

Begroting

Vervoerscentrale Stedendriehoek

2021-2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Financiële uitgangspunten.....	4
2.1 Samenvatting kadernotitie	4
2.2 Effecten jaarrekening 2019.....	5
3. Organisatiekosten.....	6
3.1 Personeelskosten.....	6
3.2 Bedrijfsvoering.....	7
3.3 Direct materiële kosten	7
3.4 Facilitaire diensten.....	8
3.5 Bestuurskosten	8
3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's.....	9
4. Programma's.....	11
4.1 Programma 1: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken).....	11
4.2 Programma 2: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)	12
4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+).....	13
4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-).....	14
4.5 Programma 5: Aanvullend OV (samenkracht & burgerparticipatie)	15
4.6 Reserves.....	16
5. Overzicht van baten en lasten	18
6. Paragrafen.....	19
6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	19
6.2 Financiering.....	20
6.3 Bedrijfsvoering.....	21
6.4 Verbonden partijen.....	22
Bijlage 1: bijdrage per gemeente.....	23
Bijlage 2: Incidentele baten en lasten.....	24
Bijlage 3: Geprognosticeerde balans	25

1. Inleiding

Voor u ligt de meerjarenbegroting 2021-2024. Doordat de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen sinds augustus 2019 het routegebonden vervoer zelf organiseren, hebben we in deze meerjarenbegroting enkele technische wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen waren noodzakelijk omdat de uittreding van de drie gemeenten gevolgen had voor de kostenstructuur. Daarnaast hebben we de positieve financiële resultaten van het routegebonden vervoer in deze begroting verwerkt.

De belangrijkste wijzigingen kunt u terugvinden in hoofdstuk 3, organisatiekosten. De eerste wijziging betreft het onderscheid tussen beheer- en regiekosten. Dit onderscheid vergde een complexe administratie, maakte de begroting nodeloos ingewikkeld en is daarom niet in deze begroting opgenomen.

Een tweede belangrijke wijziging in dit hoofdstuk is de manier van kostendoorbelasting. Met de gedeeltelijke uittreding van de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen is het belangrijker geworden om de organisatiekosten zo transparant en zuiver mogelijk toe te rekenen aan de verschillende vervoerssoorten/programma's.

De vereveningssystematiek voor het routegebonden vervoer is een derde belangrijke wijziging. Ook deze methode hebben we sterk vereenvoudigd, waardoor de kosten per gemeente op reizigersniveau inzichtelijk zijn. De resultaten van deze wijziging vindt u terug in hoofdstuk 4 in de programma's 1, 3 en 4.

De vierde wijziging gaat over de verlaging van de kosten van het routegebonden vervoer. Er is sprake van een structureel overschot in de jaarrekening en deze is meerjarig doorgevoerd in de verlaging van de budgetten. Tevens hebben we op basis van de ervaringen in het laatste deel van 2019 de kosten voor de verschillende onderdelen van het routegebonden vervoer opnieuw berekend. Hier zijn op basis van de ervaringen uit 2019 diverse verschuivingen in. Ook deze wijzigingen vindt u terug in hoofdstuk 4.

Guido Eggermont
directeur

Missie en visie

Missie: *mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is.* De missie verwijst naar kwaliteit (prettig) en kostenbewust (efficiënt) vervoer; twee belangrijke elementen die onze hoofdtaak vormen. Kwaliteit vertaalt zich onder andere in een goede uitvoering op de weg via de planning van ritten. Kwaliteit die binnen PlusOV alleen bereikt wordt via herhaalde scholing en training van zowel de frontofficemedewerkers als de planners.

Visie: *Meer spreiding van reizigers over de dag en een betere benutting van voertuigen.* De visie spreekt een verwachting uit die ten grondslag ligt van de oprichting van de Vervoerscentrale: de inzet van dezelfde voertuigen voor meerdere doelgroepen. Niet zozeer in de gelijktijdige bundeling van verschillende doelgroepen in voertuigen, maar wel door de meervoudige inzet van dezelfde voertuigen voor de verschillende doelgroepen.

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Samenvatting kadernotitie

Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage is gebaseerd op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2019. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2021 is 1,8%. Dit percentage hebben we toegepast op de exploitatiebudgetten.

Loonkosten

De volgende cao-afspraken zijn gemaakt:

- Per 01-10-2019 een stijging van de salarissen met 3,25%
- Per 01-01-2020 een stijging van de salarissen met 1,00%
- Per 01-07-2020 een stijging van de salarissen met 1,00%
- Per 01-10-2020 een stijging van de salarissen met 1,00%
- werkgeversvergoeding bijdrage ziektekostenverzekering vanaf 2019 € 296 per jaar; € 168 per jaar vanaf maximaal schaal 6.

Deze afspraken verwerken we in het budget salarissen bij de begroting 2021.

Vervoer

De kosten voor het vervoer worden geïndexeerd op basis van de NEA-index. De NEA-index bedraagt voor 2020 6,7%. Dit percentage passen we toe op de vervoersbudgetten in de begroting 2021. Het percentage is veel hoger dan voorgaande jaren. Dat heeft te maken met de afschaffing van de BPM-teruggave voor taxi's.

Kostenverdeelssystematiek

In de kostenverdeling maken we geen onderscheid meer tussen beheer- en regiekosten. Wel maken we onderscheid gemaakt tussen de vervoersstromen, tussen activiteiten voor het routegebonden vervoer en activiteiten voor het vraagafhankelijk vervoer. De personele kosten die samenhangen met onze activiteiten rekenen we toe aan de vervoersstromen of programma's. Personele kosten die we hieraan direct kunnen toewijzen, dienen tevens als verdeelsleutel voor de overige kosten.

