliteit van het vervoer, de service aan de reizigers en de begrote kostenverlaging. We hopen dat we dit terug zullen zien in de klanttevredenheidsonderzoeken.

Komende jaren zetten we in op een cultuur waarin medewerkers actief betrokken zijn bij de verdere ontwikkeling van PlusOV. Het is aan de leiding om hen te inspireren een bijdrage te leveren tot continu verbeteren en vernieuwen. Met deze begroting zijn onze ambities, na zorgvuldige afweging, vertaalt in concrete plannen met het hiervoor benodigde budget. Elke medewerker van PlusOV heeft doelstellingen en ontwikkeldoelen op competenties gekregen. Zo dragen wij gezamenlijk bij aan het realiseren van de begroting en het verhogen van de klanttevredenheid.

In de bedrijfsvoering komt nadruk te liggen op het besturingsproces om de doelstellingen te realiseren. PlusOV streeft naar ‘operational excellence’. Een hoge betrouwbaarheid naar de klant en de dienstverlening in één keer goed; op tijd en tegen acceptabele kosten. De beschikbaarheid van voldoende personeel bij de vervoerders is hiervoor een belangrijke randvoorwaarde.

Dit sluit aan bij onze missie: *Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is.*

Henk Meijer
Directeur

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Samenvatting kadernotitie

Algemeen:
De kadernotitie is door het bestuur vastgesteld op 27 januari jl. De beschreven ontwikkelingen over de toekomstige NEA-index en de inflatie zijn een afspiegeling van de kennis en verwachtingen op dat moment.
We weten dat de situatie nadien sterk veranderd is door geopolitieke ontwikkelingen (oorlog Oekraïne), stijgende brandstofkosten en inflatie. We kiezen op dit moment voor een bestendige gedragslijn en houden ons vooreerst aan de onderstaande uitgangspunten van de kadernotitie. Voordat de begroting 2023-2026 in juli door het bestuur wordt vastgesteld zal opnieuw beoordeeld worden hoe de (prijs)ontwikkeling is geweest en wat de verwachting is ten aanzien van de structurele invloed op de begroting. Indien nodig zal er een wijziging plaatsvinden.

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 exclusief de loonkosten.

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.

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.

Kostenverdeelsystematiek
In deze begroting zijn twee soorten kosten opgenomen; organisatiekosten en vervoerskosten. Deze kosten worden verdeeld naar de vervoerstromen en naar de gemeenten op basis van de gemaakte afspraken.
In bijlage 2 is de kostenverdeelsystematiek uitgewerkt.

Plan van aanpak kostenreductie
Het Plan van Aanpak Kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het Bestuur. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 6.3 bedrijfsvoering.
Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd worden. Hiervan zijn er eind 2021 inmiddels 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. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer
   Dit was eerder opgenomen als “Openingstijden PlusOV”.

Investeringen
In 2021 heeft het bestuur een viertal investeringen ten laste van de optimalisatiereserve (2022 en 2023) goedgekeurd voor € 175.000. Voor 2023 zal opnieuw een investeringsplan worden ingediend bij het bestuur.
De bovenstaande investeringen worden in hoofdstuk 6.3 bedrijfsvoering beschreven.

Organisatieomvang
Per 31-12-2021 is de bezetting 26,81 fte. De geplande formatie sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren en daarmee worden de doelstellingen gerealiseerd. De formatie voor komende jaren (jaarultimo) is weergegeven in onderstaande tabel.

Jaarultimo formatie	FTE
2022	26,25
2023	23,29
2024	22,89
2025	22,49

Btw
In deze begroting hebben we alle kosten opgenomen exclusief btw. De gemeenten moeten er in hun eigen begroting rekening mee houden dat de kosten voor het routegebonden vervoer verhoogd worden met het lage btw-percentage van 9%.

2.2 Effecten jaarrekening 2021

Vanuit de jaarrekening 2021 hebben we een aantal ontwikkelingen in de organisatie- en vervoerskosten in de begroting 2023-2026 opgenomen:

1. Juridische kosten.

De afgelopen jaren zijn de juridische kosten structureel hoger dan begroot. PlusOV opereert in een markt, waarin het noodzakelijk is om professioneel te acteren op het niet nakomen van contractuele afspraken en (het voorkomen van) mogelijke geschillen. Inschatting is dat het begrote budget voldoende is.

2. Vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer.

Corona zal naar verwachting de komende jaren een lager vervoersvolume 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.
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 dit een onnodig groot beslag op de begrotingen van gemeenten door een vervoersbudget dat niet-realistisch hoog is.
Uitgangspunt voor de vervoerskosten in 2023 is dat de vervoerskosten 80% zijn van de geïndexeerde kosten van 2019 (dus incl. stijgingen NEA-index en hogere kosten door de nieuwe aanbesteding) verhoogd met een stijging van 5% per jaar vanaf 2023. Daarnaast is de aanname dat de kosten elk jaar stijgen met een NEA-index van 2%.
Het contract met vervoerders in het VAV voorziet in een compensatie bij een onverwachte daling in de omzet door bijvoorbeeld een lockdown. Een eventuele tegemoetkoming op basis van het contract of een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

3. Vervoerskosten routegebonden vervoer.

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten 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 gedeeltelijk.
In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV 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% per jaar vanaf 2023. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

4. De ICT kosten

Met de ingebruikname van het nieuwe softwarepakket Opt1Route voor het vraagafhankelijk vervoer stijgen de kosten tot € 233.000,-. De kosten voor het nieuwe pakket zijn afhankelijk van het vervoersvolume maar op basis van historisch vervoersvolume is € 200.000,- per jaar begroot.
De softwarekosten voor het routegebonden vervoer stijgen met € 23.000,- door de aanschaf van het nieuwe pakket. De kosten voor de licentie van het nieuwe pakket, het gebruik van de app en de kosten voor het mobiliteitspunt in de ziekenhuizen bedragen € 42.000 per jaar.

5. Het Klanttevredenheidsonderzoek

De klanttevredenheidsonderzoeken werden eens per 2 jaar uitgevoerd voor een bedrag van € 7.300 per jaar. Er is gekozen voor een andere opzet van het onderzoek waarbij er voor het VAV actuele informatie over de klantbeleving van het vervoer wordt ontvangen. Het RGV wordt eens per jaar onderzocht. De totale kosten bedragen € 33.700,- per jaar en kunnen lager worden door de eigen medewerkers de telefonische enquêtes te laten uitvoeren.

3. Organisatiekosten

In dit hoofdstuk lichten we de totale organisatiekosten toe. Ten opzichte van de begroting 2022 zijn de kosten geïndexeerd. Er hebben enkele technische verschuivingen plaatsgevonden en de kosten van een aantal contracten zijn geactualiseerd. Ook zijn de effecten uit de jaarrekening verwerkt. De opgenomen taakstellingen zijn ongewijzigd.

De organisatiekosten verdelen we over de verschillende programma's en overhead. Bij de toelichting geven we aan hoe de kosten over de programma's worden verdeeld.

In de tabel hieronder vindt u de totale organisatiekosten. Hierna geven we per onderdeel een specificatie en toelichting.

