Kadernota 2027-2030 Vervoerscentrale Stedendriehoek (PlusOV)

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Financiële uitgangspunten 4
2.1 Indexering 4
2.2 Btw en vennootschapsbelasting 5
2.3 Kostenverdeelsystematiek 5
2.4 Reserves 5
2.5 Onzekerheid over de deelnemende gemeenten aan de GR PlusOV 6

3. Inhoudelijk en financieel perspectief 7
3.1 Organisatiekosten 7
3.2 Het vervoersvolume en de vervoerskosten 7

4. Risico's en maatregelen 12

Bijlage 1: Kostenverdeelsystematiek 13

Bijlage 2: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer per gemeente (1) . 14

Bijlage 3: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten routegebonden vervoer per gemeente (1) ... 18

1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota van Vervoerscentrale Stedendriehoek (PlusOV) voor de begrotingsperiode 2027-2030. PlusOV stelt zelf geen beleid vast maar voert taken uit in opdracht van de deelnemende gemeenten. Beleidsmatige kaders zijn daarom niet opgenomen in deze nota.

PlusOV is een bedrijfsvoeringsorganisatie voor het doelgroepenvervoer in de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. De organisatie is verantwoordelijk voor de efficiënte planning van veilig en comfortabel vervoer binnen de kaders van de dienstverleningsovereenkomst. Daarnaast beheert PlusOV de organisatiekosten, waaronder personeels- en bedrijfsvoeringskosten.

Het beleid voor toegang tot het vervoer wordt vastgesteld door de deelnemende gemeenten. Zij hebben daarmee invloed op het vervoersvolume en daarmee de vervoerskosten.

Deze kadernota bevat de uitgangspunten voor de conceptbegroting die in het voorjaar van 2026 wordt gepresenteerd. Conform de Gemeenschappelijke Regeling stelt het bestuur de kadernota vast vóór 1 januari. Uiterlijk 30 april worden de kadernota en conceptbegroting aangeboden aan de gemeenteraden. De definitieve begroting wordt vastgesteld na verwerking van eventuele zienswijzen.

De komende jaren ligt de focus van PlusOV op:

1. Verbetering van de ketensamenwerking tussen reizigers, gemeenten, vervoerders en PlusOV;
2. Beheersing van organisatie- en vervoerskosten;
3. Ondersteuning van gemeenten bij het betaalbaar en beschikbaar houden van vervoer voor mensen die hier afhankelijk van zijn.

Het realiseren van alle ritaanvragen met behoud van klanttevredenheid en beheersbare kosten blijft een groeiende uitdaging. Medewerkers van PlusOV blijven zich inzetten voor de missie: ‘Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is’.



2. Financiële uitgangspunten

2.1 Indexering

Inflatiepercentage

Voor de begroting hanteren we de consumentenprijsindex (CPI) zoals opgenomen in de gemeentefondscirculaire van september 2025. Het verwachte inflatiepercentage voor de exploitatie in 2027 bedraagt 2,3%. Deze index wordt toegepast op de organisatiekosten, exclusief loonkosten.

Tabel 4.2.2 Prijsindexen CPB* MEV 2026 en CEP 2025**						
mutaties per jaar in %	2025	2026	2027	2028	2029	2030***
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	3,6	2,5	2,5	2,6	2,5	2,5
Prijs nationale bestedingen (pnb)	3,3	2,4	2,5	2,6	2,5	2,5
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	3,2	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2
Loonvoet sector overheid	6,0	2,9	5,1	4,2	4,5	4,5
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	6,2	2,6	5,7	4,6	4,3	4,3
Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi)	3,3	2,5	2,5	2,6	2,4	2,4
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	2,9	2,4	2,2	2,2	2,3	2,3
* toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngegevenstabel						
** 2026 is op basis van de MEV 2026, 2025 en 2027 - 2029 is op basis van de CEP 2025						
*** cijfers 2029 zijn doorgetrokken naar 2030						

Ontwikkeling loonkosten gemeenten

De huidige CAO loopt van 1 april 2025 tot en met 31 maart 2027. Voor de begrotingsperiode (2027–2030) verwachten we een stijging van de personeelskosten. Hiervoor gebruiken we de CPB-raming “Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers”, met een verwacht percentage van 5,7% in 2027. Ook de kosten voor ondersteuning door de gemeente Lochem (loonkosten) worden hiermee geïndexeerd.

Index vervoer

De vervoerskosten volgen de NEA-index. Voor 2026 is deze vastgesteld op 4,1%. In de al vastgestelde begroting voor 2026 was 4,6% als langjarig gemiddelde opgenomen, dit blijft ongewijzigd.
Voor 2027–2030 hanteren we een verwachte gemiddelde NEA-index van 5,2%, gebaseerd op het gemiddelde van de afgelopen vijf jaar.
De historische en begrote CPI- en NEA-percentages zijn opgenomen in de volgende twee tabellen. De percentages voor 2027–2030 worden toegepast op de betreffende begrotingsjaren.