Ook de kostenverdeelssystematiek voor de vervoerskosten in het routegebonden is veranderd. Nadat we sinds de aanbesteding in 2019 met nieuwe contracten werken, kunnen we de kosten op reizigersniveau aan de gemeenten doorbelasten. Hierbij hanteren we een aantal spelregels die zijn opgenomen in bijlage 1. 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.

Personeel

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. In het basisplan van aanpak hebben we de inhoudelijke onderwerpen geschetst die moeten bijdragen aan minder werk en het verkleinen van de organisatie. In deze begroting maken we de vertaling naar het formatieplan voor 2021-2024.

Processen verfijnen

In de kadernota hebben we aangegeven dat we zijn begonnen met de implementatie van de eerste vier processen (1. Roosteraanpassingen; 2. Processen routegebonden vervoer optimaliseren; 3. Loosmeldingen verminderen; 4. Telefonie routegebonden vervoer naar planners) en met de voorbereiding van de deelplannen 6 (telefooncentrale vervangen) en 7 (portaal uitbreiden met planpakket). Beide onderwerpen hebben we opgenomen in het investeringsplan dat in maart 2020 is voorgelegd aan het bestuur.

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 moeten worden met het lage btw-percentage van 9%.

2.2 Effecten jaarrekening 2019

Vanuit de jaarrekening 2019 hebben we een aantal structurele effecten in de begroting 2021-2024 opgenomen:

1. De vervoerskosten van het routegebonden vervoer zijn verlaagd met 10%. De verlaging is berekend op basis van de resultaten van de uitvoering in de laatste vijf maanden van 2019. Daarbij hebben we de laatste vijf maanden als vertrekpunt genomen voor 4/10 deel van de kilometers, starttarieven en overige kosten (indicaties).
2. De verevening van de kosten (toerekening van de kosten naar gemeenten) van het routegebonden vervoer is eveneens berekend op basis van de resultaten van de uitvoering in de laatste vijf maanden van 2019. Hierdoor ontstaan op programmaniveau en gemeenteniveau diverse verschuivingen.
3. De verevening van de vervoerskosten van het vraagafhankelijk vervoer hebben we opnieuw berekend op basis van de resultaten uit 2019. Hoewel de totale vervoerskosten zijn geïndexeerd, kan er op gemeenteniveau sprake zijn van een afwijkende kostenontwikkeling. Dit is dan een effect van de volumeontwikkeling.

3. Organisatiekosten

In dit hoofdstuk lichten we de totale organisatiekosten toe. Ten opzichte van de begroting 2020 zijn de kosten geïndexeerd en hebben er enkele technische verschuivingen plaatsgevonden. 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 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 2.700.556	€ 2.137.515	€ 1.913.440	€ 1.815.435	€ 1.664.792	€ 1.563.484	€ 1.563.484
2. Bedrijfsvoering	€ 219.736	€ 206.141	€ 249.059	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542
3. Direct materiële kosten	€ 184.146	€ 235.744	€ 137.640	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713
4. Facilitaire diensten	€ 113.752	€ 124.200	€ 133.282	€ 99.593	€ 94.503	€ 93.485	€ 93.485
5. Bestuurskosten	€ 315.435	€ 117.606	€ 186.749	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411
Subtotaal organisatiekosten	€ 3.533.625	€ 2.821.207	€ 2.620.171	€ 2.527.694	€ 2.371.961	€ 2.269.635	€ 2.269.635

3.1 Personeelskosten

Personeelskosten	Jaarr. 2018	Jaarr. 2019	Begr. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024
Loonkosten	€ 1.112.496	€ 1.275.694	€ 1.861.693	€ 1.722.437	€ 1.616.719	€ 1.516.908	€ 1.516.908
Externe inhuur	€ 1.532.196	€ 764.743		€ 43.340			
Uitkering uit vroegere dienstbetr.	€ -	€ 69.378					
Opleiding / training	€ 16.089	€ 15.255	€ 27.925	€ 25.837	€ 24.251	€ 22.754	€ 22.754
Algemene personeelskosten	€ 39.774	€ 12.446	€ 23.822	€ 23.822	€ 23.822	€ 23.822	€ 23.822
	€ 2.700.555	€ 2.137.516	€ 1.913.440	€ 1.815.435	€ 1.664.792	€ 1.563.484	€ 1.563.484

Loonkosten

Het loonkostenbudget daalt in 2021 naar 1,765 miljoen. De formatie is naar beneden bijgesteld om binnen de begroting te kunnen blijven. De grootste reductie in formatie wordt doorgevoerd bij de planners van het routegebonden vervoer. Door de afname van het volume en door verdere automatisering en integratie van systemen is er ook minder werk. In 2020 is de formatie met 1,5 fte gedaald (ten opzichte van 2019) en dat zal ook in 2021 gebeuren. Daarmee hebben we het minimale bezettingsniveau dicht benaderd. Daarnaast wordt de formatie bij de Frontoffice met 1,5 Fte verlaagd. De formatiereductie bedraagt daarmee in 2021 3 fte.

Overige 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 et cetera) 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 Frontoffice 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 2021:

- 84,17% vraagafhankelijk vervoer;
- 15,83% routegebonden vervoer.

Deze verhouding wordt jaarlijks in de begroting 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 verdeelsleutel directe loonkosten.

