

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-FC

**Onderwerp**

PlusOV begroting 2021

**1- Notagegevens**

Notanummer 2020-000643  
Datum 22-04-2020  
Programma:  
09 Jeugd en onderwijs  
Portefeuillehouder Weth. Rorink

**2- Bestuursorgaan**

B & W 12-05-2020  
 Raad --  
 Burgemeester --

**College van B & W**

- Burgemeester - Weth. Grijsen  
- Weth. De Geest - Weth. Verhaar  
- Weth. Walder - Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	12-05-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager	22-04-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	06-05-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	06-05-2020
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-05-13

Bijlagen

1. brief bij jaarrekening 2019 en begroting 2021-2024 PlusOV
2. Definitieve jaarrekening 2019 PlusOV
3. Kadernotitie 2021-2024
4. Ontwerpbegroting 2021-2024 PlusOV

B & W d.d.: 12-05-2020

Besloten wordt:

- 1 In te stemmen met de ontwerp Programmabegroting 2021-2024 van PlusOV;
- 2 de gemeenteraad te adviseren geen zienswijze in te dienen op de begroting 2021 van PlusOV;
- 3 kennis te nemen van de jaarstukken 2019 en de kadernotitie van PlusOV;
- 4 de raadsmededeling vast te stellen;
- 5 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 6 de nota en het besluit openbaar te maken.

**Financiële aspecten:**

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Ja
Begrotingswijziging	Nee
Financiële gevolgen opvangen	
Het voordeel als gevolg van de verlaging van de gemeentelijke bijdrage kan terugvloeien naar de algemene middelen (€18.000).	

**Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)**

- De nota en het besluit openbaar te maken  
 De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht  
 De nota en het besluit openbaar te maken nadat  
 De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...

Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:

De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

#### **Kennisgeving/ Bekendmaking Awb**

Kennisgeving (publicatie) conform Awb

Nee

Bekendmaking conform Awb

Nee

#### **ADVIESRADEN:**

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## **Toelichting**

### **Inleiding**

PlusOV is een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de Regio Stedendriehoek, gericht op het doelgroepenvervoer. Sinds 1 augustus 2019 is Deventer deels uitgetreden (voor het routegebonden vervoer). De raad heeft van PlusOV drie documenten als onderdeel van de planning en control cyclus ontvangen

### **Jaarrekening 2019**

De jaarrekening is ter kennisgeving naar de gemeenteraden verzonden. PlusOV sluit het jaar 2019 positief af. Zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten zijn binnen de begroting gebleven. Op de organisatiekosten is een voordelig resultaat van € 312.000 behaald. Het voordelig resultaat wordt in de begroting 2021 conform het bestuursbesluit over de uittredesom verwerkt.

Net als in de jaarrekening 2018 is in de jaarrekening 2019 het risico benoemd van de afrekening groepsvervoer 2018/2019. Het gaat om het geschil met één vervoerder over de hoogte van de afrekeningen leerlingvervoer en dagbestedingsvervoer van het schooljaar 2018/2019. De vervoerder claimt €2,2 miljoen van PlusOV. 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, maar 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. De zitting bij de Rechtbank is voorlopig eind mei gepland.

### **Kadernotitie 2021-2024**

De kadernotitie is door het bestuur vastgesteld. In de kadernotitie staan onder andere de uitgangspunten voor indexering en voor de nieuwe begrotingsstructuur. In de kadernotitie is gekomen tot een nieuw systeem voor de toerekening van organisatiekosten naar routegebonden en vraagafhankelijk vervoer. De nieuwe verdeling is zuiverder omdat zoveel mogelijk kosten direct aan de vervoersstromen wordt toegerekend. Overigens heeft de wijziging van de systematiek voor de bijdrage van de gemeente Deventer nauwelijks effect.

De uitgangspunten voor prijs- en loonindex liggen in de lijn met de gemeentelijke begroting. De kosten voor het vervoer worden geïndexeerd op basis van de NEA-index. De NEA-index bedraagt voor 2020 6,7%. Dit percentage wordt toegepast 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.

### **Ontwerp Programmabegroting 2021**

In de begroting van PlusOV zien we een afname van de organisatiekosten met name door een formatiereductie. Ook voor het vraagafhankelijk vervoer is een daling te zien, als gevolg van de verlaging van de formatie van de Frontoffice met 1,5 fte. Voor Deventer heeft dit tot gevolg van de bijdrage € 18.000 lager wordt dan de bijdrage in begroting 2020.

Als gevolg van de Coronacrisis ziet PlusOV het totaal aantal ritten teruglopen tot 10% van het normale volume. Dit raakt de continuïteit van PlusOV niet, maar mogelijk wel die van de leveranciers. PlusOV is hierover met de taxibedrijven in gesprek en werkt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de gemeente mogelijke steunmaatregelen uit. PlusOV is immers een beleidsarme GR en de gemeenten blijven verantwoordelijk voor het beleid. Daarbij neemt PlusOV de adviezen de VNG en steunmaatregelen vanuit de landelijke overheid mee,

inclusief de behoefte aan een transparante onderbouwing van de inkomstenderving.

### **Beoogd resultaat**

Vaststellen van de ontwerp Programmabegroting 2021 van PlusOV.

### **Kader**

Wet Gemeenschappelijke Regelingen.

GR Basismobiliteit

### **Argumenten voor en tegen**

#### *Argumenten voor*

De ontwerpbegroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie.

De gevraagde bijdrage voor de organisatiekosten past binnen de gemeentelijke begroting

### **Extern draagvlak (partners)**

Niet van toepassing

### **Financiële consequenties**

De bijdrage van Deventer in de organisatiekosten is met €18.000 gedaald. Dit voordeel kan bij de 1e kwartaalrapportage/kaderbrief terug vloeien naar de algemene middelen.

De afgelopen jaren zagen we een licht voordeel op de vervoerskosten. Daarom verwachten we dat de vervoerkosten binnen de gemeentelijke begroting blijven, ondanks de forse index van 6,7%.