Historische inflatie en NEA-index

Jaar	Inflatie in % (cpi)	NEA-index in %
2021	2,7	1,0
2022	10,0	3,5
2023	3,8	13,7
2024	3,3	3,4
2025	n.t.b.	1,5
2026	n.t.b.	4,1

Begrote inflatie en NEA-index

Jaar	Inflatie in % (cpi)	NEA-index in %
2026	2,4	4,6
2027	2,3	5,2
2028	2,2	5,2
2029	2,2	5,2
2030	2,2	5,2

2.2 Btw en vennootschapsbelasting

Belasting toegevoegde waarde (btw)

PlusOV wordt volledig aangemerkt als btw-ondernemer. Dit betekent dat alle betaalde btw via de aangifte omzetbelasting wordt teruggevraagd en alle ontvangen btw wordt afgedragen. Alle bedragen in de begroting zijn daarom exclusief btw weergegeven.
De deelnemende gemeenten treden voor het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer) niet op als btw-ondernemer. Hierdoor vormt de btw op deze vervoersdiensten een niet-verrekenbare kostenpost voor gemeenten. Zij dienen deze btw-last mee te nemen in hun eigen begroting.

Vennootschapsbelasting

PlusOV is sinds 2017 vennootschapsbelastingplichtig. Het vervoer voor andere instanties dan de deelnemers (de gemeenten) valt onder de belastingplicht. PlusOV voert geen activiteiten uit voor andere instanties dus de aangifte zal altijd nihil zijn.

2.3 Kostenverdeelsystematiek

In de begroting 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.

De opbrengst van de eigen bijdrage voor vraagafhankelijk vervoer is niet opgenomen in de begroting van PlusOV, maar in die van de individuele gemeenten. PlusOV incasseert deze bedragen namens de gemeenten en draagt ze aan hen af. In 2024 bedroeg de eigen bijdrage €718.000, goed voor 12,5% van de totale vraagafhankelijke vervoerskosten.

2.4 Reserves

PlusOV heeft alleen een Algemene Reserve.

Algemene reserve

In artikel 23 van de GR Basismobiliteit is vastgelegd dat het bestuur een algemene reserve in kan stellen om bedrijfsmatige risico's op te vangen. Het saldo van de Algemene reserve is op 31-12-2024 € 89.809. Met het vaststellen van de jaarrekening wordt er een besluit genomen over de bestemming van het resultaat.
Er worden geen dotaties en onttrekkingen verwacht in de begroting 2027.

2.5 Onzekerheid over de deelnemende gemeenten aan de GR PlusOV

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer heeft in juli 2025 het bestuur van PlusOV geïnformeerd dat het besluit is genomen om de procedure tot mogelijke uittreding uit de Gemeenschappelijke Regeling PlusOV in gang te zetten. Conform de procedure in de GR PlusOV is een onafhankelijke registeraccountant in september gestart om een beëindigingsplan op te stellen voor het bestuur van PlusOV. Op basis van dit plan neemt de gemeente Deventer een definitief besluit over uittreding.
De gemeenteraad van Brummen heeft in het voorjaar 2025 besloten dat de gemeente op de lange termijn niet zelfstandig kan blijven. In 2025 wordt onderzocht met wie Brummen het beste kan samengaan: met de gemeente Rheden of met de gemeente Zutphen. In januari 2026 neemt de raad hierover een principebesluit. Een nieuwe gemeente kan op z'n vroegst beginnen op 1 januari 2029.
De gemeente Brummen organiseert zowel het RGV als het VAV bij de GR PlusOV. De gemeente Rheden is geen deelnemer aan de GR PlusOV. De gemeente Zutphen maakt alleen gebruik van het vraagafhankelijk vervoer bij PlusOV.
In deze kadernota 2027-2030 is geen rekening gehouden met de effecten van een eventuele uittreding of gemeentelijke fusie, omdat er nog onvoldoende informatie bekend is om de mogelijke impact in beeld te brengen. In deze kadernota zijn alleen die zaken verwerkt waar een formeel besluit over is genomen.

3. Inhoudelijk en financieel perspectief

De lasten in de begroting van PlusOV bestaan uit organisatiekosten (ca. 20%) en vervoerskosten (ca. 80%). Van de organisatiekosten is ongeveer 70% toe te schrijven aan personeelskosten.

3.1 Organisatiekosten

Organisatieomvang

Hieronder staat een overzicht met de werkelijke en geplande bezetting in fte aan het begin van het jaar (incl. inleen).

Aantal fte begin van jaar	2021	2022	2023	2024	2025	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan	2030 Plan
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	23,1	23,8	23,4	22,0	22,0	22,0	22,0

Op basis van deze bezetting kan invuling worden geven aan de afgesproken Kpi's en resultaten zoals opgenomen in de DVO's.

3.2 Het vervoersvolume en de vervoerskosten

Het vraagafhankelijk vervoer

De opbouw van de begroting voor de vervoersvolumes en vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer

De deelnemende gemeenten leveren hun prognoses aan voor de ontwikkeling van het aantal deelnemers in het doelgroepenvervoer voor de periode 2027–2030. Gemeenten beschikken over relevante data en inzicht in demografische trends en beleidskeuzes. Deze input stelt PlusOV in staat om de vervoerskosten per gemeente realistischer en specifieker te begroten.