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

3.2 Bedrijfsvoering

	Jaarr. 2018	Jaarr. 2019	Begr. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024
HRM	€ 57.291	€ 36.647	€ 41.028	€ 40.716	€ 40.716	€ 40.716	€ 40.716
Financiën (incl. inkoop)	€ 105.156	€ 99.176	€ 123.919	€ 122.977	€ 122.977	€ 122.977	€ 122.977
Control	€ 12.763	€ 30.550	€ 30.393	€ 30.162	€ 30.162	€ 30.162	€ 30.162
ICT	€ 7.857	€ 3.753	€ 17.696	€ 8.014	€ 8.014	€ 8.014	€ 8.014
Communicatie	€ 36.669	€ 27.555	€ 20.798	€ 36.172	€ 36.172	€ 36.172	€ 36.172
Bankkosten	€ 4.865	€ 5.012	€ 5.075	€ 5.166	€ 5.166	€ 5.166	€ 5.166
Verzekeringen	€ 3.859	€ 3.449	€ 10.150	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333
Totaal lasten bedrijfsvoering	€ 228.460	€ 206.141	€ 249.059	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542

De kosten voor HRM, financiën, control, communicatie en ICT betreffen uren die gemaakt worden voor de organisatieondersteuning van PlusOV. Communicatie wordt rechtstreeks ingehuurd. De overige uren nemen we af van de gemeente Lochem.

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

	Jaarr. 2018	Jaarr. 2019	Begr. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024
Vervoerspassen VAV	€ 14.846	€ 17.128	€ 14.616	€ 14.879	€ 14.879	€ 14.879	€ 14.879
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ 3.039	€ 9.320	€ 6.299	€ 6.412	€ 6.412	€ 6.412	€ 6.412
Planningspakket/Managementinfo	€ 112.457	€ 172.234	€ 101.500	€ -	€ -	€ -	€ -
ICT-Software VAV		€ -	€ -	€ 105.942	€ 105.942	€ 105.942	€ 105.942
ICT-Software RGV		€ -	€ -	€ 19.380	€ 19.380	€ 19.380	€ 19.380
ICT-Infra		€ -	€ -	€ 9.600	€ 9.600	€ 9.600	€ 9.600
Kapitaallasten planningspakket	€ 39.167	€ 19.583	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Communicatie	€ 14.637	€ 13.979	€ 15.225	€ 15.499	€ 15.499	€ 15.499	€ 15.499
Totaal	€ 184.146	€ 232.244	€ 137.640	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713

De kosten voor planningspakket/management info zijn vanaf de begroting 2021 verdeeld over ICT Software VAV, ICT software RG en ICT Infra.

ICT Software VAV

Dit betreffen onder andere de kosten voor het planningspakket, het klantregistratiesysteem en de telefooncentrale. De kosten voor de telefooncentrale (€ 30.000) waren in de vorige begrotingen opgenomen onder facilitaire diensten.

ICT Software RGV

Dit betreft de hosting van het regieportaal (easy service). We gebruiken dit portaal om met taxibedrijven te communiceren.

ICT Infra

Dit betreft alle hardware kosten die nodig zijn om de cloudapplicaties te bereiken (firewalls, switches, lijnverbindingen en routers).

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.

3.4 Facilitaire diensten

	Jaarr. 2018	Jaarr. 2019	Begr. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024
Huisvestingskosten	€ 34.079	€ 52.500	€ 55.318	€ 56.313	€ 56.313	€ 56.313	€ 56.313
Kantoormiddelen	€ 12.162	€ 5.595	€ 10.150	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333
ICT werkplek	€ 27.066	€ 30.705	€ 25.365	€ 25.821	€ 25.821	€ 25.821	€ 25.821
Kapitaallasten	€ 10.706	€ 11.025	€ 12.000	€ 7.126	€ 2.036	€ 1.018	€ 1.018
Telefoonkosten	€ 29.738	€ 24.375	€ 30.450				
Totaal lasten fac.diensten	€ 113.751	€ 124.200	€ 133.282	€ 99.593	€ 94.503	€ 93.485	€ 93.485

De kosten voor de telefooncentrale zijn verschoven naar ICT-software VAV bij de direct materiële kosten.

Verdeelsleutel

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

3.5 Bestuurskosten

	Jaarr. 2018	Jaarr. 2019	Begr. 2020	Begr. 2021	Begr. 2022	Begr. 2023	Begr. 2024
Representatie/advies	€ 11.317	€ 2.048	€ 5.284	€ 5.379	€ 5.379	€ 5.379	€ 5.379
Accountantskosten	€ 26.577	€ 20.838	€ 21.315	€ 21.699	€ 21.699	€ 21.699	€ 21.699
Juridische ondersteuning	€ 48.041	€ 94.718	€ 10.150	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333	€ 10.333
Onvoorzien	€ -	€ -	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
PiM	€ 220.776						
Totaal	€ 306.711	€ 117.605	€ 186.749	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411

Onvoorzien

Bij deze post kan het bestuur van PlusOV voorafgaand aan en gedurende een eventuele calamiteit actief besluiten om middelen in te zetten en aan de organisatie beschikbaar te stellen.

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

	Begroting 2021	Programma 1: Leerlingenvervoer	Programma 2: Vraagafh. Verv.	Programma 3: Dagbestedingsverv.	Programma 4: Jeugdwetverv.	Programma 5: Aanvullend OV	Overhead
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.815.435	€ 132.065,46	€ 1.215.154,88	€ 79.021,29	€ 20.164,05	€ 14.737,91	€ 354.291,37
2. Bedrijfsvoering	€ 253.542						€ 253.541,73
3. Direct materiële kosten	€ 171.713	€ 11.067,76	€ 125.709,31	€ 6.622,39	€ 1.689,85	€ 1.524,66	€ 25.099,05
4. Facilitaire diensten	€ 99.593						€ 99.593,33
5. Bestuurskosten	€ 187.411						€ 187.410,57
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.527.694	€ 143.133	€ 1.340.864	€ 85.644	€ 21.854	€ 16.263	€ 919.936
Overhead naar programma's		€ 83.148	€ 765.062	€ 49.752	€ 12.695	€ 9.279	€ 919.936

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

Personeelskosten

Alle personeelskosten van de Frontofficemedewerkers en de planners zijn onder te verdelen in RGV en VAV kosten. Alle personeelskosten vraagafhankelijk vervoer worden vervolgens verdeeld over de programma's 2 en 5 op basis van het aantal unieke actieve reizigers in 2019. Alle personeelskosten routegebonden vervoer worden ten slotte verdeeld over de programma's 1, 3 en 4 op basis van het aantal unieke reizigers per vervoersoort in 2019.