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.721.514	€ 1.664.370	€ 1.664.007	€ 1.600.863	€ 1.582.960	€ 1.537.238	€ 1.537.665
2. Bedrijfsvoering	€ 167.013	€ 173.751	€ 183.781	€ 186.906	€ 186.906	€ 186.906	€ 186.906
3. Direct materiële kosten	€ 116.373	€ 133.948	€ 175.431	€ 342.693	€ 342.693	€ 342.693	€ 342.693
4. Facilitaire diensten	€ 117.792	€ 87.071	€ 88.737	€ 92.099	€ 92.099	€ 92.099	€ 92.099
5. Bestuurskosten	€ 140.923	€ 87.873	€ 195.932	€ 185.563	€ 185.563	€ 185.563	€ 185.563
Subtotaal organisatiekosten	**€ 2.263.615**	**€ 2.147.013**	**€ 2.307.889**	**€ 2.408.123**	**€ 2.390.220**	**€ 2.344.498**	**€ 2.344.926**

3.1 Personeelskosten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Loonkosten	€ 1.364.272	€ 1.539.805	€ 1.564.391	€ 1.440.242	€ 1.450.701	€ 1.433.753	€ 1.462.272
Externe inhuur	€ 315.271	€ 96.588	€ 52.329	€ 114.790	€ 86.271	€ 57.751	€ 29.232
Uiterking uit vroegere dienstbetrekking	€ 18.000	€ -172					
Opleiding / training	€ 11.730	€ 4.212	€ 23.466	€ 21.604	€ 21.761	€ 21.506	€ 21.934
Algemene personeelskosten	€ 12.241	€ 23.937	€ 23.822	€ 24.227	€ 24.227	€ 24.227	€ 24.227
Totaal Perosneelskosten	**€ 1.721.514**	**€ 1.664.370**	**€ 1.664.007**	**€ 1.600.863**	**€ 1.582.960**	**€ 1.537.238**	**€ 1.537.665**

Loonkosten (incl. externe inhuur)

De totale personeelskosten liggen in lijn met de door het bestuur in 2019 vastgestelde taakstelling. De aanschaf van de software voor het vraagafhankelijk vervoer brengt forse kosten met zich mee. Uiteindelijk ontstaat een besparing op de kosten door lagere personeelskosten, hogere licentiekosten én lagere vervoerskosten. Daarnaast wordt de kwaliteit van het vervoer hoger. Voor de klant ontstaat er een betere service via een klantvriendelijk boekingsportaal.
Met de aanschaf kunnen we de ambitieuze taakstellingen in de begroting realiseren. De ontstane besparingsmogelijkheden op personeelskosten zijn als extra taakstelling opgenomen in de begroting. De formatie is eveneens naar beneden bijgesteld.
Het loonkostenbudget in 2023 daalt van 1,616 naar 1,555 miljoen. Door de verwachte afname van het vervoersvolume, de eerdergenoemde effecten van de automatisering en integratie van systemen wordt er een reductie in formatie doorgevoerd bij de planners en bij de front office. Het verloop van de formatie is bovenstaand beschreven.

Overige personeelskosten (opleiding/training en alg. personeelskosten)

Voor opleiding en training hebben we een budget opgenomen van 1,5% van de loonkosten. Daarnaast is er een budget voor algemene personeelskosten; dit zijn kosten voor secundaire arbeidsvoorwaarden (reiskosten, werving en selectie, individuele beloningen etc.). Tevens is hier een bedrag opgenomen voor personeelsbijeenkomsten en kerstattenties en dergelijke.

Verhouding directe loonkosten vraagafhankelijk en routegebonden vervoer

Een groot gedeelte van de personeelskosten is direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De medewerkers front office werken volledig voor het vraagafhankelijk vervoer. De planners werken of voor het vraagafhankelijk, of voor het routegebonden vervoer. We gebruiken de verhouding tussen directe loonkosten vraagafhankelijk vervoer en directe loonkosten routegebonden vervoer, om de organisatiekosten te verdelen die niet direct aan een vervoerssoort toe te rekenen zijn. Deze verhouding is in 2023:

- 85,34% vraagafhankelijk vervoer
- 14,66% routegebonden vervoer.

Deze verhouding wordt jaarlijks opnieuw berekend.

Verdeelsleutel

De organisatiekosten verdelen we naar de verschillende programma's. Een deel van de kosten kunnen we rechtstreeks toerekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De overige kosten worden verdeeld op basis van de verhouding directe loonkosten.

De loonkosten voor directie en staf worden op basis van deze verhouding verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

3.2 Bedrijfsvoering

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
HRM	€ 24.292	€ 23.255	€ 29.609	€ 30.112	€ 30.112	€ 30.112	€ 30.112
Financiën (incl. inkoop)	€ 79.199	€ 95.804	€ 96.817	€ 98.463	€ 98.463	€ 98.463	€ 98.463
Control	€ 10.164	€ 8.440	€ 9.613	€ 9.776	€ 9.776	€ 9.776	€ 9.776
ICT	€ 8.181	€ 8.552	€ 4.791	€ 4.873	€ 4.873	€ 4.873	€ 4.873
Communicatie	€ 37.838	€ 31.600	€ 27.236	€ 27.699	€ 27.699	€ 27.699	€ 27.699
Bankkosten	€ 3.388	€ 3.354	€ 5.239	€ 5.328	€ 5.328	€ 5.328	€ 5.328
Verzekeringen	€ 3.951	€ 2.748	€ 10.477	€ 10.655	€ 10.655	€ 10.655	€ 10.655
Totaal kosten bedrijfsvoering	**€ 167.013**	**€ 173.751**	**€ 183.781**	**€ 186.906**	**€ 186.906**	**€ 186.906**	**€ 186.906**

De kosten voor HRM, financiën, control, ICT en communicatie betreffen uren die gemaakt worden voor de organisatieondersteuning van PlusOV. De uren nemen we af van de gemeente Lochem. De overeenkomst over de afname van de diensten is begin 2021 geactualiseerd.

Verdeelsleutel

De kosten voor bedrijfsvoering worden op basis van de verhouding directe loonkosten verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

3.3 Direct materiële kosten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Vervoerspassen VAV	€ 11.874	€ 10.052	€ 15.087	€ 12.344	€ 12.344	€ 12.344	€ 12.344
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ -	€ 7.372	€ 6.502	€ 28.987	€ 28.987	€ 28.987	€ 28.987
Klanttevredenheidsonderzoek RGV				€ 5.085	€ 5.085	€ 5.085	€ 5.085
ICT-Software VAV	€ -	€ 71.353	€ 114.426	€ 235.140	€ 235.140	€ 235.140	€ 235.140
ICT-Software RGV	€ -	€ 28.938	€ 20.965	€ 42.374	€ 42.374	€ 42.374	€ 42.374
ICT-Infra	€ -	€ 11.571	€ 12.734	€ 12.951	€ 12.951	€ 12.951	€ 12.951
Communicatie	€ 1.325	€ 4.664	€ 5.716	€ 5.813	€ 5.813	€ 5.813	€ 5.813
Kapitaallasten planningspakket	€ -		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Planningspakket/Managementinfo	€ 103.174		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal direct materiële kosten	**€ 116.373**	**€ 133.948**	**€ 175.431**	**€ 342.693**	**€ 342.693**	**€ 342.693**	**€ 342.693**

Vervoerspassen VAV;
De begroting is met € 3.000 naar beneden bijgesteld omdat er een opschoningsactie is geweest.

Klanttevredenheidsonderzoek VAV/RGV
De andere opzet van het onderzoek voor het RGV en het VAV kost € 34.000 per jaar. Onderverdeeld voor het VAV € 29.000,- en voor het RGV € 5.000. Voor het VAV kunnen de kosten lager worden door de medewerkers Frontoffice de telefonische enquêtes te laten uitvoeren. Op deze manier kunnen we door het frequent meten van de klantbeleving sneller en gerichter bijsturen in de operatie. Hiermee kunnen we de interne organisatie en de dienstverlening verbeteren.

ICT-Software VAV
Met de ingebruikname van het nieuwe softwarepakket Opt1Route voor het vraagafhankelijk vervoer stijgen de kosten tot € 233.000,-.

ICT-software RGV
De ICT-kosten voor het routegebonden vervoer bestaan uit kosten voor de licentie en het gebruik van de app en bedragen € 42.000,- per jaar.

ICT-Infra
Deze kosten van bijna € 13.000 hebben betrekking op alle hardware-kosten die nodig zijn om de cloud-applicaties te bereiken (firewalls, switches, lijnverbindingen en routers). In 2021 is er een nieuw contract afgesloten voor een eigen fallback-lijn om, in geval van storingen, de continuïteit te waarborgen.