Op basis van de door gemeenten aangeleverde gegevens heeft PlusOV de ontwikkeling van vervoersvolume en vervoerskosten geprognosticeerd. De berekening is als volgt opgebouwd:

1. Deze verwachte ontwikkeling in het aantal unieke reizigers per gemeente is vertaald naar een raming, waarbij de groei in het aantal unieke reizigers leidend is. Het aantal unieke reizigers is eind 2025 ca. 7.585 en er is een beperkte groei naar 7.884 (+ 3,9%) eind 2030.
2. Het totaal van de begrote deelnemers, hun ritten en ritafstand wordt vertaald met reiseenheden (RE). Een rekeneenheid waarin het vervoersvolume samen met starttarief, kilometers en indicaties zijn verwerkt.
   (Toelichting:1 km = 1 RE; 1 Start = 6 RE; 1 solo km = 1,25 RE; 1 rolstoel km = 1,25 RE).
3. De NEA-index zorgt voor een jaarlijkse kostenstijging in de begrotingsperiode van gemiddeld 5,2% (5-jaarsgemiddelde).
4. De totale begroting van PlusOV voor de vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer is opgebouwd uit de som van de negen gemeentelijke begrotingen.

De uitgangspunten in de begroting van het vervoersvolume en vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling in de volumes aan in de afgelopen jaren.

	2023	Groei	2024	Groei	Prognose 2025 *	Groei
Aantal pashouders	13.319	1%	13.190	-1%	12.611	-4%
Aantal unieke reizigers	7.696	3%	7.762	3%	7.585	-2%
Aantal ritten	264.846	9%	288.892	10%	277.216	-4%
Aantal gereden km.	1.665.710	8%	1.831.216	10%	1.755.662	-4%
Aantal reiseenheden	3.318.398	8%	3.600.709	9%	3.494.805	- 3%

* voor 2025 is een inschatting gemaakt van het vierde kwartaal.

Na een aantal jaren van groei in het vervoersvolume zien we in 2025 een daling. Voor het jaar 2026 was bij het opstellen van de begroting (in 2025) nog een groei verwacht. De overgang van 2026 naar 2027 geeft hierdoor een wat vertekend beeld. Voor de jaren 2027-2030 verwachten we een zeer beperkte toename van het vervoersvolume. De vervoerskosten stijgen hierdoor voornamelijk door de NEA-index.

Op basis van de input van de gemeenten is voor de financiële begroting 2027-2030 berekend:

1. Het totale vervoersvolume (uitgedrukt in reiseenheden) stijgt na 2027 tot en met 2030 beperkt met ca. 0,4%.
2. Voor 2027 en de jaren daarna verwachten we een stijging van de NEA-index met 5,2% per jaar
3. We verwachten dat de totale vervoerskosten met gemiddeld (0,4% + 5,2%) 5,6% per jaar stijgen in de begrotingsperiode (% groei in reiseenheden plus de stijging van de NEA-index).

In onderstaande tabel zijn de totale begrote vervoersvolumes en vervoerskosten (excl. organisatiekosten) van alle gemeenten tezamen opgenomen.

	Totaal								
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei	Euro/RE	Euro	% Groei Vervoerskosten
2023	264.846	1.665.710	3.318.398	-	7696	-	€ 1,63	€ 5.394.286	
2024	288.892	1.831.216	3.600.709	8,5%	7762	0,9%	€ 1,59	€ 5.738.182	6,4%
Prognose 2025	277.216	1.755.662	3.494.805	-2,9%	7585	-2,3%	€ 1,62	€ 5.652.952	-1,5%
2026	341.487	2.112.493	4.239.593	21,3%	8735	15,2%	€ 1,64	€ 6.973.351	23,4%
2027	284.924	1.816.851	3.605.127	-15,0%	7805	-10,6%	€ 1,80	€ 6.493.882	-6,9%
2028	286.009	1.827.123	3.622.206	0,5%	7834	0,4%	€ 1,89	€ 6.863.928	5,7%
2029	287.455	1.840.376	3.644.781	0,6%	7875	0,5%	€ 1,99	€ 7.265.855	5,9%
2030	287.820	1.843.801	3.650.477	0,2%	7884	0,1%	€ 2,10	€ 7.655.625	5,4%

Een gedetailleerd overzicht per gemeente is als bijlage 2 opgenomen.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de begrote vervoerskosten.



Het routegebonden vervoer

De opbouw van de begroting voor de vervoersvolumes en vervoerskosten voor het routegebonden vervoer

Voorafgaand aan het opstellen van de kadernota heeft PlusOV van de zes deelnemende gemeenten prognoses ontvangen over de verwachte ontwikkeling van het aantal deelnemers in het doelgroepenvervoer voor de periode 2027–2030.