Alle personeelskosten die niet direct zijn toe te rekenen aan de vervoerssoorten (vraagafhankelijk en routegebonden vervoer) 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).

Bedrijfsvoering

Op het gebied van de bedrijfsvoering krijgt PlusOV ondersteuning van de gemeente Lochem. Het gaat hierbij om ondersteuning op de PIOFAH taken: HRM, ICT, juridische zaken, financiën en inkoop. Communicatie wordt door PlusOV zelf ingehuurd. 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 worden aan de vervoerssoorten toegerekend. Via de vervoerssoorten worden de kosten verdeeld over de programma's op basis van het aantal unieke reizigers in 2019. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

Facilitaire diensten en bestuurskosten

Onder facilitaire diensten nemen we de jaarlijkse huisvestingskosten mee. Daarnaast worden kantoormiddelen en de ICT-kosten voor de werkplekken van de medewerkers van PlusOV meegenomen.

De kosten voor facilitaire diensten en bestuurskosten 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).

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.

4. Programma's

Deze begroting bestaat uit vijf programma's:

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

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

De organisatiekosten worden deels direct toegerekend 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 baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote lasten.

4.1 Programma 1: 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 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?

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten							
1.1 Organisatiekosten	€ 363.284	€ 317.270	€ 163.334	€ 143.133	€ 134.315	€ 128.520	€ 128.520
1.2 overhead				€ 83.148	€ 78.026	€ 74.660	€ 74.660
1.3 Vervoerskosten	€ 8.153.472	€ 6.655.649	€ 3.581.760	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410
Totaal lasten	€ 8.516.756	€ 6.972.919	€ 3.745.094	€ 3.133.692	€ 3.119.751	€ 3.110.590	€ 3.110.590
Baten							
1.4 Bijdrage gemeente	€ 8.516.756	€ 6.967.141	€ 3.745.094	€ 3.120.134	€ 3.110.712	€ 3.106.071	€ 3.110.590
Totaal baten	€ 8.516.756	€ 6.967.141	€ 3.745.094	€ 3.120.134	€ 3.110.712	€ 3.106.071	€ 3.110.590
Resultaat	€ -	€ -5.778	€ -	€ -13.558	€ -9.039	€ -4.519	€ -

1.1 Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

1.2 Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

1.3 Vervoerskosten

De begrote kosten veranderen vanaf het jaar 2021. Hier zijn drie redenen voor:

1. de NEA-index zorgt voor een stijging van 6,7%;
2. het vervoersvolume is naar beneden bijgesteld met 10%;
3. door de toepassing van een zuiverdere vereveningssysteem dalen de kosten en verschuiven naar de programma's 2 en 3.

1.4 Bijdrage gemeenten

De baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote lasten.

4.2 Programma 2: 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?

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten							
2.1 Organisatiekosten	€ 1.299.510	€ 1.229.587	€ 1.141.179	€ 1.340.864	€ 1.258.253	€ 1.203.972	€ 1.203.972
2.2 overhead				€ 765.062	€ 717.926	€ 686.954	€ 686.954
2.3 Vervoerskosten	€ 5.685.368	€ 5.640.848	€ 5.986.320	€ 6.405.208	€ 6.405.208	€ 6.405.208	€ 6.405.208
Totaal lasten	€ 6.984.878	€ 6.870.435	€ 7.127.499	€ 8.511.134	€ 8.381.387	€ 8.296.135	€ 8.296.135
Baten							
2.4 Bijdrage gemeente	€ 6.984.878	€ 7.057.956	€ 7.127.499	€ 7.613.454	€ 7.770.051	€ 7.983.865	€ 8.296.135
2.5 Bijdrage provincie				€ 772.933	€ 528.171	€ 270.687	€ -
Totaal lasten	€ 6.984.878	€ 7.057.956	€ 7.127.499	€ 8.386.387	€ 8.298.222	€ 8.254.552	€ 8.296.135
Resultaat	€ -	€ 187.521	€ -	€ -124.747	€ -83.165	€ -41.582	€ -

2.1 Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

2.2 Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

2.3 Vervoerskosten

De vervoerskosten van het vraagafhankelijk vervoer zijn geïndexeerd met de NEA-index. Verder zijn geen veranderingen in de begroting toegepast op de vervoerskosten, ondanks dat de kosten in zowel 2018 (0,8%) als 2019 (4%) iets onder begroting zijn gebleven. Het is nog onduidelijk of hier een structureel effect in zit. Een verhoogd kostenbewustzijn en een duidelijke sturing op het verlagen van de kosten lijkt hier wel mede oorzaak van te zijn.

2.4 Bijdrage gemeenten

De baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote 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?