### **Aanpak/uitvoering**

Gemeenteraden hebben volgens de brief van PlusOV tot 22 juni gelegenheid om de zienswijze op de conceptbegroting 2021-2024 kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijze bespreken in de vergadering van 9 juli 2020.

## RAADSMEDEDELING

<b>Onderwerp</b>	PlusOV begroting 2021		
<b>Mededelingennr</b>	2020-000643	<b>Portef.houder</b>	Weth. Rorink
<b>Team</b>	DEV-FC	<b>BenW-besluit d.d.:</b>	12 mei 2020

### 1. Inleiding: waarom deze mededeling

PlusOV is een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de Regio Stedendriehoek, gericht op het doelgroepenvervoer. Sinds 1 augustus 2019 is Deventer deels uitgetreden (voor het routegebonden vervoer). De raad heeft van PlusOV drie documenten als onderdeel van de planning en control cyclus ontvangen, te weten:

- jaarrekening 2019;
- kadernotitie 2021-2024;
- ontwerpbegroting 2021.

De jaarrekening en de kadernotitie zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Uw gemeenteraad kan, indien wenselijk, bij het bestuur van het PlusOV een zienswijze op de begroting naar voren brengen. Uw raad heeft deze mogelijkheid tot en met 22 juni 2020. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijze bespreken in de vergadering van 9 juli 2020. De begroting 2021 van PlusOV past binnen de begroting van de gemeente Deventer. Aan de raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting.

Doordat het college uw raad adviseert geen zienswijze in te dienen, wordt op verzoek van de griffie, i.v.m. Corona, de begroting etc met een raadsmededeling aan uw gemeenteraad toegezonden.

### 2. Kader

- Wet Gemeenschappelijke Regelingen.
- GR Basismobiliteit

### 3. Kern van de boodschap

De ontwerpbegroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie en past binnen de gemeentelijke begroting.

Aan de raad wordt daarom geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting. De bijdrage van Deventer in de organisatiekosten is met €18.000 gedaald ten opzichte van de begroting 2020. Dit voordeel kan bij de 1e kwartaalrapportage/kaderbrief terug vloeien naar de algemene middelen.

### 4. Nadere toelichting

#### Jaarrekening 2019

De jaarrekening is ter kennisgeving naar de gemeenteraden verzonden. PlusOV sluit het jaar 2019 positief af. Zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten zijn binnen de begroting gebleven. Op de organisatiekosten is een voordelig resultaat van € 312.000 behaald. Het voordelig resultaat wordt in de begroting 2021 conform het bestuursbesluit over de uittredesom verwerkt.

Net als in de jaarrekening 2018 is in de jaarrekening 2019 het risico benoemd van de afrekening groepsvervoer 2018/2019. Het gaat om het geschil met één vervoerder (Willemsen de Koning/WdK) over de hoogte van de afrekeningen leerlingvervoer en dagbestedingsvervoer van het schooljaar 2018/2019. De vervoerder claimt €2,2 miljoen van PlusOV. 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, maar 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. De zitting bij de Rechtbank is voorlopig eind mei gepland .

#### **Kadernotitie 2021-2024**

De kadernotitie is door het bestuur vastgesteld. In de kadernotitie staan onder andere de uitgangspunten voor indexering en voor de nieuwe begrotingsstructuur. In de kadernotitie is gekomen tot een nieuw systeem voor de toerekening van organisatiekosten naar routegebonden en vraagafhankelijk vervoer. De nieuwe verdeling is zuiverder omdat zoveel mogelijk kosten direct aan de vervoersstromen wordt toegerekend. Overigens heeft de wijziging van de systematiek voor de bijdrage van de gemeente Deventer nauwelijks effect.

De uitgangspunten voor prijs- en loonindex liggen in de lijn met de gemeentelijke begroting. De kosten voor het vervoer worden geïndexeerd op basis van de NEA-index. De NEA-index bedraagt voor 2020 6,7%. Dit percentage wordt toegepast 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.

#### **Ontwerp Programmabegroting 2021**

In de begroting van PlusOV zien we een afname van de organisatiekosten met name door een formatiereductie. Ook voor het vraagafhankelijk vervoer is een daling te zien, als gevolg van de verlaging van de formatie van de Frontoffice met 1,5 fte. Voor Deventer heeft dit tot gevolg van de bijdrage € 18.000 lager wordt dan de bijdrage in begroting 2020.

Als gevolg van de Coronacrisis ziet PlusOV het totaal aantal ritten teruglopen tot 10% van het normale volume. Dit raakt de continuïteit van PlusOV niet, maar mogelijk wel die van de leveranciers. PlusOV is hierover met de taxibedrijven in gesprek en werkt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de gemeente mogelijke steunmaatregelen uit. PlusOV is immers een beleidsarme GR en de gemeenten blijven verantwoordelijk voor het beleid. Daarbij neemt PlusOV de adviezen de VNG en steunmaatregelen vanuit de landelijke overheid mee, inclusief de behoefte aan een transparante onderbouwing van de inkomstenderving.

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

Uw kenmerk  
Ons kenmerk  
Behandeld door Guido Eggermont  
Doorkiesnummer  
Datum 9 april 2020  
Kopie aan RaoB

Betreft Jaarrekening 2019 en kadernotitie en conceptbegroting 2021-2024

Geacht college, geachte raadsleden,

Hierbij ontvangt u de definitieve jaarrekening 2019, de kadernotitie 2021-2024, en de conceptbegroting 2021-2024 van PlusOV. U heeft de gelegenheid om uw zienswijze op de conceptbegroting 2021-2024 uiterlijk 22 juni kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal uw eventuele zienswijze bespreken op 9 juli 2020.