Verdeelsleutel
De kosten voor ICT-infra en communicatie (drukwerk, website en dergelijke) worden op basis van de verhouding directe loonkosten verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer. De overige direct materiële kosten zijn rechtstreeks toe te rekenen aan VAV of RGV.

3.4 Facilitaire diensten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Huisvestingskosten	€ 55.552	€ 57.275	€ 57.102	€ 58.072	€ 58.072	€ 58.072	€ 58.072
Kantoormiddelen	€ 2.565	€ 6.756	€ 10.477	€ 10.655	€ 10.655	€ 10.655	€ 10.655
ICT-werkplek	€ 43.574	€ 23.040	€ 21.158	€ 23.371	€ 23.371	€ 23.371	€ 23.371
Telefoonkosten	€ 16.101						
Totaal kosten fac. diensten	**€ 117.792**	**€ 87.071**	**€ 88.737**	**€ 92.099**	**€ 92.099**	**€ 92.099**	**€ 92.099**

Kantoormiddelen
In 2022 zijn 10 nieuwe bureaustoelen aangeschaft. In 2023 worden naar verwachting nog 15 stoelen aangeschaft. Daarnaast zullen er in 2022 nog een aantal zit/sta bureaus worden aangeschaft. De kapitaallasten komen ten laste van het budget kantoormiddelen. Meubilair wordt in 10 jaar afgeschreven. Binnen het budget is de ruimte om deze kosten te dekken.

ICT werkplek;
In het budget ICT werkplek hebben een aantal mutaties plaatsgevonden.
Aan de ene kant is het budget verlaagd door een goedkoper contract (-/- € 7.800) voor het gebruik van Office 365.
Aan de andere kan hebben we het budget verhoogd voor de kapitaallasten (+9.000).
De verwachting is dat we in 2022 laptops en schermen aanschaffen ter waarde van € 50.000. De kapitaallasten hebben we verwerkt conform de vastgestelde nota activering- en afschrijvingsbeleid 2022. Hardware wordt in 5 jaar afgeschreven, jaarlijkse kosten zijn € 10.000.

Verdeelsleutel
De kosten voor facilitaire diensten worden op basis van de verhouding directe loonkosten verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

3.5 Bestuurskosten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Representatie/advies	€ 1.186	€ 2.133	€ 5.455	€ 3.547	€ 3.547	€ 3.547	€ 3.547
Accountantskosten	€ 25.800	€ 27.000	€ 30.000	€ 30.510	€ 30.510	€ 30.510	€ 30.510
Juridische ondersteuning	€ 92.637	€ 43.740	€ 60.477	€ 51.505	€ 51.505	€ 51.505	€ 51.505
Onvoorzien	€ 21.300	€ 15.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal bestuurskosten	**€ 140.923**	**€ 87.873**	**€ 195.932**	**€ 185.563**	**€ 185.563**	**€ 185.563**	**€ 185.563**

Representatie/advies
De begroting is verlaagd en in lijn gebracht met de voorgaande werkelijke kosten.

Juridische ondersteuning;
De afgelopen jaren zijn de juridische kosten structureel hoger dan begroot. Op basis van ervaringen is de inschatting is dat het begrote budget van € 51.500,- voldoende is.

Accountantskosten
De accountantskosten zijn €30.500,- en daarmee in overeenstemming met het contract.

Verdeelsleutel
De bestuurskosten worden op basis van de verhouding directe loonkosten verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's

Alle organisatiekosten worden verdeeld over de vier programma's die u vindt in het volgende hoofdstuk. De directe kosten kunnen direct naar de programma's worden verdeeld, andere kosten verdelen we via de overhead.

Organisatiekosten	Begroting 2023	Programma 1: VAV	Programma 2: LLV	Programma 3: DB	Programma 4: JW	Overhead
1. Personeelskosten	**€ 1.600.863**	€ 1.048.302	€ 122.196	€ 46.630	€ 11.866	€ 371.870
2. Bedrijfsvoering	**€ 186.906**					€ 186.906
3. Direct materiele kosten	**€ 342.693**	€ 276.470	€ 32.095	€ 12.247	€ 3.117	€ 18.764
4. Facilitaire diensten	**€ 92.099**					€ 92.099
5. Bestuurskosten	**€ 185.563**					€ 185.563
	€ 2.408.123	**€ 1.324.772**	**€ 154.290**	**€ 58.877**	**€ 14.982**	**€ 855.201**

Overhead naar programma's;		€ 729.839	€ 84.778	€ 32.352	€ 8.232	€ 855.201

Personeelskosten

Alle personeelskosten van de Frontoffice medewerkers en de planners zijn onder te verdelen in RGV en VAV kosten. Alle personeelskosten vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan programma 1 Vraagafhankelijk vervoer. Alle personeelskosten routegebonden vervoer worden verdeeld over de programma's 2, 3 en 4 op basis van het aantal unieke reizigers per vervoersoort in 2021.
Alle personeelskosten die niet direct zijn toe te rekenen aan de vervoerssoorten (VAV of RGV) worden aan de overhead toegerekend. De overhead verdelen we vervolgens over de programma's met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

Bedrijfsvoering

Op het gebied van de bedrijfsvoering krijgt PlusOV ondersteuning van de gemeente Lochem. Het gaat hierbij om ondersteuning op de PIOFACH taken: HRM, financiën, control, ICT, communicatie en inkoop. Ook de bankkosten en kosten voor verzekeringen vallen onder bedrijfsvoering.
De kosten voor bedrijfsvoering worden aan de overhead toegerekend. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

Direct materiële kosten

De kosten voor ICT infra en communicatie (drukwerk, website en dergelijke) vallen onder overhead. De overige direct materiële kosten rekenen we direct toe aan VAV of RGV.
De directe kosten voor RGV worden verdeeld over de programma's 2, 3 en 4 op basis van het aantal unieke reizigers in 2020. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

Facilitaire diensten

Onder facilitaire diensten nemen we de jaarlijkse huisvestingskosten mee. Ook de kantoormiddelen en de ICT-kosten voor de werkplekken van de medewerkers van PlusOV vallen hieronder.
De kosten voor facilitaire diensten rekenen we toe aan de overhead. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

Bestuurskosten
Onder bestuurskosten zijn ramingen opgenomen voor uitgaven van het bestuur, bijvoorbeeld als in incidentele gevallen externe ondersteuning noodzakelijk is en voor accountantskosten. Tevens is er bij bestuurskosten een post onvoorzien opgenomen.
De bestuurskosten worden aan de overhead toegerekend. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel indirecte personele kosten (zie paragraaf 3.1).

4. Programma's

Deze begroting bestaat uit vijf programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)
4. Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)
5. VERVALLEN (voorheen Aanvullend OV).

De organisatiekosten en vervoerskosten zijn over de verschillende programma's verdeeld. De vervoerkosten kunnen rechtstreeks worden toegerekend aan de verschillende programma's op basis van de betreffende vervoersstromen.

De organisatiekosten rekenen we deels direct toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De kosten voor overhead zijn doorbelast aan de programma's op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten vraagafhankelijk vervoer: directe loonkosten routegebonden vervoer.

De optimalisatiekosten worden niet toegerekend aan de programma's. Hiervoor vindt een onttrekking uit de reserve plaats.