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten							
3.1 Organisatiekosten	€ 157.556	€ 164.240	€ 103.708	€ 85.644	€ 80.367	€ 76.900	€ 76.900
3.2 overhead				€ 49.752	€ 46.687	€ 44.673	€ 44.673
3.3 Vervoerskosten	€ 767.697	€ 645.408	€ 297.582	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650
Totaal lasten	€ 925.253	€ 809.648	€ 401.290	€ 879.045	€ 870.703	€ 865.222	€ 865.222
Baten							
3.4 Bijdrage gemeente	€ 925.253	€ 806.657	€ 401.290	€ 870.933	€ 865.295	€ 862.518	€ 865.222
Totaal lasten	€ 925.253	€ 806.657	€ 401.290	€ 870.933	€ 865.295	€ 862.518	€ 865.222
Resultaat	€ -	€ -2.991	€ -	€ -8.112	€ -5.408	€ -2.704	€ -

3.1 Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

3.2 Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

3.3 Vervoerskosten

De vervoerskosten stijgen in 2021 sterk. De stijging wordt veroorzaakt door de gewijzigde vereveningssysteem. Routes naar instellingen voor dagbesteding zijn over het algemeen korter en het starttarief en de indiceringen maken de kosten voor de korte routes daarmee relatief duur. Ook de lage combinatiegraad werkt kostenverhogend.

3.4 Bijdrage gemeenten

De baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote 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?

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten							
4.1 Organisatiekosten	€ 52.430	€ 55.709	€ 33.380	€ 21.854	€ 20.507	€ 19.623	€ 19.623
4.2 overhead				€ 12.695	€ 11.913	€ 11.399	€ 11.399
4.3 Vervoerskosten	€ 635.197	€ 598.741	€ 249.991	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339
Totaal lasten	€ 687.627	€ 654.450	€ 283.371	€ 348.888	€ 346.759	€ 345.360	€ 345.360
Baten							
4.4 Bijdrage gemeente	€ 687.627	€ 653.436	€ 283.371	€ 346.818	€ 345.379	€ 344.670	€ 345.360
Totaal lasten	€ 687.627	€ 653.436	€ 283.371	€ 346.818	€ 345.379	€ 344.670	€ 345.360
Resultaat	€ -	€ -1.014	€ -	€ -2.070	€ -1.380	€ -690	€ -

4.1 Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

4.2 Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

4.3 Vervoerskosten

De vervoerskosten stijgen in 2021. De stijging wordt veroorzaakt door de gewijzigde vereveningssysteem. Routes naar instellingen voor dagbehandeling zijn over het algemeen

korter en het starttarief en de indiceringen maken de kosten voor de korte routes daarmee relatief duur.

4.4 Bijdrage gemeenten

De baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote lasten.

4.5 Programma 5: Aanvullend OV (samenkracht & burgerparticipatie)

Wat willen we bereiken?

We willen OV-reizigers binnen de gestelde kaders een vervoersaanbod doen op het moment dat het reguliere openbaar vervoer niet voorziet in de gevraagde reis.

Wat gaan we daarvoor doen?

We bieden taxivervoer aan op basis van de afspraken die hierover zijn gemaakt met de provincie Gelderland. Dat betekent dat we een vrij toegankelijk vervoersaanbod doen daar waar een OV-alternatief ontbreekt. In 2020 bereiden we samen met de gemeenten in de regio en de provincie nieuwe samenwerkingsafspraken voor.

Wat gaat het kosten?

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten							
5.1 Organisatiekosten	€ 38.122	€ 23.923	€ 23.176	€ 16.263	€ 15.261	€ 14.602	€ 14.602
5.2 overhead				€ 9.279	€ 8.707	€ 8.332	€ 8.332
5.3 Vervoerskosten	€ 84.205	€ 65.949	€ 86.870	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885
Totaal lasten	€ 122.327	€ 89.872	€ 110.046	€ 100.427	€ 98.853	€ 97.819	€ 97.819
Baten							
5.4 Bijdrage gemeente	€ 23.262	€ 12.570	€ 7.846	€ 10.813	€ 9.744	€ 9.215	€ 9.719
5.5 Bijdrage provincie	€ 99.065	€ 77.587	€ 102.200	€ 88.100	€ 88.100	€ 88.100	€ 88.100
Totaal lasten	€ 122.327	€ 90.157	€ 110.046	€ 98.914	€ 97.845	€ 97.315	€ 97.819
Resultaat	€ -	€ 285	€ -	€ -1.513	€ -1.009	€ -504	€ -

5.1 Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

5.2 Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

5.3 Vervoerskosten

De vervoerskosten van het aanvullend openbaar vervoer dalen. We zien in 2019 een duidelijke daling van het aantal OV-reizigers dat gebruikmaakt van PlusOV.

5.4 Bijdrage gemeente

5.5 Bijdrage provincie

De baten zijn niet gelijk aan de lasten. Er is jaarlijks voor de vijf programma's een totaalbedrag begroot om te onttrekken aan de bestemmingsreserve. In 2021 is dat € 150.000, in 2022 € 100.000 en in 2023 € 50.000. Deze dienen ter dekking van een deel van de lasten, waardoor de bijdrage van de gemeenten lager is dan de begrote lasten.

4.6 Reserves

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 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.

In de tabel bij deze paragraaf is de verwachting van de stortingen en onttrekkingen per jaar weergegeven. De (hoogte van) stortingen en onttrekkingen uit deze reserve kunnen slechts door het bestuur worden besloten 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 benodigd. 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.

In de begroting 2019 is besloten om een reserve te vormen van 1.2 miljoen euro. De benodigde reserve is in deze begroting herberekend op basis van de besluiten van het bestuur in januari 2020:

1. Er was een onttrekking voorzien in het jaar 2019 van 136.673. Deze onttrekking is in het jaar 2019 niet nodig gebleken en heeft niet plaatsgevonden.
2. Er is besloten om de risico-onttrekking à € 45.000 te laten vervallen vanaf 2020 tot en met 2023. Daarmee wordt de benodigde reserve met € 180.000 verlaagd.