### Coronacrisis

Tijdens de totstandkoming van de jaarrekening en de begroting is de wereld in korte tijd compleet veranderd als gevolg van de coronacrisis. De gevolgen hebben grote impact op ons allemaal en met name op de kinderen en volwassenen die wij in uw gemeente vervoeren. In navolging van de maatregelen van het RIVM raden we reizigers aan om alleen noodzakelijke ritten te boeken. Met de grootste zorg vervoeren we de kinderen van ouders in cruciale beroepen en kinderen in een onveilige thuissituatie naar de kinderopvang. Overige maatregelen vindt u op [www.plusov.nl](http://www.plusov.nl). We zien het totale aantal ritten teruglopen tot 10% van het normale volume. Dit raakt de continuïteit van PlusOV niet, maar mogelijk wel die van onze leveranciers. Vanzelfsprekend zijn we hierover met de taxibedrijven in gesprek. In goed overleg werken de vertegenwoordigers van uw gemeente samen mogelijke steunmaatregelen uit. PlusOV is immers een beleidsarme GR en de gemeenten blijven verantwoordelijk voor het beleid. Daarbij nemen we de adviezen de VNG en steunmaatregelen vanuit de landelijke overheid mee, inclusief onze behoefte aan een transparante onderbouwing van de inkomstenderving.

### Jaarrekening 2019

Het jaar 2019 sluiten we positief af. In het jaarverslag vindt u een onderbouwde terugblik op onze prestaties. Het was opnieuw een jaar van grote veranderingen. Zo is bijvoorbeeld de aanbesteding afgerond van het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer), waardoor we sinds augustus werken met nieuwe vervoerders. De gemeenschappelijke regeling (GR) is aangepast en de uitvoering van het routegebonden vervoer voor de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen is sinds 1 augustus gestopt. Verder stond 2019 vooral in het teken van kostenreductie met behoud van kwaliteit. In ons dagelijks handelen focussen we daar nadrukkelijk op. Ook bij het optimaliseren van processen en systemen waarmee we inmiddels volop bezig zijn.

### **Kadernotitie 2021-2024**

Ook 2020 en de komende jaren staan in het teken van kostenreductie met behoud van kwaliteit. Dit is één van de grootste uitdagingen voor onze organisatie. Het verlagen van zowel organisatie- als vervoerskosten is immers één van de belangrijkste overwegingen geweest om te starten met de gemeenschappelijke vervoerscentrale. In de reeds door het bestuur vastgestelde kadernotitie leest u over een nieuwe begrotingsstructuur die in de conceptbegroting is doorgevoerd.

### **Conceptbegroting 2021-2024**

Doordat de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen sinds augustus 2019 het routegebonden vervoer zelf organiseren, hebben we in de meerjarenbegroting enkele technische wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen waren nodig 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.

#### *Berekeningswijze bijdrage gemeenten routegebonden vervoer*

De berekeningswijze voor het routegebonden vervoer is vereenvoudigd. De nieuwe berekeningswijze leidt tot herverdeeleffecten maar, vanwege de afspraken in de nieuwe contracten met vervoerders, tot een directe toedeling van kosten naar reizigers en gemeenten. Hierdoor zijn de kosten per gemeente op reizigersniveau inzichtelijk. In feite krijgt elke gemeente de werkelijke kosten voor haar eigen reizigers doorbelast. Conform de GR Basismobiliteit bent u als gemeenteraad in de gelegenheid over de gewijzigde berekeningswijze een zienswijze in te dienen. U heeft de gelegenheid om uw zienswijze op de berekeningswijze 2021-2024 uiterlijk 22 juni kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal uw eventuele zienswijze bespreken op 9 juli 2020.

#### *Overige begrotingswijzigingen*

1. Het onderscheid tussen beheer- en regiekosten. Dit onderscheid laten we los omdat het een complexe administratie vergde. Het maakte de begroting bovendien nodeloos ingewikkeld.
2. De manier van kostendoorbelasting: met de gedeeltelijke uittreding van de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen is er een zwaarwegend belang om de organisatiekosten transparant en zuiver toe te rekenen aan de verschillende vervoerssoorten/programma's.
3. De derde 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.

Met gepaste trots kijken we terug op de resultaten van 2019. De komende jaren zien we met vertrouwen tegemoet. Tegelijkertijd dank ik u voor uw steun om van PlusOV een sterke organisatie te maken. De begroting biedt een goed en reëel kader waarbinnen we gezamenlijk verder kunnen werken aan de missie van de organisatie: mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is.

Met vriendelijke groet,

Drs. G.A.G. Eggermont  
directeur PlusOV





**Jaarstukken**  
**Vervoerscentrale Stedendriehoek**  
**2019**

## Inhoudsopgave

<b>JAARVERSLAG</b> .....	3
Voorwoord .....	3
1. Overzicht van baten en lasten.....	4
1.1 Personeelskosten .....	7
1.2 Bedrijfsvoering .....	8
1.3 Direct materiële kosten.....	8
1.4 Facilitaire diensten .....	9
1.5 Bestuurskosten.....	9
1.6 Vervoerskosten .....	11
2. Programmaverantwoording.....	14
3. Paragrafen.....	17
3.1 Weerstandsvermogen.....	17
3.2 Financiering .....	19
3.3 Bedrijfsvoering .....	20
3.4 Verbonden partijen .....	20
<b>JAARREKENING</b> .....	21
1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling .....	21
2. Balans per 31 december 2019.....	23
3. Balanstoelichting .....	24
4. Overzicht van baten en lasten.....	33
<b>ACCOUNTANTSVERKLARING</b> .....	35
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente .....	39
Bijlage 2: Incidentele baten en lasten .....	40

## JAARVERSLAG

### Voorwoord

In dit jaarverslag blikken we terug op de prestaties van PlusOV in 2019. Het was opnieuw een jaar van grote veranderingen. Zo is bijvoorbeeld de aanbesteding afgerond van het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer), waardoor we sinds augustus werken met nieuwe vervoerders. De gemeenschappelijke regeling (GR) is aangepast en de uitvoering van het routegebonden vervoer voor de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen is sinds 1 augustus gestopt.