Totaal Overzicht Programma's	**Begroting 2022**	**Begroting 2023**	**Begroting 2024**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**
Lasten					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 8.744.689	€ 7.746.616	€ 8.135.473	€ 8.529.289	€ 8.993.211
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.140.438	€ 2.994.053	€ 3.047.637	€ 3.099.674	€ 3.157.239
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 828.916	€ 830.202	€ 844.167	€ 857.314	€ 872.604
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 337.287	€ 352.954	€ 359.252	€ 365.358	€ 372.130
Pr. 5. Aanvullend OV	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen lasten	€ 100.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ -
Totaal lasten	**€ 13.151.331**	**€ 12.023.825**	**€ 12.386.528**	**€ 12.851.635**	**€ 13.395.184**
Baten					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 8.657.757	€ 7.746.616	€ 8.135.473	€ 8.529.289	€ 8.993.211
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.131.601	€ 2.994.053	€ 3.047.637	€ 3.099.674	€ 3.157.239
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 825.543	€ 830.202	€ 844.167	€ 857.314	€ 872.604
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 336.429	€ 352.954	€ 359.252	€ 365.358	€ 372.130
Pr. 5. Aanvullend OV	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen baten	€ 300.469	€ 100.000			
Totaal baten	**€ 13.251.800**	**€ 12.023.825**	**€ 12.386.528**	**€ 12.851.635**	**€ 13.395.184**
Saldo	**€ 100.469**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**

4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)

Wat willen we bereiken?

We willen mensen die een beperking ervaren in hun mobiliteit in staat stellen naar eigen inzicht en behoefte deel te nemen aan de maatschappij.

Wat gaan we daarvoor doen?

We bieden taxivervoer aan mensen die op basis van een mobiliteitsbeperking hiervoor door de gemeente zijn of worden geïndiceerd. Op basis van deze indicatie kunnen mensen voor sociaal-recreatief vervoer gebruik maken van het vervoer dat PlusOV regisseert.

Wat gaat het kosten?

Pr. 1 VAV	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten							
Organisatiekosten	€ 1.013.436	€ 1.129.191	€ 1.291.446	€ 1.324.772	€ 1.314.923	€ 1.289.771	€ 1.290.006
overhead		€ 585.846	€ 714.855	€ 729.839	€ 724.413	€ 710.556	€ 710.685
vervoerskosten	€ 4.870.561	€ 3.827.026	€ 6.738.388	€ 5.692.005	€ 6.096.137	€ 6.528.963	€ 6.992.520
Totaal lasten	€ 5.883.997	€ 5.542.063	€ 8.744.689	€ 7.746.616	€ 8.135.473	€ 8.529.289	€ 8.993.211
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 5.833.343	€ 4.602.039	€ 8.129.586	€ 7.433.269	€ 8.135.473	€ 8.529.289	€ 8.993.211
Bijdrage provincie		€ 806.402	€ 528.171	€ 270.687	€ -	€ -	€ -
Overige baten		€ 133.621		€ 42.660			
Totaal baten	€ 5.833.343	€ 5.542.063	€ 8.657.757	€ 7.746.616	€ 8.135.473	€ 8.529.289	€ 8.993.211
Resultaat	€ -50.654	€ -0	€ -86.932	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Uitgangspunt voor de vervoerskosten in 2023 is de inschatting dat in 2022 de vervoerskosten 80% zijn van de geïndexeerde kosten van 2019 (dus incl. stijgingen NEA-index en hogere kosten door de nieuwe aanbesteding). Dit is voor 2023 verhoogd met een stijging van 5% en voor de jaren daarna ook met 5%. Daarnaast is de aanname dat de kosten elkaar jaar stijgen met een NEA-index van 2%. Het contract met vervoerders in het VAV voorziet in een compensatie bij een onverwachte daling in de omzet door bijvoorbeeld een lockdown. Een eventuele tegemoetkoming op basis van het contract of een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

Baten

De provincie draagt tot en met 2023 nog bij aan dit programma door de Wmo-subsidie. Deze subsidie is vanaf 2021 afgebouwd.

In 2023 is € 50.000 begroot om te onttrekken uit de reserve optimalisatiekosten. Deze baat wordt verdeeld naar de vier programma's.

Het restant van de lasten wordt gedekt door een bijdrage van de gemeenten. Hierdoor zijn de baten altijd gelijk aan de lasten.

4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)

Wat willen we bereiken?

We willen alle leerlingen dagelijks veilig en op tijd op school en weer thuis brengen. Dit zo veel mogelijk met vaste chauffeurs, vaste routes en nette voertuigen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We verwerken de reizigersgegevens, die we van de gemeenten ontvangen, samen met de vervoerders in vervoersplannen. We zien toe op de correcte en tijdige uitvoering van het vervoer. Wij zijn bereikbaar voor reizigers en hun vertegenwoordigers wanneer ze vragen of opmerkingen hebben en handelen eventuele klachten snel en goed af. We rapporteren periodiek op basis van afgesproken KPI's aan onze opdrachtgevers.

Wat gaat het kosten?

Pr. 2 LLV	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2025
Lasten							
Organisatiekosten	€ 240.731	€ 156.232	€ 131.419	€ 148.146	€ 147.045	€ 144.232	€ 144.258
overhead		€ 78.587	€ 72.536	€ 81.402	€ 80.797	€ 79.252	€ 79.266
vervoerskosten	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.764.505	€ 2.819.795	€ 2.876.191	€ 2.933.715
Totaal lasten	€ 2.753.225	€ 3.544.722	€ 3.140.438	€ 2.994.053	€ 3.047.637	€ 3.099.674	€ 3.157.239
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 2.649.084	€ 3.528.316	€ 3.131.601	€ 2.989.287	€ 3.047.637	€ 3.099.674	€ 3.157.239
Overige baten		€ 16.406		€ 4.766	€ -	€ -	€ -
Totaal baten	€ 2.649.084	€ 3.544.722	€ 3.131.601	€ 2.994.053	€ 3.047.637	€ 3.099.674	€ 3.157.239
Resultaat	€ -104.141	€ -	€ -8.837	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Vervoerskosten routegebonden vervoer.

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggevallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV 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. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

Baten

In 2023 is € 50.000 begroot om te onttrekken uit de reserve optimalisatiekosten. Deze baat wordt verdeeld naar de vier programma's.

Het restant van de lasten wordt gedekt door een bijdrage van de gemeenten. Hierdoor zijn de baten altijd gelijk aan de lasten.

4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+)

Wat willen we bereiken?

We willen alle dagbestedingscliënten veilig en op tijd op hun bestemming en weer thuis brengen. Dit met zo veel mogelijk vaste chauffeurs, vaste routes en nette voertuigen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We verwerken de reizigersgegevens, die we van de gemeenten ontvangen, samen met de vervoerders in vervoersplannen en zien toe op de correcte en tijdige uitvoering van het vervoer. Wij zijn bereikbaar voor reizigers en hun vertegenwoordigers wanneer ze vragen of opmerkingen hebben en handelen eventuele klachten snel en goed af. We rapporteren periodiek op basis van afgesproken KPI's aan onze opdrachtgevers.

Wat gaat het kosten?

Pr. 3 DB	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2025
Lasten							
Organisatiekosten	€ 152.851	€ 93.482	€ 50.150	€ 62.085	€ 61.623	€ 60.445	€ 60.456
overhead		€ 47.022	€ 27.680	€ 34.114	€ 33.860	€ 33.213	€ 33.219
vervoerskosten	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 734.003	€ 748.683	€ 763.656	€ 778.930
Totaal lasten	€ 800.780	€ 876.233	€ 828.916	€ 830.202	€ 844.167	€ 857.314	€ 872.604
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 734.656	€ 866.417	€ 825.543	€ 828.204	€ 844.167	€ 857.314	€ 872.604
Overige baten		€ 9.816		€ 1.997	€ -	€ -	€ -
Totaal baten	€ 734.656	€ 876.233	€ 825.543	€ 830.202	€ 844.167	€ 857.314	€ 872.604
Resultaat	€ -66.124	€ -	€ -3.372	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer, dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggevallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV 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. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

Baten

In 2023 is € 50.000 begroot om te onttrekken uit de reserve optimalisatiekosten. Deze baat wordt verdeeld naar de vier programma's.