Door deze wijzigingen daalt de prognose voor de benodigde middelen in de optimalisatiereserve naar € 900.000.

In de begroting van 2019 is afgesproken om de vorming van de reserve deels te doen vanuit de algemene reserve. Het bedrag in de algemene reserve bedraagt € 148.705 en wordt daarom toegevoegd aan de bestemmingsreserve optimalisatiekosten.

In januari 2020 is door het bestuur besloten om het positieve rekeningresultaat 2019 van de organisatiekosten aan de reserve toe te voegen. Het positieve rekeningresultaat van 2019 is € 312.185 is daarom 2020 toegevoegd aan de reserve.

Van de benodigde € 900.000 dient na deze twee dotaties nog € 439.110 door de gemeenten te worden gedoteerd. Conform afspraak worden de dotaties op basis van inwoneraantal gedaan. Tevens is afgesproken dat de dotatie van de RG6-gemeenten vanuit de RG6-reserve wordt gedaan.

Om praktische redenen stellen we voor om de dotaties in de reserves in 2020 en 2022 te laten plaatsvinden. Daarbij moeten we opmerken dat het bestuur heeft besloten om de bijdrage van de uittredende gemeenten in de optimalisatiereserve te maximaliseren op € 470.000. De feitelijke dotatie is nu lager geworden dan het bestuur in januari kon voorzien en zit onder het maximaal te doteren bedrag. De bedragen zullen naast de reguliere bijdrage van de gemeenten in rekening worden gebracht bij de gemeenten.

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

Optimalisatiekosten	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo per 1-1	€ -	€ 299.531	€ 49.531	€ 150.000	€ -
<i>Toevoegen</i>	€ 599.531	€ -	€ 300.469	€ -	€ -
Vanuit Alg. reserve	€ 148.705				
Resultaat jaar. 2019	€ 312.185				
Bijdrage DAZ gemeenten			€ 300.469		
Bijdrage RG6 gemeenten	€ 138.641				
<i>Onttrekken</i>	€ -300.000	€ -250.000	€ -200.000	€ -150.000	€ -
	€ -300.000	€ -250.000	€ -200.000	€ -150.000	€ -
Saldo per 31-12	€ 299.531	€ 49.531	€ 150.000	€ -	€ -

RG6	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo per 1-1	€ -	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389
<i>Toevoegen</i>	€ 440.030				
Uittredingssom DAZ gem.	€ 440.030				
<i>Onttrekken</i>					
bijdr. RG6 gemeenten aan optimalisatiekosten	€ -138.641				
Saldo per 31-12	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389

5. Overzicht van baten en lasten

Lasten

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 2.700.556	€ 2.137.515	€ 1.913.440	€ 1.815.435	€ 1.664.792	€ 1.563.484	€ 1.563.484
2. Bedrijfsvoering	€ 219.736	€ 206.141	€ 249.059	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542	€ 253.542
3. Direct materiële kosten	€ 184.146	€ 235.744	€ 137.640	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713	€ 171.713
4. Facilitaire diensten	€ 113.752	€ 124.200	€ 133.282	€ 99.593	€ 94.503	€ 93.485	€ 93.485
5. Bestuurskosten	€ 315.435	€ 117.606	€ 186.749	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411	€ 187.411
Subtotaal organisatiekosten	€ 3.533.625	€ 2.821.207	€ 2.620.171	€ 2.527.694	€ 2.371.961	€ 2.269.635	€ 2.269.635
Optimalisatiekosten							
Investering	€ -	€ -	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Risico	€ -	€ -	€ 45.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal optimalisatiekosten		€ -	€ 145.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Vervoer							
Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.643.011	€ 3.581.760	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410
Gymvervoer	€ 17.816	€ 12.638	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.685.368	€ 5.640.848	€ 5.986.320	€ 6.405.208	€ 6.405.208	€ 6.405.208	€ 6.405.208
Dagbestedingsvervoer	€ 767.697	€ 645.408	€ 297.582	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650
Jeugdwet vervoer	€ 635.197	€ 598.741	€ 249.991	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339
Aanvullend OV	€ 84.205	€ 65.949	€ 86.870	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885
Subtotaal vervoerskosten	€ 15.325.939	€ 13.606.596	€ 10.202.523	€ 10.445.492	€ 10.445.492	€ 10.445.492	€ 10.445.492
TOTAAL LASTEN	€ 18.859.564	€ 16.427.803	€ 12.967.694	€ 13.073.186	€ 12.917.453	€ 12.815.127	€ 12.715.127