Op basis van de door gemeenten aangeleverde gegevens heeft PlusOV de ontwikkeling van vervoersvolume en vervoerskosten geprognosticeerd. De berekening is als volgt opgebouwd:

1. Deze stijging van de vervoerskosten per gemeente is gelijk aan de verwachte groei in het aantal deelnemers, vermeerderd met de NEA-index van het betreffende jaar.
2. Voor 2027–2030 wordt gerekend met een gemiddelde jaarlijkse kostenstijging door de NEA-index van 5,2%, dit percentage is gebaseerd op het vijfjarig gemiddelde.
3. De totale begroting van PlusOV voor de vervoerskosten routegebonden vervoer is opgebouwd uit de som van de zes gemeentelijke begrotingen.

De uitgangspunten in de begroting van het vervoersvolume en vervoerskosten in het routegebonden vervoer

De cijfers over de afgelopen jaren laten de volgende ontwikkelingen zien:

Tabel met het aantal unieke deelnemers (reizigers die die minimaal 1 keer in dat jaar hebben gereisd)

	2022	2023	2024	2025 *
Jeugdwet	123	149	163	175
Leerlingenvervoer	780	791	794	785
Dagbesteding	309	296	308	299
Totaal	**1.212**	**1.236**	**1.265**	**1.260**

* voor 2025 is een inschatting gemaakt van het vierde kwartaal.

Voor 2026 was bij het opstellen van de begroting (in 2025) nog een lichte daling in deelnemersaantallen verwacht. De overgang van 2026 naar 2027 geeft hierdoor een wat vertekend beeld. Voor de jaren 2027 - 2030 verwachten we een vrijwel gelijkblijvend vervoersvolume. De vervoerskosten stijgen voornamelijk door de NEA-index.

Op basis van input door gemeenten is de volgende raming opgesteld voor de begrotingsperiode 2027–2030:

1. Het aantal deelnemers groeit beperkt met gemiddeld met 1,0% per jaar in de begrotingsperiode.
2. Voor de NEA-index wordt gerekend met een jaarlijkse stijging van 5,2%.
3. De totale vervoerskosten stijgen naar verwachting van € 4.642.830 in 2026 naar € 5.771.775 in 2030; gemiddeld (1,0% + 5,2%) 6,2% per jaar:
4. De totale begroting is opgebouwd uit de som van de zes gemeentelijke begrotingen voor het routegebonden vervoer.

In onderstaande 2 tabellen zijn de totale begrote vervoerskosten (excl. organisatiekosten) en vervoersvolumes opgenomen voor het routegebonden vervoer. In de tabel zijn voor 2025 de bedragen opgenomen uit de vastgestelde begroting weergegeven.

De totale begrote vervoerskosten RGV

	PlusOV totaal per vervoerstroom			PlusOV Totaal vervoerskosten RGV		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Vervoerskosten	% Groei kosten	Jaar
Vervoerskosten						
2023	€ 580.204	€ 384.825	€ 3.080.092	€ 4.045.120	-	2023
2024	€ 634.794	€ 513.987	€ 3.123.620	€ 4.272.401	5,3%	2024
2025 Prognose	€ 629.000	€ 535.300	€ 3.073.056	€ 4.237.356	-0,8%	2025 Prognose
2026	€ 700.221	€ 597.147	€ 3.345.462	€ 4.642.830	9,6%	2026
2027	€ 660.711	€ 635.163	€ 3.504.479	€ 4.800.353	3,4%	2027
2028	€ 704.968	€ 702.818	€ 3.714.984	€ 5.122.770	6,7%	2028
2029	€ 752.042	€ 748.415	€ 3.938.526	€ 5.438.983	6,2%	2029
2030	€ 799.176	€ 799.390	€ 4.173.209	€ 5.771.775	6,1%	2030
Unieke Reizigers				PlusOV Totaal Unieke reizigers		
2023	296	149	791	1.236	-	2023
2024	308	163	794	1.265	2,3%	2024
2025 Prognose	299	175	785	1.260	-0,4%	2025 Prognose
2026	290	154	773	1.217	-3,4%	2026
2027	288	185	818	1.291	6,0%	2027
2028	292	194	825	1.311	1,5%	2028
2029	296	196	832	1.324	1,0%	2029
2030	299	199	838	1.336	0,9%	2030