Maar 2019 stond uiteraard vooral in het teken van kostenreductie met behoud van kwaliteit. We blijven zoeken naar mogelijkheden om deze doelstelling te realiseren. Inmiddels zijn we volop gestart met het vernieuwen en optimaliseren van processen en systemen. Zo is in 2019 een klantregistratiesysteem ingevoerd waarin we elk contact met onze reizigers op klantniveau registreren. Daarnaast hebben we een nieuw monitorsysteem in gebruik genomen voor het routegebonden vervoer, waarmee we zicht hebben op de uitvoering van het vervoer en snel kunnen handelen waar nodig. Ook de telefonische bereikbaarheid is in 2019 sterk verbeterd. Verdere progressie is mogelijk, maar vergt eveneens investeringen in systemen. Door de vorming van de optimalisatiereserve zijn binnen de huidige meerjarenbegroting middelen beschikbaar om onze dienstverlening nog beter aan te sluiten op onze klanten.

Tegelijkertijd hebben we scherper gekeken naar de kosten en is het kostenbewustzijn gestegen binnen de organisatie. We zijn verheugd dat we binnen de begroting hebben kunnen werken en we zien ook een duidelijke daling van de kosten ten opzichte van 2018.

In het routegebonden vervoer hebben we een grote kwalitatieve verbetering laten zien. Hoewel de start niet geheel vlekkeloos verliep, was de totale problematiek veel kleiner en meer onder controle dan in de jaren ervoor. De organisatie heeft samen met de taxibedrijven een enorme inspanning geleverd om dit te bereiken.

Het vraagafhankelijk vervoer (voormalige regiotaxi) kent een inmiddels stabiele uitvoering. De stiptheid bleef het hele jaar boven de norm (95%) en het aantal klachten bleef binnen de norm (0,3%). Deze kwaliteit van de uitvoering zien we terug in de reacties van onze reizigers en in de resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek waarin reizigers ons een tevredenheidsscore van 7,8 gaven.

We sluiten het jaar positief af en blijven ons bewust van de opdracht om de kwaliteit van het vervoer verder te behouden en de kosten te verlagen. Ik dank de deelnemende gemeenten voor hun steun om van PlusOV een sterke organisatie te maken.

Tijdens de controle van de jaarrekening is in Nederland het Corona virus uitgebroken. De impact op PlusOV is ook groot. Het vervoer is teruggevallen naar 10% van het normale volume. De continuïteit van PlusOV wordt hiermee niet geraakt, maar wellicht die van onze leveranciers. We volgen de ontwikkelingen nauwgezet.

Guido Eggermont  
directeur

## 1. Overzicht van baten en lasten

Uit het overzicht van baten en lasten blijkt dat zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten binnen de begroting bleven. We zien ook dat de organisatie- en vervoerskosten in 2019 lager zijn dan in 2018. Dit leidt tot een positief saldo. Dit lichten we toe in de volgende paragrafen.

In de jaarrekening zien we de eerste resultaten terug van de ontwikkeling van de organisatie van PlusOV. In tegenstelling tot voorgaande jaren, waren er in 2019 geen grote calamiteiten in het vervoer. Dat gaf enige ruimte om de interne beheersing en de regietaak te verbeteren. Hoewel de verbetering op alle fronten zichtbaar is, is er nog steeds veel ruimte voor verbetering. Daarop ligt onze focus en daar blijven we aan werken.

De organisatiekosten zijn aanzienlijk gedaald. Hierbij merken we op dat de kosten nog altijd hoger zijn dan het door de gemeenten gewenste niveau. In de meerjarenprogrammabegroting is daarom een taakstelling opgenomen die deze wens vertegenwoordigt.

De vervoerskosten van het routegebonden vervoer vallen gunstiger uit dan begroot, met name de kosten van augustus tot en met december. Het voordeel in het eerste half jaar is nihil. We merken dat de reductie van het vervoer heeft geholpen bij het versterken van de planning en tevens kostenreductie heeft bewerkstelligd.

De vervoerskosten van het vraagafhankelijke vervoer zijn eveneens lager dan begroot. De kosten zijn bovendien lager dan in 2018, terwijl het volume nagenoeg gelijk was. Ook hier zien we een toegenomen efficiency bij een onveranderd kwaliteitsniveau.

Lasten	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019	indeling programma's
<b>Beheer</b>					
1. Personeelskosten	€ 955.914	€ 559.968	€ 556.082	€ 3.886	Overhead
2. Bedrijfsvoering	€ 71.789	€ 61.810	€ 47.832	€ 13.978	Overhead
3. Directe materiële kosten	€ 17.885	€ 20.606	€ 26.448	€ -5.842	Overhead
4. Facilitaire diensten	€ 34.146	€ 30.510	€ 28.811	€ 1.699	Overhead
5. Bestuurskosten	€ 215.727	€ 43.207	€ 27.289	€ 15.918	Overhead
<b>Subtotaal Beheerkosten</b>	<b>€ 1.295.461</b>	<b>€ 716.101</b>	<b>€ 686.463</b>	<b>€ 29.638</b>	
<b>Regie</b>					
1. Personeelskosten	€ 1.744.642	€ 1.853.273	€ 1.581.434	€ 271.839	prog. 1-5
2. Bedrijfsvoering	€ 156.670	€ 204.568	€ 158.308	€ 46.260	Overhead
3. Directe materiële kosten	€ 166.261	€ 210.416	€ 209.296	€ 1.120	prog. 1-5
4. Facilitaire diensten	€ 79.606	€ 100.980	€ 95.389	€ 5.591	Overhead
5. Bestuurskosten	€ 90.984	€ 142.999	€ 90.316	€ 52.683	Overhead
<b>Subtotaal Regiekosten</b>	<b>€ 2.238.164</b>	<b>€ 2.512.236</b>	<b>€ 2.134.744</b>	<b>€ 377.492</b>	
<b>Optimalisatie kosten</b>					
Investing	€ -	€ -	€ -	€ -	
Risico	€ -	€ 45.000	€ -	€ 45.000	
<b>Subtotaal optimalisatie kosten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 45.000</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 45.000</b>	
<b>Totaal organisatiekosten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 3.273.337</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 452.130</b>	
<b>Vervoer</b>					
Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.969.713	€ 6.643.011	€ 326.702	Prog. 1
Gymvervoer	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ -785	Prog. 1
WMO-vervoer (Regiotaxi)	€ 5.685.368	€ 5.857.456	€ 5.640.848	€ 216.608	Prog. 2
WMO-vervoer (dagbesteding)	€ 767.697	€ 641.995	€ 645.408	€ -3.413	Prog. 3
Jeugdwet vervoer	€ 635.197	€ 532.654	€ 598.741	€ -66.087	Prog. 4
Aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ 19.051	Prog. 5
<b>Totaal vervoerkosten</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 14.098.671</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 492.075</b>	
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 17.372.008</b>	<b>€ 16.427.803</b>	<b>€ 944.205</b>	

