

Kadernota begroting 2022-2025

Vervoerscentrale Stedendriehoek

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Financiële uitgangspunten	4
2.1 Indexering.....	4
2.2 Btw en vennootschapsbelasting.....	4
2.3 Kostenverdeelsystematiek	4
2.4 Reserves	5
3. Inhoudelijk en financieel perspectief	7
3.1 Organisatie	7
3.2 Vraagafhankelijk vervoer.....	8
3.3 Routegebonden vervoer.....	9
4. Risico's en maatregelen.....	10
4.1 Afrekening vervoerskosten routegebonden vervoer 2018 en eerste helft 2019	10
4.2 Aanbesteding vraagafhankelijk vervoer	10
4.3 Nieuw systeem voor planning vraagafhankelijk vervoer	10
Bijlage 1: huidige kostenverdeelsystematiek	11

1. Inleiding

Voor u ligt de kadernotitie voor de begroting van 2022-2025 van PlusOV. Graag nemen we u eerst kort mee in de belangrijkste gebeurtenissen van het afgelopen jaar. Daarna blikken we vooruit naar onze uitdagingen van de komende jaren.

Terugblik op 2020

Het verbeteren van de dienstverlening en het reduceren van kosten met behoud van kwaliteit waren voor ons de belangrijkste uitdagingen. Daar hebben enorm hard aan gewerkt, soms onder bijzonder moeilijke omstandigheden. Door de coronapandemie sloten scholen en instellingen in het voorjaar hun deuren. Het routegebonden vervoer van PlusOV lag nagenoeg stil en ook op afroep (vraagafhankelijk vervoer) werd slechts mondjesmaat gereisd. Dat eiste op alle fronten grote alertheid. Vooral toen de scholen in juni weer opengingen en we het vervoer van leerlingen weer volledig moesten opschalen. En bijvoorbeeld ook doordat we reizigers in het vraagafhankelijk vervoer moesten bevragen over de noodzaak van hun reis en hun gezondheid.

De start van het leerlingenvervoer na de zomervakantie verliep in het algemeen goed. We merken dat het routegebonden vervoer beter dan ooit tevoren onder controle is en we monitoren dit structureel. We zijn dan ook blij om in een vorig jaar gehouden klanttevredenheidsonderzoek terug te zien dat de meeste reizigers dit ook zo ervaren.

Ondanks de coronamaatregelen zijn we erin geslaagd om verschillende projecten af te ronden die (conform begroting) bijdragen aan kostenreductie. We hebben geïnvesteerd om onze activiteiten verder te kunnen automatiseren en onze klanten beter te kunnen bedienen. Daarnaast hebben we gekeken naar mogelijkheden om medewerkers, werkroosters en taken efficiënter in te zetten. In hoofdstuk 3 leest u hier meer over.

Nieuwe uitdagingen

De grootste uitdaging de komende jaren is het verder verlagen van de organisatie- en vervoerskosten. Vanaf dit jaar zal de focus voor verdere kostenbesparing verschuiven van het routegebonden vervoer naar het vraagafhankelijk vervoer. Twee grote aanbestedingen vormen hiervoor de basis. De eerste is een nieuw planningssysteem voor het vraagafhankelijk vervoer. De tweede aanbesteding start dit voorjaar en betreft de inkoop van taxicapaciteit in het vraagafhankelijk vervoer.

Wat de gevolgen van de coronapandemie zullen zijn, kunnen we lastig beïnvloeden. Wel kunnen we zorgen voor een solide basis voor het vervoer. Daarmee zijn we als organisatie in staat om onze missie verder in praktijk te brengen: Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is.

Drs. G.A.G. Eggermont, directeur PlusOV

Januari 2021

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage is gebaseerd op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2020. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2022 is 1,4%. Dit percentage wordt toegepast op de exploitatiebudgetten.