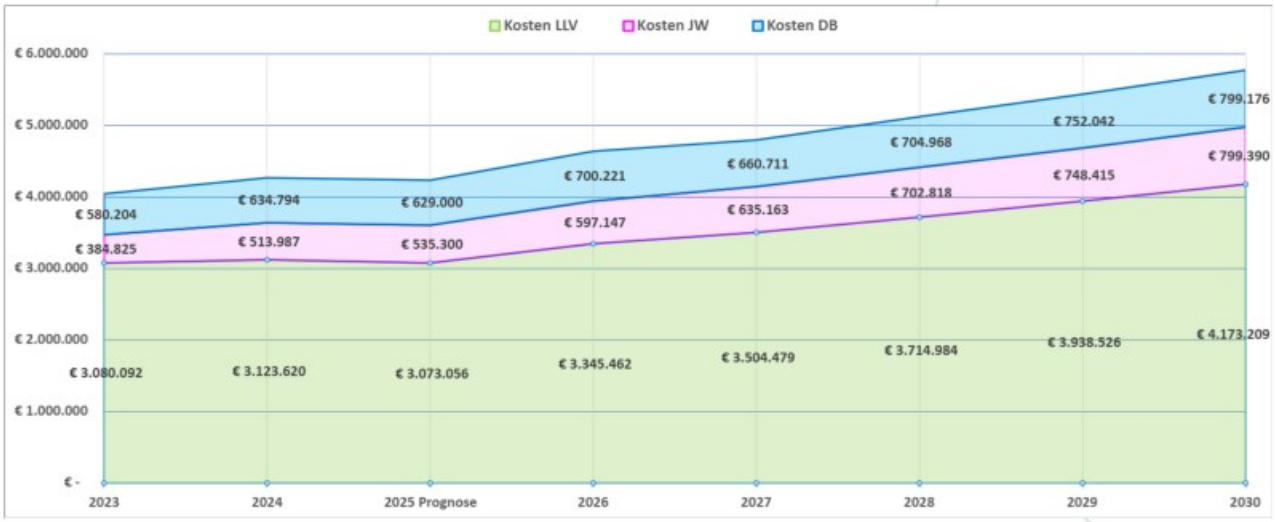
De totale begrote vervoersvolumes RGV en de procentuele ontwikkeling

	PlusOV totaal per vervoerstroom			PlusOV Totaal vervoerskosten RGV		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Vervoerskosten	% Groei kosten	Jaar
Unieke Reizigers				PlusOV Totaal Unieke reizigers		
2023	296	149	791	1.236	-	2023
2024	308	163	794	1.265	2,3%	2024
2025 Prognose	299	175	785	1.260	-0,4%	2025 Prognose
2026	290	154	773	1.217	-3,4%	2026
2027	288	185	818	1.291	6,0%	2027
2028	292	194	825	1.311	1,5%	2028
2029	296	196	832	1.324	1,0%	2029
2030	299	199	838	1.336	0,9%	2030

Procentuele ontwikkeling	PlusOV totaal per vervoerstroom		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV
Kostenstijging			
2025 Prognose	-0,9%	4,1%	-1,6%
2026	11,3%	11,6%	8,9%
2027	-5,6%	6,4%	4,8%
2028	6,7%	10,7%	6,0%
2029	6,7%	6,5%	6,0%
2030	6,3%	6,8%	6,0%
Unieke Reizigers			
2025 Prognose	-3%	8%	-1%
2026	-3,1%	-12,2%	-1,6%
2027	-0,8%	20,1%	5,8%
2028	1,4%	4,9%	0,9%
2029	1,4%	1,0%	0,8%
2030	1,0%	1,5%	0,7%

Een gedetailleerd overzicht per gemeente is als bijlage 3 opgenomen.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien in de begrote vervoerskosten.



4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2025 benoemden we een aantal risico's. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

Prijs- en volumerisico
Bij het opstellen van de begroting is er sprake van een structureel prijsrisico. Door de huidige geopolitieke en economische ontwikkelingen zijn prijseffecten lastig te voorspellen. De onzekerheid rondom prijsontwikkelingen is groter dan in voorgaande jaren. Circa 75% van de vervoerskosten bestaat uit personeels- en brandstofkosten.

- Personeelskosten (ca. 67%) staan onder druk door krapte op de arbeidsmarkt binnen de taxibranche.
- Brandstofkosten (ca. 8%) blijven naar verwachting hoog en volatiel.

Hoewel deze prijsrisico's zo zorgvuldig mogelijk zijn ingeschat en verwerkt in de begroting, blijft er sprake van een restonzekerheid.
Het volumerisico binnen het doelgroepenvervoer wordt, op basis van input van de gemeenten en de gehanteerde uitgangspunten, als acceptabel beoordeeld.

Mogelijke uittreding van gemeenten uit de GR PlusOV
Het college van B&W van de gemeente Deventer heeft besloten om de procedure tot mogelijke uittreding uit de Gemeenschappelijke Regeling PlusOV te starten.
De gemeenteraad van Brummen heeft in het voorjaar 2025 besloten dat de gemeente op de lange termijn niet zelfstandig kan blijven. In 2025 wordt onderzocht met wie Brummen het beste kan samengaan: met de gemeente Rheden of met de gemeente Zutphen.
Deze 2 ontwikkelingen introduceren nieuwe onzekerheden. Dit heeft in eerste instantie impact op de kostenbelading:

- Er zijn beperkte mogelijkheden tot kostenreductie: Organisatiekosten kunnen niet naar rato maar beperkt worden verlaagd. Personeelskosten kennen een ondergrens om de noodzakelijke continuïteit van de dienstverlening te waarborgen.
- Mogelijk ontstaat er een verminderde efficiëntie in vervoersplanning. Door het wegvallen van schaalvoordelen kan de efficiëntie van de vervoersplanning afnemen.