Het restant van de lasten wordt gedekt door een bijdrage van de gemeenten. Hierdoor zijn de baten altijd gelijk aan de lasten.

4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)

Wat willen we bereiken?

We willen alle jeugdigen die een beroep doen op ons vervoer veilig en op tijd op hun bestemming en weer thuis brengen. Dit met zo veel mogelijk vaste chauffeurs, vaste routes en nette voertuigen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We verwerken de reizigersgegevens die we van de gemeenten ontvangen samen met de vervoerders in vervoersplannen en zien toe op de correcte en tijdige uitvoering van het vervoer. Wij zijn bereikbaar voor reizigers en hun vertegenwoordigers wanneer ze vragen of opmerkingen hebben en handelen eventuele klachten snel en goed af. We rapporteren periodiek op basis van afgesproken KPI's aan onze opdrachtgevers.

Wat gaat het kosten?

Pr. 4 JW	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2025
Lasten							
Organisatiekosten	€ 49.198	€ 23.854	€ 12.761	€ 17.919	€ 17.786	€ 17.445	€ 17.449
overhead		€ 11.999	€ 7.043	€ 9.846	€ 9.773	€ 9.586	€ 9.588
vervoerskosten	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 325.189	€ 331.693	€ 338.327	€ 345.094
Totaal lasten	€ 334.327	€ 392.972	€ 337.287	€ 352.954	€ 359.252	€ 365.358	€ 372.130
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 313.043	€ 390.467	€ 336.429	€ 352.378	€ 359.252	€ 365.358	€ 372.130
Overige baten		€ 2.505		€ 576			
Totaal baten	€ 313.043	€ 392.972	€ 336.429	€ 352.954	€ 359.252	€ 365.358	€ 372.130
Resultaat	€ -21.284	€ -	€ -858	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggevallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV 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. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

Baten

In 2023 is € 50.000 begroot om te onttrekken uit de reserve optimalisatiekosten. Deze baat wordt verdeeld naar de vier programma's.

Het restant van de lasten wordt gedekt door een bijdrage van de gemeenten. Hierdoor zijn de baten altijd gelijk aan de lasten.

4.5 VERVALLEN Programma 5: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie)

Dit programma vervalt.
Met ingang van 3 april 2022 wordt het aanvullend openbaar vervoer door de provincie Gelderland uitgevoerd onder de naam haltetaxiRRReis. PlusOV speelt dan geen rol meer in deze vorm van vervoer.

4.6 Reserves

Algemene reserve

Sinds 2020 staat er niets in de algemene reserve. Alleen de twee bestemmingsreserves bevatten een saldo. In 2024 wordt de RG6 reserve opgeheven. Het resterende saldo gaat naar de algemene reserve.

Bestemmingsreserve RG6

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 doen aan de optimalisatiereserve.

In de tabel bij deze paragraaf is de verwachting van de stortingen en onttrekkingen per jaar weergegeven. Alleen het bestuur kan besluiten over de (hoogte van) stortingen en onttrekkingen uit deze reserve op basis van het jaarlijks te actualiseren plan van aanpak.

Bestemmingsreserve optimalisatiekosten

De organisatie is nog niet efficiënt genoeg en staat voor een grote verandering. Hiervoor zijn extra middelen nodig. Er is in de herziene begroting 2019 besloten om een bestemmingsreserve optimalisatiekosten te vormen. De middelen uit deze reserve gebruiken we om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie. Tot en met 2023 is er jaarlijks een bedrag begroot om te onttrekken als efficiency bijdrage en investeringsbijdrage. De te onttrekken investeringsbijdrage dient ter dekking van de optimalisatiekosten. In onderstaand overzicht is een specificatie opgenomen van de investeringsbijdragen die reeds onttrokken zijn uit de optimalisatiereserve.

Onttrekkingen investeringsbijdrage:

2021	**€**	**165.000**
Resultaat jaarekening 2020	**€**	**80.000**
infrastructuur	*€*	*5.000*
Telefooncentrale	*€*	*10.000*
Portaal RGV	*€*	*10.000*
Website	*€*	*7.000*
Analyse verminderen uitvraag	*€*	*8.000*
Aanbesteding planpakket VAV	*€*	*20.000*
Aanbesteding VAV vervoer	*€*	*20.000*
Bestuursbesluit dd 25-11-2021	**€**	**85.000**
Meewerk ontstaan door data-opschoning bij implementatie ontwikkeling automatische planner RGV (regieportaal)	*€*	*15.000*
Begeleiding Europese aanbesteding planpakket met automatische planning	€	10.000
Implementatiekosten planpakket: Opt1route met automatische planning	€	40.000
Consulentenmodule als onderdeel van het regieportaal	€	20.000

Onttrekking investeringsbijdrage uit optimalisatiereserve:

Hieronder vindt u de specificatie van de begrote stortingen en onttrekkingen in de algemene reserve en de beide bestemmingsreserves. Met de DAZ-gemeenten bedoelen we de gemeenten Deventer, Apeldoorn en Zutphen. De RG6-gemeenten betreffen de overige gemeenten.

Algemene reserve	**ultimo 2022**	**ultimo 2023**	**ultimo 2024**	**ultimo 2025**	**ultimo 2026**
Saldo 1-1	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ 301.389**	**€ 301.389**
Toevoeging saldo RG6 reserve			€ 301.389		
Saldo 31-12	**€ -**	**€ -**	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ 301.389**

Optimalisatiereserve	**ultimo 2022**	**ultimo 2023**	**ultimo 2024**	**ultimo 2025**	**ultimo 2026**
Saldo 1-1	**€ 84.531**	**€ 185.000**	**€ 35.000**	**€ 35.000**	**€ 35.000**
Toevoeging bijdrage DAZ-gemeenten	€ 300.469				
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -100.000	€ -50.000			
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -100.000	€ -100.000			
Saldo 31-12	**€ 185.000**	**€ 35.000**	**€ 35.000**	**€ 35.000**	**€ 35.000**

RG6 reserve	**ultimo 2022**	**ultimo 2023**	**ultimo 2024**	**ultimo 2025**	**ultimo 2026**
Saldo 1-1	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ -**	**€ -**
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve			€ -301.389		
Saldo 31-12	**€ 301.389**	**€ 301.389**	**€ -**	**€ -**	**€ -**

5.Overzicht van baten en lasten

Lasten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.721.514	€ 1.664.370	€ 1.664.007	€ 1.600.863	€ 1.582.960	€ 1.537.238	€ 1.537.665
2. Bedrijfsvoering	€ 167.013	€ 173.751	€ 183.781	€ 186.906	€ 186.906	€ 186.906	€ 186.906
3. Direct materiële kosten	€ 116.373	€ 133.948	€ 175.431	€ 342.693	€ 342.693	€ 342.693	€ 342.693
4. Facilitaire diensten	€ 117.792	€ 87.071	€ 88.737	€ 92.099	€ 92.099	€ 92.099	€ 92.099
5. Bestuurskosten	€ 140.923	€ 87.873	€ 195.932	€ 185.563	€ 185.563	€ 185.563	€ 185.563
Subtotaal organisatiekosten	**€ 2.263.615**	**€ 2.147.013**	**€ 2.307.889**	**€ 2.408.123**	**€ 2.390.220**	**€ 2.344.498**	**€ 2.344.926**
Optimalisatiekosten							
Investering	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ -
Subtotaal optimalisatiekosten	**€ 54.255**	**€ 61.360**	**€ 100.000**	**€ 100.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Vervoer							
Vraagafhankelijk vervoer	€ 4.870.561	€ 3.827.026	€ 6.738.388	€ 5.692.005	€ 6.096.137	€ 6.528.963	€ 6.992.520
Aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Leerlingenvervoer *1	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.764.505	€ 2.819.795	€ 2.876.191	€ 2.933.715
Dagbestedingsvervoer *2	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 734.003	€ 748.683	€ 763.656	€ 778.930
Jeugdwet vervoer *3	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 325.189	€ 331.693	€ 338.327	€ 345.094
Subtotaal vervoerskosten	**€ 8.383.723**	**€ 8.313.756**	**€ 10.743.441**	**€ 9.515.702**	**€ 9.996.308**	**€ 10.507.137**	**€ 11.050.258**
TOTAAL LASTEN	**€ 10.701.592**	**€ 10.522.129**	**€ 13.151.331**	**€ 12.023.825**	**€ 12.386.528**	**€ 12.851.635**	**€ 13.395.184**