Ontwikkeling loonkosten

Er is een voorstel voor een cao-wijziging met betrekking tot de percentages voor onregelmatige diensten. De tijdsvakken en percentages wijzigen in dit voorstel ten opzichte van de huidige situatie. In de begroting 2022 zullen we dit voorstel doorrekenen en verwerken in de loonkosten.

Index vervoer

De kosten voor het vervoer worden geïndexeerd op basis van de NEA-index. De NEA-index voor 2021 bedraagt 1,00%. Dit percentage wordt toegepast op de vervoersbudgetten in de begroting 2022.

2.2 Btw en vennootschapsbelasting

Belasting toegevoegde waarde (btw)

PlusOV wordt volledig als btw-ondernemer gezien. Alle betaalde btw wordt door PlusOV teruggevorderd met de aangifte omzetbelasting en alle ontvangen btw wordt dan afgedragen. Alle bedragen in de begroting zijn exclusief btw.

De gemeenten treden voor het routegebonden vervoer niet op als btw-ondernemer. Dit houdt in dat voor de gemeenten de btw op het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer) een last is waarmee zij in hun eigen begroting rekening moeten houden.

Vennootschapsbelasting

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

2.3 Kostenverdeelssystematiek

Kostenverdeelssystematiek

In de begroting 2020 zijn twee soorten kosten opgenomen: organisatiekosten en vervoerskosten. De organisatiekosten worden verdeeld naar de vervoersstromen en daarna naar de gemeenten. Over de verevening van de vervoerskosten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer hebben we afspraken gemaakt met de gemeenten. De huidige kostenverdeelssystematiek is uitgewerkt in bijlage 1 (huidige kostenverdeelssystematiek).

Na de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer (in 2021) onderzoeken we of de betreffende verevening voor het vraagafhankelijke vervoer nog actueel is.

2.4 Reserves

In de begroting 2021 zijn de verwachte dotaties aan en onttrekkingen uit de bestemmingsreserves opgenomen. Dit wordt overgenomen in de begroting 2022.

Algemene reserve

In 2017 is er een algemene reserve gevormd waar het positieve resultaat van de jaarrekening 2016 aan is toegevoegd. Daarna is er niets meer toegevoegd of onttrokken aan de algemene reserve.

Bestemmingsreserve optimalisatiekosten

Om de organisatie te hervormen tot een efficiënte en kwalitatief goede organisatie zijn extra middelen benodigd. In de begroting 2019 is besloten om een bestemmingsreserve optimalisatiekosten te vormen. De middelen uit deze reserve zijn bestemd de noodzakelijke hervorming mogelijk te maken.

Optimalisatiekosten	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo per 1-1	€ -	€ 319.531	€ 69.531	€ 170.000	€ 20.000
<i>Toevoegen</i>	€ 599.531	€ -	€ 300.469	€ -	€ -
Vanuit alg. reserve	€ 148.705				
Resultaat jaarrekening 2019	€ 312.185				
Bijdrage DAZ-gemeenten			€ 300.469		
Bijdrage RG6-gemeenten	€ 138.641				
<i>Onttrekken</i>	€ -280.000	€ -250.000	€ -200.000	€ -150.000	€ -
Inefficiëncybijdrage	€ -200.000	€ -150.000	€ -100.000	€ -50.000	
Investeringsbijdrage	€ -80.000	€ -100.000	€ -100.000	€ -100.000	
Saldo per 31-12	€ 319.531	€ 69.531	€ 170.000	€ 20.000	€ 20.000

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 Zutphen) vanuit deze reserve een dotatie doen aan de optimalisatiereserve.