Deze factoren kunnen leiden tot hogere kosten voor de resterende deelnemers, die op hun beurt een afweging moeten maken in hun bereidheid deze kosten te dragen.

Toetreding van een fusiepartner van de gemeente Brummen tot de GR PlusOV behoort overigens ook tot de mogelijkheden, dit zal de kosten per deelnemende gemeente verlagen maar is financieel of operationeel gezien geen risico.

Bijlage 1: Kostenverdeelsystematiek

In de 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 direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer, bv;

- 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 verdelen we 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 op 1 januari 2026.

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).

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. 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 2: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer per gemeente (1)

	Apeldoorn					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	115.844	609.098	1.324.422	-	3097	-
2024	131.472	693.492	1.504.001	13,6%	3208	3,6%
Prognose 2025	129.935	681.834	1.495.668	-0,6%	3153	-1,7%
2026	164.971	868.280	1.885.799	26,1%	3785	20,1%
2027	132.212	693.784	1.521.881	-19,3%	3208	-15,2%
2028	132.212	693.784	1.521.881	0,0%	3208	0,0%
2029	132.212	693.784	1.521.881	0,0%	3208	0,0%
2030	132.212	693.784	1.521.881	0,0%	3208	0,0%

	Epe					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	16.742	149.480	255.215	-	513	-
2024	18.184	169.134	263.453	3,2%	514	0,2%
Prognose 2025	15.265	143.159	224.829	-14,7%	504	-2,0%
2026	18.193	161.643	276.135	22,8%	565	12,2%
2027	15.578	146.096	229.443	-16,9%	514	-9,0%
2028	15.578	146.096	229.443	0,0%	514	0,0%
2029	15.578	146.096	229.443	0,0%	514	0,0%
2030	15.578	146.096	229.443	0,0%	514	0,0%

	Lochem					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	14.943	126.675	221.385	-	508	-
2024	14.754	131.051	220.712	-0,3%	486	-4,3%
Prognose 2025	13.618	122.824	209.091	-5,3%	444	-8,6%
2026	15.107	132.030	227.980	9,0%	523	17,7%
2027	14.251	128.535	218.813	-4,0%	465	-11,1%
2028	14.251	128.535	218.813	0,0%	465	0,0%
2029	14.251	128.535	218.813	0,0%	465	0,0%
2030	14.251	128.535	218.813	0,0%	465	0,0%

Bijlage 2: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer per gemeente (2)

	Brummen					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	7.279	69.913	115.702	-	217	-
2024	8.613	82.221	134.688	16%	221	1,8%
Prognose 2025	9.231	86.624	144.051	7%	228	3,0%
2026	9.602	92.309	152.857	6%	224	-1,6%
2027	9.409	88.292	146.824	-4%	232	3,6%
2028	9.734	91.337	151.887	3%	240	3,4%
2029	10.058	94.381	156.950	3%	248	3,3%
2030	10.423	97.806	162.646	4%	257	3,6%

	Hattem					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	3.797	31.363	57.290		169	-
2024	4.747	37.956	70.423	23%	164	-3,0%
Prognose 2025	4.455	35.261	66.914	-5%	154	-6,2%
2026	5.454	43.570	80.602	20%	190	23,6%
2027	5.505	43.571	82.683	2,6%	190	0,0%
2028	5.505	43.571	82.683	0,0%	190	0,0%
2029	5.795	45.864	87.035	5,3%	200	5,3%
2030	5.795	45.864	87.035	0,0%	200	0,0%

	Voorst					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	18.068	166.463	279.030	-	543	
2024	18.146	168.404	280.500	1%	539	-0,7%
Prognose 2025	19.278	183.332	304.819	9%	533	-1,2%
2026	19.866	179.615	303.002	-1%	592	11,1%
2027	22.183	210.959	350.753	15,8%	613	3,5%
2028	22.943	218.186	362.770	3,4%	634	3,4%
2029	23.775	226.101	375.930	3,6%	657	3,6%
2030	23.775	226.101	375.930	0,0%	657	0,0%

Bijlage 2: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer per gemeente (3)

	Deventer					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	57.000	310.923	667.369	-	1683	-
2024	59.440	330.495	701.062	5,0%	1609	-4,4%
Prognose 2025	54.984	298.712	651.618	-7,1%	1568	-2,6%
2026	70.907	394.511	835.905	28,3%	1740	11,0%
2027	54.987	298.731	651.661	-22,0%	1568	-9,9%
2028	54.987	298.731	651.661	0,0%	1568	0,0%
2029	54.987	298.731	651.661	0,0%	1568	0,0%
2030	54.987	298.731	651.661	0,0%	1568	0,0%