*1 Kosten jaarrekening 2021 LLV zijn inclusief een afrekening over 2018-2019 van € 786.050

*2 Kosten jaarrekening 2021 DB zijn inclusief een afrekening over 2018-2019 van € 80.449

*3 Kosten jaarrekening 2021 JW zijn inclusief een afrekening over 2018-2019 van € 70.670

Baten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Organisatie							
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 130.616	€ 133.881	€ 68.614	€ 35.165	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten	€ 1.883.111	€ 1.834.510	€ 2.139.275	€ 2.322.958	€ 2.390.220	€ 2.344.498	€ 2.344.926
Bijdrage DAZ-gemeenten	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 9.947	€ 14.820	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige baten	€ 14.195	€ 13.801	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve		€ 150.000		€ 50.000			
Subtotaal organisatie	**€ 2.477.899**	**€ 2.147.012**	**€ 2.508.358**	**€ 2.408.123**	**€ 2.390.220**	**€ 2.344.498**	**€ 2.344.926**
Optimalisatie							
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ 85.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ -
Subtotaal Optimalisatie	**€ -**	**€ 85.000**	**€ 100.000**	**€ 100.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Vervoer							
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 874.825	€ 672.521	€ 459.557	€ 235.522	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 3.995.736	€ 3.154.505	€ 6.278.831	€ 5.456.483	€ 6.096.137	€ 6.528.963	€ 6.992.520
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.764.505	€ 2.819.795	€ 2.876.191	€ 2.933.715
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 734.003	€ 748.683	€ 763.656	€ 778.930
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 325.189	€ 331.693	€ 338.327	€ 345.094
Subtotaal Vervoer	**€ 8.383.723**	**€ 8.313.756**	**€ 10.743.441**	**€ 9.515.702**	**€ 9.996.308**	**€ 10.507.137**	**€ 11.050.258**
TOTAAL BATEN	**€ 10.861.622**	**€ 10.545.768**	**€ 13.251.800**	**€ 12.023.825**	**€ 12.386.528**	**€ 12.851.635**	**€ 13.395.184**
Resultaat voor bestemming	**€ 160.030**	**€ 23.639**	**€ 100.469**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**

6. Paragrafen

6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Financiële kengetallen

Wij zijn verplicht op basis van het BBV (verslaggevingsvoorschriften) om enkele financiële kengetallen op te nemen. Deze kengetallen nemen we zowel in de begroting als in de jaarrekening op. De kengetallen zijn met name bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken.

kengetallen	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Netto schuldquote	11%	-4%	-2%	-2%	-2%	-2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	11%	-4%	-2%	-2%	-2%	-2%
Solvabiliteitsratio	5%	13%	8%	8%	8%	8%
Structurele exploitatieruimte	-2%	1%	-1%	0%	0%	0%

Netto schuldquote

Dit kengetal geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast van de gemeenschappelijke regeling ten opzichte van de omzet. Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken.

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Zie netto schuldquote.
De vervoerscentrale verstrekt geen leningen, daardoor wijzigt deze ratio niet.

Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de Vervoerscentrale in staat is aan de financiële verplichtingen te voldoen. De solvabiliteitsratio wordt berekend op basis van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Je ziet dat dit percentage afloopt naarmate het saldo van de reserves ook afloopt.

Structurele exploitatieruimte

Dit kengetal is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte een organisatie heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is.
Dit kengetal heeft geen toegevoegde waarde voor PlusOV, omdat alle structurele en incidentele lasten gedekt worden door bijdragen van de deelnemende gemeenten en de provincie Gelderland. Hierdoor zal dit kengetal altijd de nul procent benaderen.

Risico's

Elke organisatie kent risico's in de bedrijfsvoering.
In de kadernota hebben we enkele risico's benoemd, deze behandelen we hieronder.

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 overgang naar een nieuw planpakket vergt veel van de organisatie en brengt uitvoeringsrisico's met zich mee.
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. Als het pakket naar behoren werkt, zal het risico in 2023 vervallen zijn.

2. 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) hebben de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later effect. Op basis van de huidige realistische planning nemen we de modules consulentenmodule en de module routebeheer in Q1 2022 in gebruik. Daarmee is dit project afgerond.

3. Continuïteitsbijdrage doelgroepenvervoer

Sinds 1 juli 2020 roepen Rijk en de VNG op om op basis van de lokale situatie en in overleg met de gecontacteerde vervoerder gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Op deze oproep volgde een concreter advies van de VNG over hoe en onder welke voorwaarden om te gaan met de door de vervoerders gemiste omzet als gevolg van corona. PlusOV heeft tot en met het jaar 2020 een continuïteitsbijdrage verleend en financieel afgehandeld.
In januari 2022 heeft de VNG een advies gegeven over het verstrekken van een continuïteitsbijdrage tot 30 juni 2022. Het advies voorziet in een tegemoetkoming voor de gemiste omzet onder een aantal randvoorwaarden.
Voor het routegebonden vervoer hebben we de vervoerskosten voor vervoersjaar 2023 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 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; wordt er meer dan 20% van de uren niet afgenomen van de capaciteit zoals in het Perioderooster is aangegeven, dan wordt voor de duur van het perioderooster een afnamegarantie gegeven van 80% van de uren tegen het beschikbaarheidstarief. 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 continuïteitsbijdrage maar met de minimale kosten van deze afnamegarantie.

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

4. Prijs- en volumerisico

In de kadernota en begroting gaan we uit van een stijging van de inflatie met 1,7% voor de organisatiekosten (niet cumulatief). Voor de NEA-index hanteren we voor 2023 een stijging van 3,5%. Daarnaast is de aanname dat de vervoerskosten elkaar jaar stijgen met een NEA-index van 2%. Bij het opstellen van de begroting is er altijd een prijsrisico. De onzekerheid over het prijsrisico is echter groter dan in voorgaande jaren. Naast hogere personeelskosten in de taxibranche door schaarste op de arbeidsmarkt, stijgende kosten voor brandstof en een oplopende inflatie zijn er ook geopolitieke ontwikkelingen waar het effect moeilijk is in te schatten.

De NEA-index voor 2023 wordt in oktober 2022 bekend gemaakt, er is nog geen voorspelling gedaan naar aanleiding van de actualiteit. Wel geeft de opsteller van de index aan dat wanneer de brandstofprijzen structureel op dit niveau blijven alleen daardoor al de NEA-index 4% kan stijgen. Voordat de begroting 2023-2026 in juli door het bestuur wordt vastgesteld zal opnieuw beoordeeld worden hoe de (prijs)ontwikkeling is geweest en wat de verwachting is ten aanzien van de structurele invloed op de begroting. Indien nodig zal er een wijziging plaatsvinden.

Het volumerisico heeft betrekking op het vervoersvolume. Het vervoersvolume is door veranderend reizigersgedrag als gevolg van corona lager ingeschat dan in vorige begrotingen. Uitgangspunt is een jaarlijkse toename van het vervoersvolume van 5% vanaf 2023. Het is onzeker wat de effecten van corona zijn op het vervoersvolume voor de komende jaren.

6.2 Financiering

Betalingsverkeer

Voor het betalingsverkeer maakt PlusOV gebruik van een bankrekening zonder kredietfaciliteit bij de BNG Bank te Den Haag.