RG6	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo per 1-1	€ -	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389
<i>Toevoegen</i>	€ 440.030				
Uittredingsom DAZ-gementen	€ 440.030				
<i>Onttrekken</i>					
Bijdrage RG6-gemeenten aan optimalisatiekosten	€ -138.641				
Saldo per 31-12	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389

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

	Stand per 31-12-2020	Stand per 31-12-2021	Stand per 31-12-2022	Stand per 31-12-2023	Stand per 31-12-2024
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserve optimalisatiekosten	€ 319.531	€ 69.531	€ 170.000	€ 20.000	€ 20.000
Bestemmingsreserve RG6	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389
Totaal reserves	€ 620.920	€ 370.920	€ 471.389	€ 321.389	€ 321.389

3. Inhoudelijk en financieel perspectief

3.1 Organisatie

Plan van aanpak kostenreductie

De eerste resultaten van het kostenreductieprogramma zijn conform planning. Het is in 2020 gelukt om door investeringen en aanpassingen van processen en systemen de benodigde formatie te verlagen en de operationele bezetting in lijn te brengen met de formatie.

De vier belangrijkste projecten die we hebben afgerond en die hebben bijgedragen aan de kostenreductie 2020 zijn:

1. Andere roosters Frontoffice;
2. Andere werkwijze routegebonden vervoer;
3. Telefonie routegebonden vervoer naar planners;
4. Routegebonden vervoer en vervangen telefooncentrale.

Daarmee ontwikkelt de organisatieomvang zich zoals gemeld in het plan van aanpak kostenreductie 2021 en begroting 2021.

In het door het bestuur vastgestelde plan van aanpak kostenreductie 2021 zijn de inhoudelijke onderwerpen beschreven die moeten bijdragen aan het verder verkleinen van de organisatieomvang. De belangrijkste hiervan zijn:

1. *Loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer voorkomen*: zodanig dat we geen onnodig werk hebben van de loosmeldingen en ook niet onnodig de chauffeurs hierop hoeven in te plannen.
2. *Koppeling tussen Mybility (routegebonden vervoer) en planningspakket of vervanging Mybility door het Portaal*: kwaliteit van de planning verbeteren zodat er geen handmatige invoer (en fouten) in het planningspakket nodig is van mutaties die door de gemeenten worden aangeleverd.
3. *Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor routegebonden vervoer*: vereenvoudigen van planningswerkzaamheden en overdracht tussen systemen.
4. *Internetboekingen verhogen*: internetboekingsportaal verbeteren en stimuleren dat er online wordt geboekt zodat het aantal telefonische reserveringen gaat afnemen.
5. *Vervanging Cabman-centrale voor vraagafhankelijk vervoer*: het uitvoeren van een Europese aanbesteding en de selectie van een planpakket waarin een automatische planner beschikbaar is zodat het aantal planners en de uitvraag van voertuigen kunnen worden verminderd.

Investering: vervanging planpakket

In 2020 heeft het bestuur investeringen goedgekeurd voor bij elkaar € 80.000. Ook de komende jaren (2021 tot en met 2023) zijn in de begroting middelen beschikbaar om te investeren en daarmee verdere efficiency te realiseren. We verwachten dat de investeringsruimte voldoende is en in 2021 een marginaal hogere investering zal vragen dan het jaar 2020. De investeringen zullen vooral gericht zijn op het planpakket voor het vraagafhankelijke vervoer omdat het huidige pakket door de leverancier niet verder wordt ontwikkeld.

Momenteel vindt er een Europese aanbesteding plaats om een nieuw planpakket te verkrijgen. De huidige verwachting is dat we het nieuwe planpakket met automatische planner aan het einde van 2021 kunnen implementeren. Deze implementatie is een van de belangrijkste investeringen in 2021 en dient een belangrijke bijdrage te leveren aan het verlagen van de organisatieomvang en vervoerskosten vanaf 2022.

Organisatieomvang

Eind 2019 zijn we begonnen met het verkleinen van de organisatie en het passend maken van de organisatie op de nieuwe opdracht, waarin we het routegebonden vervoer niet meer uitvoeren voor de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen.