Baten

	Jaarr. 2018	Concept jaarr. 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Organisatie							
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 122.880	€ 126.812	€ 126.812	€ 100.411	€ 68.614	€ 35.165	€ -
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 14.860	€ 11.638	€ 15.330	€ 13.215	€ 13.215	€ 13.215	€ 13.215
Bijdragen gemeenten	€ 3.395.885	€ 2.994.846	€ 2.278.028	€ 2.264.068	€ 2.190.132	€ 2.171.255	€ 2.256.420
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ -	€ 2.201	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Corr. Bijdrage prov. 2017&2018		€ -2.105					
Bijdrage DAZ gemeenten				€ -	€ 300.469	€ -	€ -
Subtotaal organisatie	€ 3.533.625	€ 3.133.392	€ 2.420.170	€ 2.377.694	€ 2.572.430	€ 2.219.635	€ 2.269.635
Vervoer							
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 823.008	€ 849.344	€ 862.084	€ 672.522	€ 459.557	€ 235.522	€ -
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.643.011	€ 3.581.760	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410	€ 2.907.410
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 4.862.360	€ 4.791.504	€ 5.124.236	€ 5.732.686	€ 5.945.651	€ 6.169.686	€ 6.405.208
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 767.697	€ 645.408	€ 297.582	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650	€ 743.650
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 635.197	€ 598.741	€ 249.991	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339	€ 314.339
Bijdrage Apeldoorn gymvervoer	€ 17.816	€ 12.638					
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 84.205	€ 65.949	€ 86.870	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885	€ 74.885
Subtotaal Vervoer	€ 15.325.939	€ 13.606.596	€ 10.202.524	€ 10.445.492	€ 10.445.492	€ 10.445.492	€ 10.445.492
TOTAAL BATEN	€ 18.859.564	€ 16.739.988	€ 12.622.694	€ 12.823.186	€ 13.017.923	€ 12.665.127	€ 12.715.127
Resultaat voor bestemming	€ -0	€ 312.185	€ -345.000	€ -250.000	€ 100.469	€ -150.000	€ -

Onttrekking reserve optimalisatiekosten							
Inefficiencybijdrage	€ -	€ -	€ 200.000	€ 150.000	€ 100.000	€ 50.000	€ -
Investeringsbijdrage	€ -	€ -	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Onvoorzien	€ -	€ -	€ 45.000				
Totaal onttrekking reserve	€ -	€ -	€ 345.000	€ 250.000	€ 200.000	€ 150.000	€ -

Toevoeging reserve optimalisatiekosten							
Bijdrage DAZ Gemeenten	€ -	€ -			€ 300.469		
Totaal onttrekking reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 300.469	€ -	€ -

Resultaat na bestemming	€ -0	€ 312.185	€ 0	€ -	€ -0	€ -	€ -
--------------------------------	-------------	------------------	------------	------------	-------------	------------	------------

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 2019	Begroot 2020	Begroot 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024
Netto schuldquote	-3%	-9%	-7%	-5%	-4%	-2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-3%	-9%	-7%	-5%	-4%	-2%
Solvabiliteitsratio	10%	27%	20%	15%	10%	7%
Structurele exploitatieruimte	0%	0%	0%	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.

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 laag zijn.

Risico's

Er zijn diverse risico's te onderscheiden:

1. Aanbesteding vraagafhankelijk vervoer:
Op 1 augustus 2021 lopen de huidige contracten met de vervoerders voor het vraagafhankelijk vervoer af. De aanbesteding voor het vervoer wordt in 2020 opgestart. De overgang naar eventuele nieuwe vervoerders is een stevige overgang.
2. Nieuw systeem voor planning van het 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.

3. De kosten voor het groepsvervoer 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.

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 € 250.000 (het drempelbedrag voor PlusOV) te boven gaan, moeten bij het Rijk of andere overheden gestald worden.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet voor het jaar 2021 bedraagt € 1.072.001. De kasgeldlimiet wordt berekend door het totaalbedrag van de primitieve jaarbegroting te vermenigvuldigen met 8,2% en heeft een minimumbedrag van € 300.000. Tot het bedrag van de kasgeldlimiet mogen kortlopende geldleningen worden aangetrokken.

6.3 Bedrijfsvoering

Personeel

Frontoffice

De uitvoering bij zowel de Frontoffice als de Planning stond onder grote druk. De afhandelingsstijd van telefoongesprekken was gemiddeld 170 seconden in plaats van de verwachte 90 seconden. Inmiddels is de afhandelingsstijd gedaald naar onder de 140 seconden en kunnen we stellen dat de doelstelling van 90 seconden niet haalbaar is. De gemiddelde wachttijd is inmiddels gedaald tot 45 seconden. Het aantal gesprekken is met ongeveer 10% gedaald in verband met de gedeeltelijke uittreding van de DAZ-gemeenten. Daarnaast worden de gesprekken voor het routegebonden vervoer nu direct afgedaan door de planners. Daardoor is het totaal aantal telefoongesprekken dat de Frontoffice afhandelt verder gedaald. Deze ontwikkeling leidt tot een daling van het aantal fte bij de Frontoffice tot 13,84 in 2021 (ten opzichte van 16,29 eind 2019). Een verdere reductie van het aantal benodigde formatieplaatsen na 2021 kunnen we alleen realiseren als het aantal binnenkomende gesprekken sterk daalt. Het online kunnen boeken van ritten is hiervoor een mogelijke oplossing, behorend bij een nieuw planningspakket.

Planners

In de begroting 2019 is uitgegaan van een totaal van 11,27 fte aan planners. Door diverse investeringen en systemen en processen in het routegebonden vervoer lijkt de realisatie mogelijk. De feitelijke bezetting is op dit moment nog iets hoger en verdere afname van de hoeveelheid werk moet dit mogelijk maken. Een verdere reductie van het aantal benodigde formatieplaatsen na 2021 kunnen we alleen realiseren als de benodigde planningscapaciteit kan worden gereduceerd. Een automatische rittenplanner kan hiervoor een mogelijke oplossing zijn, behorend bij een nieuw planningspakket.

Totale formatie

De totale formatie daalt in 2021 verder tot 28,34 fte (ten opzichte van 32,56 fte eind 2019). Tot nu toe kunnen we de formatiedaling opvangen door natuurlijk verloop en het verkleinen van de flexibele schil. In 2020 starten we met het maken van een organisatie rapport waarin we zullen anticiperen op de benodigde daling van de formatie.