Vlottende financiering

Bij liquiditeitstekorten voorziet de gemeente Lochem de vervoerscentrale van de benodigde liquide middelen. Voor de kortlopende financiering is geen rente begroot.

Vaste financiering

De vervoerscentrale heeft geen langlopende leningen afgesloten.

Schatkistbankieren

De decentrale overheden en ook gemeenschappelijke regelingen zijn verplicht om overtollige financiële middelen bij het Rijk of bij andere overheden uit te zetten en ontvangen van het Rijk op de deposito's een rentevergoeding die gelijk is aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt op leningen die ze op de markt aangaat. Alleen de overtollige middelen die het bedrag van € 1.000.000 (het drempelbedrag voor PlusOV) te boven gaan, moeten bij het Rijk of andere overheden gestald worden.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet voor het jaar 2022 bedraagt € 1.022.025. De kasgeldlimiet wordt berekend door het totaalbedrag van de primitieve jaarbegroting te vermenigvuldigen met 8,5 % en heeft een minimumbedrag van € 300.000. Tot het bedrag van de kasgeldlimiet mogen kortlopende geldleningen worden aangetrokken.

6.3 Bedrijfsvoering

De directeur voert de bedrijfsvoering uit binnen het mandaat van de gemeenten.
Het plan van aanpak kostenreductie, de organisatieomvang en de voorgenomen investeringen zoals genoemd in de kadernotitie lichten we hier verder toe.

Plan van aanpak kostenreductie

Het plan van aanpak kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het Bestuur. Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd worden. Hiervan zijn er eind 2021 inmiddels 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. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer

De volgende activiteiten zijn gestart maar nog niet afgrond:

1. **Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal**
   Doel: Kwaliteit van de planning verbeteren, zodat er geen handmatige invoer meer is van mutaties die vanuit de gemeenten worden aangeleverd. We willen voorkomen dat er door PlusOV invoerfouten ontstaan bij het invoeren van de gegevens. Tevens willen we voorkomen dat er mutaties komen die niet mogelijk zijn.
   Status: Start 1 februari 2020 en realisatie 31 december 2021 waarna de implementatie moet plaatsvinden.

2. **Vervanging Cabman centrale door planautomaat voor RGV** (Het Regieportaal)
   Doel: Vereenvoudigen van planningswerkzaamheden en overdracht tussen systemen, zodanig dat de routes in het portaal kunnen worden gepland met een directe koppeling naar de pakketten van de vervoerders. Deze directe koppeling (API) moet nog gerealiseerd worden. De API-koppeling maakt uitwisseling van gegevens over en weer mogelijk. Resultaat is een actuele en foutloze uitwisseling van gegevens. De kwaliteit van het vervoer neemt toe. PlusOV en vervoerder besparen tijd omdat er geen correcties nodig zijn.
   Status: start 1 januari 2020, volledige realisatie 01-09-2022.

3. **Internetboekingen verhogen**
   Doel: Internetboekingsportaal verbeteren en stimuleren dat reizigers online boeken, zodat het aantal telefonische boekingen gaat afnemen. De nieuwe software voor het VAV (Opt1route) voorziet hierin. Deze verbetering vergt implementatietijd en tevens “opvoedtijd”. We zullen de reizigers actief moeten gaan benaderen om boekingen via de website te doen. Door meer boekingen via internet daalt het aantal telefonische boekingen. Verwachting is 40% minder telefonische boekingen in 2027.
   Status: start: 1 juni 2021, implementatie: vanaf 1 juni 2021 tot 1 januari 2023.

4. **Vervanging Cabman centrale voor VAV (Opt1route is de nieuwe software)**
   Doel: Via een Europese aanbesteding is de keuze gemaakt voor het planpakket Opt1Route. Dit is een planpakket waarmee PlusOV een aantal belangrijke organisatiedoelstellingen kan realiseren op het gebied van kwaliteit en kostenefficiëntie. Opt1Route maakt kostenbesparingen mogelijk door:
   - vermindering van het aantal in te kopen diensten wat nodig is om de ritvolumes binnen afgesproken servicelevels uit te voeren.
   - verhoging van de productiviteit van de regiemedewerkers naar meer voertuigen per planner.
   - verkorting van de benodigde tijd om een telefonische ritboeking te doen.
   - verhoging van het percentage ritboekingen via de boeking website.
   - door continue bewaking van de stiptheid van de uitvoering door de automatische planner en het proactief signaleren van dreigende overschrijdingen ondersteunt Opt1Route ook de kwaliteitsdoelstellingen van PlusOV.

   Status: start 1 september 2020, realisatie 30-06-2022

De volgende nieuw aan het PvA toegevoegde acties starten in 2022:

5. **Route-app RGV**
   Doel: Klantinformatie via een app op maat verstrekken, zodat de ouders/verzorgers of reiziger bijvoorbeeld kan zien waar de taxi zich bevindt, wie de chauffeur is en wat de verwachte/ gerealiseerde aankomsttijd van de taxi is. Bij PlusOV ontstaat een tijdsbesparing door minder inkomende telefoontjes van ouders/ verzorgers over absenties, en vragen over de geplande ritten.
   Status: start 1 januari 2022 en realisatie Q4 2022

6. **Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer (eerder opgenomen als “Openingstijden PlusOV”)**
   Doel: 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 met gemeenten waar mogelijk te optimaliseren in het doelgroepenvervoer. Eerder was dit actiepunt beperkt tot de openingstijden PlusOV. Nu is er gekozen voor verbreding van dit thema voor een integrale aanpak. De uitvoering volgt na de implementatie van de nieuwe software voor het VAV (Opt1route).
   Status: start notitie uitwerken 1 april 2022 en besluitvorming Q3 2022 en implementatie in 2023.

Investeringen

In 2021 heeft het bestuur een viertal investeringen ten laste van de optimalisatiereserve (2022 en 2023) goedgekeurd voor € 175.000. Ook de komende jaren zijn in de begroting middelen beschikbaar om te investeren en daarmee verdere efficiency te realiseren. Voor 2023 zal opnieuw een investeringsplan worden ingediend bij het bestuur.
De goedgekeurde investeringen zijn:

1. Ontwikkelen en implementeren van een API voor het routegebonden vervoer
2. Ontwikkelen en beschikbaar stellen van een app voor ouders/verzorgers/reizigers in het RGV
3. Opzetten, uitvoeren en terugkoppelen van een verdiepend klanttevredenheidsonderzoek (KTO) voor het vraagafhankelijke vervoer en een jaarlijks KTO voor het routegebonden vervoer.
4. De eenmalige implementatiekosten voor de VAV-software.

Eind 2022 onderzoeken we wat de voordelen en kosten zijn van een app voor de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. Bij een positief besluit nemen we deze app in 2023 in gebruik.

Komende jaren zal de 'zero emissie' voor het doelgroepenvervoer bij PlusOV vorm gaan krijgen. De toepassing van zero-emissievoertuigen draagt bij aan de CO2-reductie zoals afgesproken in het klimaatakkoord van Parijs en zorgt ook voor vermindering van luchtverontreiniging.

Organisatieomvang
Per 31-12-2021 is de bezetting 26,81 fte. De geplande formatie sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren en daarmee worden de doelstellingen gerealiseerd. De formatie voor komende jaren (jaarultimo) is weergegeven in onderstaande tabel.

Jaarultimo formatie	FTE
2022	26,25
2023	23,29
2024	22,89
2025	22,49

De kosten voor een gedwongen afvloeiing van personeel komen ten laste van het boekjaar 2022. Deze kosten komen ten laste komen van het jaar waarin de medewerkers uit dienst gaan. Op basis van de huidige kennis is de verwachting dat dit 2022 is. Inschatting is dat verdere krimp ontstaat door geen medewerkers meer in te lenen en via natuurlijk verloop.