Per 1 januari 2021 is de organisatieomvang verlaagd naar een formatie van 28 fte, conform de begroting 2021. De bezetting is tevens per 1 januari 2021 ook conform de begrote formatie. Het verlagen van de organisatieomvang is in 2020 vooral gerealiseerd bij het routegebonden vervoer en deels bij de Frontoffice. Bij de verdere verlaging van de organisatieomvang in 2022 en 2023 zal vooral gekeken worden naar de Frontoffice en de plannersfuncties bij het vraagafhankelijk vervoer.

3.2 Vraagafhankelijk vervoer

Aanbesteding vervoerscapaciteit

De huidige contracten met de vervoerders voor het leveren van vervoerscapaciteit (taxi's en chauffeurs) lopen op 1 augustus 2021 af. In het najaar van 2020 is daarom begonnen met een Europese aanbestedingsprocedure. Na de publicatie in december volgt in februari de voorlopige gunning. Deze aanbesteding is van invloed op de vervoerskosten van het vraagafhankelijk vervoer. De huidige contracten kennen relatief lage tarieven. Daarmee bestaat het risico dat de tarieven de komende jaren hoger komen te liggen. Op dit moment is het nog niet bekend wat dit voor de begroting 2022-2025 betekent. De tarieven zijn bekend voordat we de begroting opstellen en zullen als basis dienen voor de begroting 2022-2025.

Subsidie provincie Gelderland

De subsidie van de provincie Gelderland wordt de komende jaren afgebouwd. In 2021 ontvangen we nog 75% en de jaren erna wordt de subsidie jaarlijks met 25% verlaagd. Dit betekent voor de Gelderse gemeenten een toename van de bijdrage aan de vervoerskosten.

De provincie is voornemens om de subsidie te gebruiken om het aanvullend openbaar vervoer te financieren. De kosten voor het Wmo-vervoer komen echter daarmee wel volledig voor rekening van de Gelderse gemeenten. Of PlusOV in de toekomst een rol krijgt in het aanvullend openbaar vervoer is op dit moment onderwerp van gesprek tussen de provincie, de gemeenten en de overige vervoersregio's. We verwachten begin 2021 duidelijkheid te hebben over de beschikbare middelen en de rol die PlusOV hierin zou kunnen innemen. Het is aan de provincie, de gemeenten en het bestuur van PlusOV om hier een beleidsmatige keuze in te maken.

Corona

De coronacrisis heeft in 2020 grote invloed gehad op de vraag en daarmee de omvang van het vraagafhankelijk vervoer. In het tweede kwartaal is het volume van het vervoer gedaald tot onder de 50%, maar zijn de vervoerders deels gecompenseerd voor de weggevallen omzet. In het tweede halfjaar fluctueert het volume sterk. In totaal zal het volume in het tweede halfjaar rond de 60% uitkomen.

Over een eventuele tegemoetkoming zijn diverse gesprekken gevoerd, maar die hebben niet geleid tot maatwerkafspraken om bij te dragen aan de instandhouding van de vervoersbedrijven. De zoektocht naar maatwerk is een zeer lastige gebleken. Ook in 2021 zal de vraag naar vervoer naar alle waarschijnlijkheid worden beïnvloed door de coronacrisis. Vooralsnog bereidt de organisatie zich voor op een herstel naar normaal gedurende 2021. We denken daarmee dat er nu geen aanleiding is om de omvang van de programmabegroting 2022 tot en met 2025 voor het vraagafhankelijk vervoer structureel aan te passen.

Reizigerspanel

In 2020 is gestart met het opzetten van een reizigerspanel. In overleg met de gemeenten en participatieraden is nagedacht over op opzet van het reizigerspanel. De gemeenten hebben vervolgens onder de VAV-reizigers uit de eigen gemeente leden voor het panel geworven. Helaas is het door de coronacrisis nog niet mogelijk gebleken om een bijeenkomst te organiseren. De meeste door de gemeente aangewezen panelleden hebben aangegeven dat een digitale bijeenkomst voor hen niet haalbaar is. Zodra de coronamaatregelen het toelaten, zal de eerste bijeenkomst worden uitgeschreven.