Baten	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019	Nieuw indeling
<b>Beheer</b>					
Bijdrage provincie Gelderland	€ 122.880	€ 126.812	€ 126.812	€ -	Overhead
Bijdragen gemeenten	€ 1.172.581	€ 573.726	€ 573.725	€ -1	Overhead
Opbr.vervoerpaspassen/ritoverzichten		€ -	€ 2.201	€ 2.201	Overhead
<b>Subtotaal Beheer</b>	<b>€ 1.295.461</b>	<b>€ 700.538</b>	<b>€ 702.738</b>	<b>€ 2.200</b>	
<b>Regie</b>					
Bijdrage provincie Gelderland	€ 14.860	€ 15.000	€ 11.638	€ -3.362	Pr.1-5, overhead
Bijdragen gemeenten	€ 2.223.304	€ 2.421.126	€ 2.421.121	€ -5	Pr.1-5, overhead
Corr. Bijdrage prov. 2017 & 2018	€ -	€ -	€ -2.105	€ -2.105	Pr.1-5, overhead
<b>Subtotaal Regie</b>	<b>€ 2.238.164</b>	<b>€ 2.436.126</b>	<b>€ 2.430.654</b>	<b>€ -5.472</b>	
<b>Onttrekking reserve</b>					
Inefficiency bijdrage		€ 91.673	€ -	€ -91.673	
Investeringsbijdrage			€ -	€ -	
Onvoorzien		€ 45.000	€ -	€ -45.000	
<b>Subtotaal onttrekking reserve</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 136.673</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -136.673</b>	
<b>Totaal Organisatie baten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 3.273.337</b>	<b>€ 3.133.392</b>	<b>€ -139.945</b>	
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage Provincie WMO-vervoer	€ 823.008	€ 849.344	€ 849.344	€ -	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.969.713	€ 6.643.011	€ -326.702	Pr. 1
Bijdragen gemeenten Gymvervoer	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ 785	Pr. 1
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 4.862.360	€ 5.008.112	€ 4.791.504	€ -216.608	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsverv.	€ 767.697	€ 641.995	€ 645.408	€ 3.413	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Jeugdwet vervoer	€ 635.197	€ 532.654	€ 598.741	€ 66.087	Pr. 3
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ -19.051	Pr. 4
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 14.098.671</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ -492.075</b>	
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 17.372.008</b>	<b>€ 16.739.988</b>	<b>€ -632.020</b>	
<b>Saldo lasten en baten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ 312.185</b>	

Hieronder geven we het overzicht van baten en lasten weer met een toelichting op de afwijkingen.

## 1.1 Personeelskosten

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Beheer</b>	€ 955.914	€ 559.968	€ 556.082	€ 3.886
Loonkosten	€ 228.394	€ 342.857	€ 218.078	€ 124.779
Externe inhuur	€ 709.330	€ 131.968	€ 277.286	€ -145.318
Uitk. uit vroegere dienstbetrekking	€ -	€ 70.000	€ 54.688	€ 15.312
Opleiding/training	€ 926	€ 5.143	€ 5.083	€ 60
Alg personeelskosten	€ 17.263	€ 10.000	€ 946	€ 9.054
<b>Regie</b>	€ 1.744.642	€ 1.853.273	€ 1.581.434	€ 271.839
Loonkosten	€ 884.102	€ 1.763.006	€ 1.057.616	€ 705.390
Externe inhuur	€ 822.866	€ 50.000	€ 487.457	€ -437.457
Uitk. uit vroegere dienstbetrekking		€ -	€ 14.690	€ -14.690
Opleiding/training	€ 15.163	€ 26.445	€ 10.172	€ 16.274
Alg Personeelskosten	€ 22.511	€ 13.822	€ 11.500	€ 2.322
<b>Totaal personeelskosten:</b>	€ 2.700.556	€ 2.413.241	€ 2.137.515	€ 275.726

### Toelichting verschil loonkosten en externe inhuur regie

De personeelskosten bij Regie laten een positief saldo zien van € 271.839. Dit komt doordat de prestaties gedurende 2019 sterk zijn verbeterd. Daardoor konden we de kosten voor een flexibele schil terugbrengen. In het eerste kwartaal bleef 20% van het aantal inkomende telefoongesprekken onbeantwoord. Dat percentage wisten we in het 4<sup>e</sup> kwartaal terug te brengen naar onder de 10%. Deze dalende trend zet zich overigens nog verder voort. Verder hebben we de gemiddelde wachttijd aan de telefoon teruggebracht van 100 naar 60 seconden. Ook deze dalende trend zet zich nog voort. In de begroting zijn we uitgegaan van een gesprekstijd van 170 seconden (periode september 2018 tot februari 2019). In het eerste kwartaal was de gesprekstijd al gedaald naar 157 seconden. In het vierde kwartaal daalde de gesprekstijd nog verder naar 140 seconden. Ook hier kunnen we spreken van een dalende trend. Dankzij deze verbeteringen hebben we de personele inzet al gedurende het jaar kunnen terugbrengen.