6.4 Verbonden partijen

De vervoerscentrale heeft geen bestuurlijke en financiële belangen in privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties.

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2023

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer (Maatwerkdienstverlening 18+)	€ 2.921.990	€ 305.600	€ 1.614.333	€ 536.562	€ 124.584	€ 197.642	€ 481.376	€ 487.781	€ 763.401	€ 270.687	€ 7.703.956
* vervoer	€ 2.214.291	€ 215.908	€ 1.169.567	€ 393.984	€ 72.067	€ 117.003	€ 335.577	€ 381.313	€ 556.775	€ 235.522	€ 5.692.005
* Organisatie	€ 707.699	€ 89.692	€ 444.767	€ 142.578	€ 52.517	€ 80.639	€ 145.799	€ 106.468	€ 206.627	€ 35.165	€ 2.011.951
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)		€ 476.899		€ 667.695	€ 256.127	€ 563.901	€ 586.001	€ 438.665			€ 2.989.287
* vervoer		€ 444.259		€ 615.810	€ 237.016	€ 534.556	€ 532.944	€ 399.921			€ 2.764.505
* Organisatie		€ 32.640		€ 51.885	€ 19.111	€ 29.345	€ 53.057	€ 38.744			€ 224.782
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)		€ 169.767		€ 136.021	€ 44.141	€ 96.267	€ 256.238	€ 125.771			€ 828.204
* Vervoer		€ 156.088		€ 114.277	€ 36.131	€ 83.969	€ 234.003	€ 109.534			€ 734.003
* Organisatie		€ 13.679		€ 21.744	€ 8.009	€ 12.298	€ 22.235	€ 16.237			€ 94.202
4. Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)		€ 79.720		€ 95.603	€ 6.713	€ 34.222	€ 57.297	€ 78.823			€ 352.378
* Jeugdvervoer		€ 75.773		€ 89.328	€ 4.401	€ 30.672	€ 50.879	€ 74.136			€ 325.189
* Organisatie		€ 3.948		€ 6.276	€ 2.312	€ 3.549	€ 6.417	€ 4.686			€ 27.188
Totale bijdrage per gemeente	**€ 2.921.990**	**€ 1.031.986**	**€ 1.614.333**	**€ 1.435.882**	**€ 431.564**	**€ 892.032**	**€ 1.380.912**	**€ 1.131.039**	**€ 763.401**	**€ 270.687**	**€ 11.873.825**

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over 2023.
De gemeenten moeten er rekening mee houden dat de btw (9%) op het routegebonden vervoer een last is voor de gemeente.

Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2023-2026

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer											
2023	€ 2.921.990	€ 305.600	€ 1.614.333	€ 536.562	€ 124.584	€ 197.642	€ 481.376	€ 487.781	€ 763.401	€ 270.687	**€ 7.703.956**
2024	€ 3.218.136	€ 338.967	€ 1.703.426	€ 603.574	€ 138.395	€ 218.192	€ 535.799	€ 539.297	€ 839.685	€ -	**€ 8.135.473**
2025	€ 3.380.488	€ 354.652	€ 1.783.738	€ 633.103	€ 143.314	€ 226.148	€ 560.216	€ 567.638	€ 879.993	€ -	**€ 8.529.289**
2026	€ 3.569.531	€ 373.372	€ 1.879.068	€ 667.784	€ 149.707	€ 236.397	€ 589.490	€ 600.272	€ 927.590	€ -	**€ 8.993.211**
2. Leerlingenvervoer											
2023	€ -	€ 476.899	€ -	€ 667.695	€ 256.127	€ 563.901	€ 586.001	€ 438.665	€ -	€ -	**€ 2.989.287**
2024	€ -	€ 486.228	€ -	€ 680.717	€ 261.127	€ 574.991	€ 597.382	€ 447.191	€ -	€ -	**€ 3.047.637**
2025	€ -	€ 494.658	€ -	€ 692.274	€ 265.592	€ 585.327	€ 607.226	€ 454.598	€ -	€ -	**€ 3.099.674**
2026	€ -	€ 503.908	€ -	€ 705.097	€ 270.527	€ 596.456	€ 618.325	€ 462.926	€ -	€ -	**€ 3.157.239**
3. Dagbestedingsvervoer											
2023	€ -	€ 169.767	€ -	€ 136.021	€ 44.141	€ 96.267	€ 256.238	€ 125.771	€ -	€ -	**€ 828.204**
2024	€ -	€ 173.075	€ -	€ 138.603	€ 44.972	€ 98.114	€ 261.221	€ 128.182	€ -	€ -	**€ 844.167**
2025	€ -	€ 175.994	€ -	€ 140.513	€ 45.554	€ 99.588	€ 265.563	€ 130.102	€ -	€ -	**€ 857.314**
2026	€ -	€ 179.244	€ -	€ 142.894	€ 46.307	€ 101.338	€ 270.436	€ 132.384	€ -	€ -	**€ 872.604**
4. Jeugdwetvervoer											
2023	€ -	€ 79.720	€ -	€ 95.603	€ 6.713	€ 34.222	€ 57.297	€ 78.823	€ -	€ -	**€ 352.378**
2024	€ -	€ 81.290	€ -	€ 97.475	€ 6.832	€ 34.883	€ 58.402	€ 80.369	€ -	€ -	**€ 359.252**
2025	€ -	€ 82.759	€ -	€ 99.176	€ 6.877	€ 35.440	€ 59.315	€ 81.791	€ -	€ -	**€ 365.358**
2026	€ -	€ 84.336	€ -	€ 101.036	€ 6.969	€ 36.079	€ 60.375	€ 83.334	€ -	€ -	**€ 372.130**
Totaal											
2023	€ 2.921.990	€ 1.031.986	€ 1.614.333	€ 1.435.882	€ 431.564	€ 892.032	€ 1.380.912	€ 1.131.039	€ 763.401	€ 270.687	**€ 11.873.825**
2024	€ 3.218.136	€ 1.079.560	€ 1.703.426	€ 1.520.369	€ 451.327	€ 926.181	€ 1.452.804	€ 1.195.040	€ 839.685	€ -	**€ 12.386.528**
2025	€ 3.380.488	€ 1.108.063	€ 1.783.738	€ 1.565.066	€ 461.337	€ 946.504	€ 1.492.320	€ 1.234.128	€ 879.993	€ -	**€ 12.851.635**
2026	€ 3.569.531	€ 1.140.861	€ 1.879.068	€ 1.616.812	€ 473.510	€ 970.269	€ 1.538.626	€ 1.278.917	€ 927.590	€ -	**€ 13.395.184**

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over de jaren 2023-2026.
De gemeenten moeten er rekening mee houden dat de btw (9%) op het routegebonden vervoer een last is voor de gemeente.

Bijlage 3: 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.

Bijlage 4: Geprognosticeerde balans

Omschrijving	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026
Activa					
Materiele vaste activa	205	59.377	47.000	34.624	22.477
Uitzettingen korter dan een jaar					
* Vorderingen op openbare lichamen	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
* Rekening courant verhouding met het Rijk	3.600.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
* Overige vorderingen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
* Liquide middelen	149.684	200.000	200.000	200.000	200.000
Overlopende activa	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
Totaal	**4.451.389**	**4.460.877**	**4.448.500**	**4.436.124**	**4.423.977**

Omschrijving	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2025
Passiva					
Reserves	471.389	336.389	336.389	336.389	336.389
Resultaat	100.469	-	-	-	-
Opgenomen langlopende geldleningen	-	-	-	-	-
Vlottende schulden korter dan een jaar					
* Overige vlottende schulden	100.000	350000	350000	350000	350000
Overlopende passiva	3.779.530	3.774.488	3.762.111	3.749.735	3.737.588
Totaal	**4.451.389**	**4.460.877**	**4.448.500**	**4.436.124**	**4.423.977**