ICT

Naast personeel is onze ICT cruciaal voor een goede bedrijfsvoering. Een goede ondersteuning van de administratieve processen is onontbeerlijk in een uitvoeringsorganisatie. In 2019 zijn grote veranderingen in de ICT aangebracht en hebben we de administratieve processen verbeterd. Door de invoering van een klantcontactsysteem en de splitsing van systemen in vraagafhankelijk en routegebonden vervoer, is er nu sprake van een stabiele basis. In 2019 is ook gestart met de vervanging van het systeem voor routegebonden vervoer en dat traject zullen we in 2020 afronden. Daarmee is de ICT voor het routegebonden vervoer sterk verbeterd en hebben we de mogelijkheid gecreëerd om efficiënter te kunnen werken en optimaal te kunnen plannen.

In 2020 en 2021 zullen we investeren in het vervangen van het planningssysteem voor het vraagafhankelijk vervoer. De investeringsplannen zullen aan het bestuur worden voorgelegd ter verdere besluitvorming. Momenteel zijn we met een marktverkenning bezig om te komen tot een keuze.

Tot slot zal in 2020 de interne infrastructuur worden herzien. De telefooncentrale wordt vervangen om ook hier een stabielere basis te leggen voor de toekomst. De interne infrastructuur en telefooncentrale zijn op dit moment nog zwakke schakels in de bedrijfsvoering en vertonen te vaak storingen waar onze reizigers last van hebben.

6.4 Verbonden partijen

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

Bijlage 1: bijdrage per gemeente

Taakveld:	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
Onderwijsbeleid en leerlingzaken		€ 522.159		€ 699.426	€ 224.555	€ 458.803	€ 686.364	€ 528.827			€ 3.120.134
* Leerlingvervoer		€ 491.276		€ 649.971	€ 206.392	€ 431.131	€ 636.245	€ 492.395			€ 2.907.410
* Organisatie		€ 30.883		€ 49.455	€ 18.163	€ 27.672	€ 50.119	€ 36.432			€ 212.724
Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.792.693	€ 468.001	€ 1.738.360	€ 756.254	€ 178.709	€ 322.418	€ 700.536	€ 799.496	€ 738.734	€ 772.933	€ 9.268.134
Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.792.693	€ 291.097	€ 1.738.360	€ 607.922	€ 138.151	€ 202.109	€ 525.528	€ 589.673	€ 738.734	€ 772.933	€ 8.397.201
* vervoer	€ 2.123.962	€ 205.890	€ 1.298.408	€ 471.476	€ 88.039	€ 125.762	€ 387.249	€ 489.157	€ 542.744	€ 672.522	€ 6.405.208
* Organisatie	€ 668.731	€ 85.207	€ 439.952	€ 136.447	€ 50.112	€ 76.348	€ 138.279	€ 100.516	€ 195.990	€ 100.411	€ 1.991.992
Dagbestedingsvervoer		€ 176.904		€ 148.332	€ 40.557	€ 120.309	€ 175.008	€ 209.823			€ 870.933
* Vervoer		€ 158.425		€ 118.741	€ 29.690	€ 103.751	€ 145.019	€ 188.024			€ 743.650
* Organisatie		€ 18.479		€ 29.591	€ 10.868	€ 16.558	€ 29.989	€ 21.799			€ 127.283
Maatwerkdienstverlening 18-		€ 80.109		€ 89.938	€ 6.847	€ 30.331	€ 42.605	€ 96.988			€ 346.818
* Jeugdvervoer		€ 75.393		€ 82.387	€ 4.074	€ 26.106	€ 34.952	€ 91.426			€ 314.339
* Organisatie		€ 4.715		€ 7.551	€ 2.773	€ 4.225	€ 7.652	€ 5.563			€ 32.479
Samenkracht & Burgerparticipatie										€ 88.100	€ 88.100
* Aanvullend OV										€ 74.885	€ 74.885
* Organisatie										€ 13.215	€ 13.215
Totale bijdrage per gemeente	€ 2.792.693	€ 1.070.269	€ 1.738.360	€ 1.545.618	€ 410.111	€ 811.552	€ 1.429.505	€ 1.425.312	€ 738.734	€ 861.033	€ 12.823.186

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld.

- De gemeenten moeten er rekening mee houden dat de btw (9%) op het routegebonden vervoer een last is voor de gemeente.
- Dit betreft de reguliere bijdrage, dus exclusief de te betalen bijdragen aan de reserves.

Bijlage 2: Incidentele baten en lasten

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans

Omschrijving	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024
Activa						
Materiele vaste activa	21.367	9.367	2.241	205	0	0
<i>Uitzettingen korter dan een jaar</i>						
* Vorderingen op openbare lichamen	237.213	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
* Schatkistbankieren	3.568.054	3.299.531	3.299.531	3.600.000	3.600.000	3.600.000
* Overige vorderingen	1.311	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Liquide middelen	117.986	140.522	197.648	149.684	149.889	149.889
Overlopende activa	639.241	500.000	450.000	450.000	450.000	450.000
Totaal	4.585.172	4.200.920	4.200.920	4.451.389	4.451.389	4.451.389

Omschrijving	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024
Passiva						
Reserves	148.705	600.920	350.920	451.389	301.389	301.389
Resultaat	312.185	300.000	250.000	200.000	150.000	-
Opgenomen langlopende geldleningen	-	-	-	-	-	-
<i>Vlottende schulden korter dan een jaar</i>						
*Kasgeldleningen	-	-	-	-	-	-
*Banksaldi	-	-	-	-	-	-
*Crediteuren	178.417	50.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Overlopende passiva	3.945.864	3.250.000	3.500.000	3.700.000	3.900.000	4.050.000
Totaal	4.585.172	4.200.920	4.200.920	4.451.389	4.451.389	4.451.389