## 1.2 Bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Beheer</b>	€ 71.789	€ 61.810	€ 47.832	€ 13.978
Ondersteuning Lochem	€ 69.048	€ 53.575	€ 39.475	€ 14.100
Ondersteuning Communicatie		€ 4.755	€ 6.394	€ -1.639
Verzekeringen	€ 1.213	€ 2.320	€ 800	€ 1.520
Bankkosten	€ 1.528	€ 1.160	€ 1.163	€ -3
<b>Regie</b>	€ 156.670	€ 204.568	€ 158.308	€ 46.260
Ondersteuning Lochem	€ 150.687	€ 177.312	€ 130.650	€ 46.662
Ondersteuning Communicatie		€ 15.736	€ 21.161	€ -5.425
Verzekeringen	€ 2.646	€ 7.680	€ 2.649	€ 5.031
Bankkosten	€ 3.337	€ 3.840	€ 3.849	€ -9
<b>Totaal Bedrijfsvoering:</b>	€ 228.460	€ 266.378	€ 206.141	€ 60.237

### Toelichting Beheer en Regie, ondersteuning door Lochem

De personele ondersteuning door de gemeente Lochem (PIOFAH) kwam iets lager uit dan begroot. Dit komt vooral omdat we het benodigde aantal ondersteuningsuren vooraf hoger hadden ingeschat. De kosten voor het verbeteren van de interne beheersing (interne controle, inkoop en ICT) vielen lager uit.

## 1.3 Direct materiële kosten

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Beheer</b>	€ 17.885	€ 20.606	€ 26.448	€ -5.842
Vervoerspassen	€ 14.846	€ 14.400	€ 17.128	€ -2.728
Klanttevredenheidsonderzoek	€ 3.039	€ 6.206	€ 9.320	€ -3.114
<b>Regie</b>	€ 166.261	€ 210.416	€ 209.296	€ 1.120
Planningspakket/management info	€ 112.457	€ 175.000	€ 175.734	€ -734
Kapitaallasten planningspakket	€ 39.167	€ 20.416	€ 19.583	€ 833
communicatie	€ 14.637	€ 15.000	€ 13.979	€ 1.021
<b>Totaal Direct materiële kosten</b>	€ 184.146	€ 231.022	€ 235.744	€ -4.722

### Toelichting direct materiële kosten

Niet van toepassing.



## 1.4 Facilitaire diensten

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Beheer</b>	€ 34.146	€ 30.510	€ 28.811	€ 1.699
Huisvestingskosten	€ 10.617	€ 12.646	€ 12.182	€ 464
ICT	€ 6.998	€ 5.799	€ 7.125	€ -1.326
ICT kapitaallasten	€ 3.364	€ 2.784	€ 2.558	€ 226
Telefoonkosten	€ 9.344,64	€ 6.961	€ 5.648	€ 1.313
Kantoormiddelen	€ 3.821,79	€ 2.320	€ 1.298	€ 1.022
<b>Regie</b>	€ 79.606	€ 100.980	€ 95.389	€ 5.591
Huisvestingskosten	€ 23.462	€ 41.854	€ 40.318	€ 1.536
ICT	€ 20.068	€ 19.191	€ 23.580	€ -4.389
ICT kapitaallasten	€ 7.342	€ 9.216	€ 8.467	€ 749
Telefoonkosten	€ 20.393	€ 23.039	€ 18.727	€ 4.312
Kantoormiddelen	€ 8.340	€ 7.680	€ 4.297	€ 3.383
<b>Totaal facilitaire diensten</b>	€ 113.752	€ 131.490	€ 124.200	€ 7.290

### Toelichting facilitaire diensten

Niet van toepassing.

## 1.5 Bestuurskosten

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Beheer</b>	€ 215.727	€ 43.207	€ 27.289	€ 15.918
Representatie/advies	€ 3.579	€ 1.208	€ 475	€ 733
Accountantskosten	€ 8.351	€ 4.873	€ 4.835	€ 38
Juridische ondersteuning	€ 15.096	€ 2.320	€ 21.978	€ -19.658
PiM onderzoek en PvA	€ 188.700	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	0	€ 34.806	€ -	€ 34.806
<b>Regie</b>	€ 90.984	€ 142.999	€ 90.316	€ 52.683
Representatie/advies	€ 7.738	€ 3.998	€ 1.573	€ 2.425
Accountantskosten	€ 18.226	€ 16.127	€ 16.003	€ 124
Juridische ondersteuning	€ 32.945	€ 7.680	€ 72.740	€ -65.060
PiM Aanbesteding RG	€ 32.076	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	€ -	€ 115.194	€ -	€ 115.194
<b>Totaal Bestuurskosten</b>	€ 306.711	€ 186.206	€ 117.606	€ 68.600

### Toelichting bestuurskosten

De accountantskosten lijken lager uit te vallen dan begroot. Toch zijn de kosten € 10.000 hoger door meerwerk voor de controle van de jaarrekening van 2018. Dat er geen tekort zichtbaar is, komt door een gewijzigde werkwijze/presentatie. Alleen de werkelijk gemaakte kosten in 2019 hebben we meegenomen in de jaarrekening. In het verleden werd ook een inschatting gemaakt van de kosten

die nog gemaakt moesten worden voor de jaarrekening. Deze kosten worden nu verantwoord in het volgende jaar.

De totale bestuurskosten laten een positief saldo zien omdat de post onvoorzien van € 150.000 niet werd aangesproken. Daartegenover zien we een tekort bij de juridische ondersteuning. Dit tekort is vooral ontstaan door kosten voor de voorbereiding van een rechtszaak die tegen PlusOV is aangespannen. Daarnaast hebben we kosten gemaakt voor kleine geschillen die inmiddels allemaal zijn afgehandeld.