	Heerde					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	6.094	56.608	96.351	-	222	-
2024	6.920	66.125	109.807	14,0%	230	3,6%
Prognose 2025	5.475	52.278	88.766	-19,2%	206	-10,5%
2026	8.323	75.313	130.807	47,4%	260	26,3%
2027	5.720	54.609	92.723	-29,1%	215	-17,3%
2028	5.720	54.609	92.723	0,0%	215	0,0%
2029	5.720	54.609	92.723	0,0%	215	0,0%
2030	5.720	54.609	92.723	0,0%	215	0,0%

	Zutphen					
Jaar	Aantal Ritten	Aantal KM	Reis eenheden	Volume Groei	Unieke reizigers	Deelnemer Groei
2023	25.079	145.187	301.635	-	744	-
2024	26.616	152.338	316.062	4,8%	791	6,3%
Prognose 2025	24.974	151.638	309.050	-2,2%	797	0,7%
2026	29.064	165.222	346.506	12,1%	856	7,4%
2027	25.079	152.273	310.345	-10,4%	800	-6,5%
2028	25.079	152.273	310.345	0,0%	800	0,0%
2029	25.079	152.273	310.345	0,0%	800	0,0%
2030	25.079	152.273	310.345	0,0%	800	0,0%

Bijlage 2: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer per gemeente

Totaaloverzicht vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer en de procentuele ontwikkeling

Vervoerskosten	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
Prognose 2025	€ 2.419.288	€ 233.006	€ 1.054.012	€ 363.668	€ 108.235	€ 143.582	€ 338.210	€ 493.054	€ 499.897	€ 5.652.952
2026	€ 3.101.793	€ 251.422	€ 1.374.910	€ 454.191	€ 132.575	€ 215.153	€ 374.985	€ 498.383	€ 569.939	€ 6.973.351
2027	€ 2.741.350	€ 264.473	€ 1.173.830	€ 413.293	€ 148.936	€ 167.022	€ 394.146	€ 631.809	€ 559.021	€ 6.493.882
2028	€ 2.883.901	€ 287.820	€ 1.234.870	€ 434.785	€ 156.681	€ 175.707	€ 414.642	€ 687.433	€ 588.091	€ 6.863.928
2029	€ 3.033.863	€ 312.879	€ 1.299.083	€ 457.394	€ 173.504	€ 184.844	€ 436.203	€ 749.415	€ 618.671	€ 7.265.855
2030	€ 3.191.624	€ 341.094	€ 1.366.635	€ 481.178	€ 182.526	€ 194.455	€ 458.886	€ 788.384	€ 650.842	€ 7.655.625

Kosten stijging t.o.v. voorgaande begroting	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
Prognose 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2026	28,2%	7,9%	30,4%	24,9%	22,5%	49,8%	10,9%	1,1%	14,0%	23,4%
2027	-11,6%	5,2%	-14,6%	-9,0%	12,3%	-22,4%	5,1%	26,8%	-1,9%	-6,9%
2028	5,2%	8,8%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	8,8%	5,2%	5,7%
2029	5,2%	8,7%	5,2%	5,2%	10,7%	5,2%	5,2%	9,0%	5,2%	5,9%
2030	5,2%	9,0%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,4%

Bijlage 3: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten routegebonden vervoer per gemeente (1)

	Brummen			EPE			Hattem		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV
Vervoerskosten									
2023	€ 113.539	€ 63.008	€ 411.698	€ 134.687	€ 78.135	€ 678.143	€ 42.789	€ 23.590	€ 225.859
2024	€ 93.120	€ 153.985	€ 425.274	€ 136.305	€ 86.372	€ 641.452	€ 17.931	€ 43.617	€ 216.113
2025 (t/m Jun.)	€ 25.236	€ 63.305	€ 249.807	€ 56.467	€ 54.674	€ 348.662	€ 8.065	€ 16.933	€ 116.915
2025 Prognose	€ 43.674	€ 142.912	€ 451.474	€ 113.377	€ 115.377	€ 615.556	€ 12.722	€ 44.157	€ 210.050
2026	€ 126.534	€ 185.878	€ 413.230	€ 153.494	€ 97.240	€ 751.022	€ 19.676	€ 48.344	€ 227.792
2027	€ 48.826	€ 202.578	€ 512.743	€ 124.162	€ 155.371	€ 709.949	€ 17.482	€ 37.564	€ 223.213
2028	€ 53.419	€ 224.329	€ 556.003	€ 130.619	€ 179.475	€ 746.866	€ 20.434	€ 43.908	€ 241.936
2029	€ 58.359	€ 241.894	€ 606.740	€ 137.411	€ 188.807	€ 785.704	€ 23.647	€ 46.191	€ 258.260
2030	€ 63.667	€ 260.679	€ 661.251	€ 144.556	€ 198.625	€ 826.560	€ 24.876	€ 53.452	€ 271.689
Unieke Reizigers									
2023	51	34	113	81	29	158	13	6	67
2024	45	39	119	82	32	164	12	7	68
2025 Prognose	24	29	125	84	41	171	7	12	68
2026	50	37	106	73	32	170	13	7	64
2027	25	38	130	84	51	180	9	9	66
2028	26	40	134	84	56	180	10	10	68
2029	27	41	139	84	56	180	11	10	69
2030	28	42	144	84	56	180	11	11	69