3.3 Routegebonden vervoer

Verhogen combinatiegraad en slimmer combineren

Nu de hectische aanloopfase van de organisatie van het routegebonden vervoer echt achter ons ligt, kunnen we ons richten op het verlagen van de vervoerskosten. Het concept vervoerscentrale PlusOV kan nu van toegevoegde waarde worden. Wel is hier een intensieve samenwerking met de gemeenten voor nodig. We zoeken momenteel naar mogelijkheden om via andere en slimmere combinaties de kosten te verlagen.

In 2020 hebben we met de gemeente Voorst de eerste analyses gedeeld en zijn we aan het experimenteren gegaan. Dit is een belangrijk ontwikkelingstraject voor de uitvoering van zowel PlusOV als de betreffende gemeenten. Het denken vanuit integrale dienstverlening en kosten vergt inzet van beide partijen in een goede samenwerking. Het is in dat kader cruciaal dat we de samenwerking in de uitvoering versterken. Dat initiatief is genomen door een apart overlegorgaan te creëren op uitvoerend niveau.

4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2020 zijn een aantal risico's benoemd. Deze worden hieronder toegelicht.

4.1 Afrekening vervoerskosten routegebonden vervoer 2018 en eerste helft 2019

De kosten voor het routegebonden vervoer over de periode augustus 2018 tot en met juli 2019 zijn nog niet definitief afgerekend met taxibedrijf Willemsen-de Koning. Op 11 oktober 2019 heeft Willemsen-de Koning Groep B.V. (hierna: WdK) PlusOV en de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst, Apeldoorn, Zutphen en Deventer gedagvaard. Het geschil gaat over de afrekening van het leerlingenvervoer en dagbestedingsvervoer in het schooljaar 2018-2019. WdK vordert een extra bedrag ter hoogte van € 2.268.781,16, te vermeerderen met rente en kosten. Haar grondslag voor die vordering is gebaseerd op de stelling dat PlusOV te weinig heeft betaald voor het vervoer in het schooljaar 2018-2019.

PlusOV en de gemeenten hebben op 4 december 2019 een conclusie van antwoord ingediend waarin gereageerd is op de vorderingen/stellingen van WdK. Daarnaast heeft PlusOV een tegenvordering tot terugbetaling ingesteld tegen WdK. Het betreft betaalde voorschotbedragen, waarvan WdK achteraf niet afdoende heeft onderbouwd dat ze volledig verschuldigd zijn. Het risico bestaat dat PlusOV een door de rechter nader vast te stellen bedrag moet betalen aan WdK. Tevens bestaat het (positieve) risico dat WdK een door de rechter nader vast te stellen bedrag aan PlusOV moet betalen.

Vanwege de coronacrisis werd de in mei 2020 geplande rechtszaak uitgesteld. De zitting heeft op 2 december 2020 plaatsgevonden. De verwachting is dat de rechter medio 2021 uitspraak zal doen.

4.2 Aanbesteding vraagafhankelijk vervoer

Op 1 augustus 2021 lopen de huidige contracten met de vervoerders voor het vraagafhankelijk vervoer af. De aanbesteding voor het vervoer is in augustus 2020 opgestart. De overgang naar eventuele nieuwe vervoerders is van ingrijpende aard.

4.3 Nieuw systeem voor planning vraagafhankelijk vervoer

Het huidige planningssysteem moet in 2021 worden vervangen omdat het niet voldoet aan de vereiste efficiency. Daarnaast ligt de ontwikkeling van het huidige pakket nagenoeg stil. Momenteel zijn we bezig met een marktverkenning en de voorbereidingen voor een eventuele aanbesteding.

Bijlage 1: huidige kostenverdeelssystematiek

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 2020.

Bijdrage 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.

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 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.

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.