## 1.6 Vervoerskosten

De vervoerskosten splitsen we uit in vervoerskosten voor het vraagafhankelijk en het routegebonden vervoer. De kosten voor het routegebonden vervoer geven we van januari tot en met juli weer voor 9 gemeenten. De kosten in de periode daarna (augustus tot en met december) betreffen de situatie na de uittreding van de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen. Die kosten geven we daarom weer voor 6 gemeenten.

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Vraagafhankelijk vervoer</b>	<b>€ 5.769.573</b>	<b>€ 5.942.456</b>	<b>€ 5.706.797</b>	<b>€ 235.659</b>
Aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ 19.051
Wmo vervoer	€ 5.685.368	€ 5.857.456	€ 5.640.848	€ 216.608
<b>Routegebonden vervoer</b>	<b>€ 9.556.366</b>	<b>€ 8.156.215</b>	<b>€ 7.899.801</b>	<b>€ 256.414</b>
<b>Leerlingenvervoer</b>	<b>€ 8.135.656</b>	<b>€ 6.969.713</b>	<b>€ 6.643.012</b>	<b>€ 326.700</b>
jan-juli		€ 5.579.461	€ 5.412.647	€ 166.813
aug-dec		€ 1.390.252	€ 1.230.365	€ 159.887
<b>Dagbestedingsvervoer</b>	<b>€ 767.697</b>	<b>€ 641.995</b>	<b>€ 645.408</b>	<b>€ -3.413</b>
jan-juli		€ 526.489	€ 538.552	€ -12.062
aug-dec		€ 115.506	€ 106.857	€ 8.649
<b>Jeugdwetvervoer</b>	<b>€ 635.197</b>	<b>€ 532.654</b>	<b>€ 598.741</b>	<b>€ -66.087</b>
jan-juli		€ 435.621	€ 539.091	€ -103.470
aug-dec		€ 97.033	€ 59.651	€ 37.383
<b>Gym vervoer</b>				
jan-juli	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ -785
<b>Totaal vervoerskosten</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 14.098.671</b>	<b>€ 13.606.597</b>	<b>€ 492.074</b>

### Vraagafhankelijk vervoer

#### *Wat hebben we bereikt?*

Mensen met een beperking in hun mobiliteit hebben veelvuldig met PlusOV gereisd. Hiermee hebben we een belangrijke bijdrage geleverd aan de mobiliteit van inwoners van 9 gemeenten. Zij konden hierdoor naar eigen inzicht en behoefte deelnemen aan de maatschappij. We hebben de reizigerstevredenheid in 2019 onderzocht. Onze reizigers gaven ons een tevredenheidsscore van 7,8. In het vraagafhankelijk vervoer bleef het percentage gegronde klachten van 0,15% ruim onder de norm van 0,3%.

#### *Wat hebben we gedaan?*

De reizigers van PlusOV hebben in 2019 bij elkaar ruim 2,8 miljoen kilometer gereisd. Dat is bijna hetzelfde aantal kilometers als in 2018. Ten opzichte van 2018 zien we wel een toename van het aantal ritten van 2,5%. Inwoners reisden hetzelfde aantal kilometers, maar maakten kortere ritten.

Tegelijkertijd daalde het aantal unieke reizigers met bijna 9%. In 2018 waren er 9.348 unieke reizigers. In 2019 waren dit er 8.511. We zien vooral een toename in het aantal zeer frequente reizigers naar vaste locaties. Zo reisden 3 klanten 50% van de ritten in 2019 tussen 6.00 en 7.00 uur 's morgens. Zij reisden meer dan 200 keer per jaar een vaste route in de ochtend.

Hoewel de stiptheid gedurende het jaar schommelde, kwam het gemiddelde over het jaar boven de 95% uit. Daarmee voldoet PlusOV aan de vereiste norm.

Wel waren er enkele dagen waarop we de stiptheidsnorm niet haalden. Dit heeft verschillende oorzaken. Ten eerste was er regelmatig sprake van onderlevering van voertuigen door de taxibedrijven of vielen voertuigen gedurende dag uit. Met een lager aantal beschikbare taxi's staat de stiptheid direct onder druk. Daarnaast was het door toegenomen drukte in de spits moeilijker om de stiptheid in de spitsuren op niveau te houden. Ten slotte werd de norm op enkele momenten in het jaar niet gehaald door het uitvallen van de datacommunicatie en de telefooncentrale.

Om de kwaliteit van het vervoer verder te verbeteren, zijn we voortdurend met de taxibedrijven in gesprek. We hebben maandelijks overleg over de kwaliteit van het vervoer en sturen nadrukkelijk op kwaliteit.

#### *Wat heeft het gekost?*

Hoewel het volume van het aantal gereden kilometers nagenoeg gelijk bleef, daalden de kosten van het vervoer. Dit is het directe resultaat van het nadrukkelijker sturen op kosten. We zijn scherper geworden in de uitvraag en planning en hebben aanpassingen gedaan waardoor we de kosten konden terugbrengen. Daarnaast kijken we nadrukkelijker naar het combineren van ritten. Dit heeft ook een kostenverlagend effect. Uiteraard blijven we hier de kwaliteit hier scherp in de gaten houden, zodat onze reizigers hiervan geen nadeel ondervinden.

#### **Routegebonden vervoer**

##### *Wat hebben we bereikt?*

We vervoerden leerlingen, cliënten voor dagbesteding en jeugdigen naar hun dagelijkse bestemming. Dat deden we met zoveel mogelijk vaste routes, vaste chauffeurs en nette voertuigen. In het eerste halfjaar verzorgden we het routegebonden vervoer voor 9 gemeenten en in het tweede halfjaar voor 6 gemeenten.