Procentuele ontwikkeling	Brummen			EPE			Hattem		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV
Kostenstijging									
2025 Prognose	-53,1%	-7,2%	6,2%	-16,8%	33,6%	-4,0%	-29,1%	1,2%	-2,8%
2026	189,7%	30,1%	-8,5%	35,4%	-15,7%	22,0%	54,7%	9,5%	8,4%
2027	-61,4%	9,0%	24,1%	-19,1%	59,8%	-5,5%	-11,2%	-22,3%	-2,0%
2028	9,4%	10,7%	8,4%	5,2%	15,5%	5,2%	16,9%	16,9%	8,4%
2029	9,2%	7,8%	9,1%	5,2%	5,2%	5,2%	15,7%	5,2%	6,7%
2030	9,1%	7,8%	9,0%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	15,7%	5,2%
Unieke Reizigers									
2025 Prognose	-46%	-25%	5%	3%	30%	4%	-40%	66%	0%
2026	104,2%	26,0%	-15,4%	-13,2%	-22,8%	-0,5%	81,3%	-39,6%	-5,9%
2027	-50,0%	2,7%	22,6%	15,3%	59,4%	5,9%	-30,8%	28,6%	3,1%
2028	4,0%	5,3%	3,1%	0,0%	9,8%	0,0%	11,1%	11,1%	3,0%
2029	3,8%	2,5%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	1,5%
2030	3,7%	2,4%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%

Bijlage 3: Begrote vervoersvolumes en vervoerskosten routegebonden vervoer per gemeente (2)

	Heerde			Lochem			Voorst		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV
Vervoerskosten									
2023	€ 44.613	€ 72.219	€ 608.795	€ 174.594	€ 99.626	€ 661.995	€ 69.982	€ 48.245	€ 493.602
2024	€ 97.697	€ 90.253	€ 635.862	€ 227.530	€ 88.596	€ 741.592	€ 62.211	€ 51.163	€ 463.326
2025 (t/m Jun.)	€ 58.330	€ 52.257	€ 322.198	€ 123.817	€ 42.839	€ 404.492	€ 36.470	€ 28.815	€ 260.393
2025 Prognose	€ 134.816	€ 93.719	€ 586.659	€ 256.051	€ 86.402	€ 757.398	€ 68.360	€ 52.733	€ 451.920
2026	€ 105.382	€ 115.681	€ 728.010	€ 234.292	€ 96.085	€ 703.919	€ 60.843	€ 53.919	€ 521.489
2027	€ 147.642	€ 102.634	€ 669.586	€ 261.991	€ 85.404	€ 838.705	€ 60.608	€ 51.611	€ 550.282
2028	€ 155.319	€ 107.971	€ 704.405	€ 281.417	€ 92.840	€ 882.318	€ 63.760	€ 54.295	€ 583.455
2029	€ 163.395	€ 113.586	€ 741.034	€ 302.155	€ 100.818	€ 928.198	€ 67.075	€ 57.118	€ 618.590
2030	€ 171.892	€ 119.492	€ 779.568	€ 324.289	€ 109.375	€ 976.465	€ 70.563	€ 60.089	€ 655.801
Unieke Reizigers									
2023	32	25	150	85	33	177	34	22	126
2024	35	27	159	98	32	164	36	26	120
2025 Prognose	44	33	149	102	33	158	38	27	114
2026	34	26	167	89	28	144	31	24	122
2027	44	33	155	95	30	160	31	24	127
2028	44	33	155	97	31	160	31	24	128
2029	44	33	155	99	32	160	31	24	129
2030	44	33	155	101	33	160	31	24	130

Procentuele ontwikkeling	Heerde			Lochem			Voorst		
	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV	Dagbesteding	Jeugdwet	LLV
Kostenstijging									
2025 Prognose	38,0%	3,8%	-7,7%	12,5%	-2,5%	2,1%	9,9%	3,1%	-2,5%
2026	-21,8%	23,4%	24,1%	-8,5%	11,2%	-7,1%	-11,0%	2,2%	15,4%
2027	40,1%	-11,3%	-8,0%	11,8%	-11,1%	19,1%	-0,4%	-4,3%	5,5%
2028	5,2%	5,2%	5,2%	7,4%	8,7%	5,2%	5,2%	5,2%	6,0%
2029	5,2%	5,2%	5,2%	7,4%	8,6%	5,2%	5,2%	5,2%	6,0%
2030	5,2%	5,2%	5,2%	7,3%	8,5%	5,2%	5,2%	5,2%	6,0%
Unieke Reizigers									
2025 Prognose	24%	22%	-6%	4%	4%	-4%	6%	3%	-5%
2026	-21,9%	-20,9%	12,3%	-12,5%	-15,8%	-9,0%	-19,0%	-10,6%	6,8%
2027	28,0%	26,5%	-7,2%	6,7%	7,1%	11,1%	0,0%	0,0%	4,1%
2028	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
2029	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
2030	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	3,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%