##### *Wat hebben we gedaan?*

2019 stond in het teken van transitie. Enerzijds was er de uittreding van 3 gemeenten vanaf de tweede helft van het jaar. Dit verliep zonder gevolgen voor het vervoer. Anderzijds hebben we het routegebonden vervoer opnieuw aanbesteed omdat de contracten afliepen. Vanaf 1 augustus zijn we gestart met 4 nieuwe partners. Hoewel de start van het routegebonden vervoer aanzienlijk beter verliep dan in de jaren ervoor, was het nog niet vlekkeloos. In de tweede helft van 2019 hebben we daarom hard gewerkt om de uitvoering van het vervoer op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen. Van september tot en met december was het gemiddelde klachtenpercentage 0,5%. Inmiddels is dit teruggebracht tot de norm van 0,3% (van het aantal gereden ritten).

##### *Wat heeft het gekost?*

De kosten in het eerste halfjaar waren nagenoeg conform begroting. Er deden zich geen grote afwijkingen voor. Wel is sinds december 2018 een dispuut ontstaan met één van de vervoerders (zie paragraaf 3.1 Weerstandsvermogen).

De kosten van augustus tot en met december zijn € 205.000 lager dan begroot. Hier zijn meerdere oorzaken voor. De begroting is gewijzigd voordat de aanbesteding is afgerond. We hebben daarom gewerkt met inschattingen en aannames:

- In het vervoersplan is geen rekening gehouden met de kosten voor begeleiding en opslagen. De werkelijke kosten waren € 50.000.
- Het werkelijke bedrag voor het starttarief is € 75.000 hoger dan begroot.
- Door een hoger werkelijk tarief en een lager aantal kilometers ontstond een voordeel op de begroting van bijna € 300.000:
  - De tarieven waren nog niet bekend en we hebben gerekend met een tarief van € 1,46 per kilometer. In de uitvoering kwamen we uit op een kilometertarief van € 1,52.
  - De kilometers zijn berekend op basis van het concept-vervoersplan. Hierin is gerekend met 892.863 kilometer. Het werkelijke aantal kilometers bedroeg 662.045. Er zijn verschillende oorzaken voor deze afwijking. Zo was de planning gebaseerd op de op dat moment bekende gegevens. Daarin zaten operationele fouten (datavervuiling) en er kon ook nog niet optimaal worden gepland. Daarnaast waren de mutaties voor het nieuwe schooljaar nog niet verwerkt.

## 2. Programmaverantwoording

Deze jaarrekening bestaat uit de volgende vijf programma's:

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

Alle kosten zijn verdeeld naar de verschillende programma's en overhead.

### Organisatiekosten

De meeste beheer- en regiekosten komen ten laste van de overhead. Van de personeelskosten en de direct materiële kosten wordt een gedeelte toegerekend aan de verschillende programma's. Hieronder geven we weer waaraan de kosten worden toegerekend.

Beheer:	Programma
Personeelskosten	Overhead
Bedrijfsvoering	Overhead
Directe materiële kosten	Overhead
Facilitaire diensten	Overhead
Bestuurskosten	Overhead

Regie kosten	Toerekening
Personeelskosten	Toegerekend aan de diverse programma's
Bedrijfsvoering	Overhead
Directe materiële kosten	Toegerekend aan de diverse programma's
Facilitaire diensten	Overhead
Bestuurskosten	Overhead

De verdeling van de personeelskosten en de direct materiële kosten naar de verschillende programma's gebeurt op basis van het aantal reizigers per vervoersstroom.

### Vervoerskosten

De vervoerskosten worden rechtstreeks toegerekend aan de verschillende programma's op basis van de betreffende vervoersstroom.

Hieronder geven we per programma een overzicht van de baten en lasten.  
-/- = nadeel

### Programma 1: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
1.1 Personeelskosten	€ 331.676	€ 274.211	€ 280.188	€ -5.977
1.2 Direct materiële kosten	€ 31.608	€ 37.280	€ 37.082	€ 198
1.3 Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.969.713	€ 6.643.011	€ 326.702
1.4 Gymvervoer	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ -785
Totaal lasten	€ 8.516.756	€ 7.293.057	€ 6.972.920	€ 320.137
<b>Baten</b>				
1.5 Bijdrage gemeenten	€ 8.516.756	€ 7.293.056	€ 6.967.141	€ -325.915
Totaal baten	€ 8.516.756	€ 7.293.056	€ 6.967.141	€ -325.915
Resultaat	€ -	€ -1	€ -5.779	€ -5.778

### Programma 2: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
2.1 Personeelskosten	€ 1.186.444	€ 1.272.532	€ 1.085.876	€ 186.656
2.2 Direct materiële kosten	€ 113.066	€ 144.480	€ 143.711	€ 769
2.3 Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.685.368	€ 5.857.456	€ 5.640.848	€ 216.608
Totaal lasten	€ 6.984.878	€ 7.274.468	€ 6.870.435	€ 404.033
<b>Baten</b>				
2.4 Bijdragen gemeenten en provincie	€ 6.984.878	€ 7.274.468	€ 7.057.956	€ -216.512
Totaal baten	€ 6.984.878	€ 7.274.468	€ 7.057.956	€ -216.512
Resultaat	€ -	€ -0	€ 187.521	€ 187.521

### Programma 3: Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
3.1 Personeelskosten	€ 143.848	€ 141.950	€ 145.044	€ -3.094
3.2 Direct materiële kosten	€ 13.708	€ 19.299	€ 19.196	€ 103
3.3 Dagbestedingsvervoer	€ 767.697	€ 641.995	€ 645.408	€ -3.413
Totaal lasten	€ 925.253	€ 803.244	€ 809.648	€ -6.404
<b>Baten</b>				
3.4 Bijdragen gemeenten en provincie	€ 925.253	€ 803.244	€ 806.657	€ 3.413
Totaal baten	€ 925.253	€ 803.244	€ 806.657	€ 3.413
Resultaat	€ -	€ 0	€ -2.991	€ -2.991

**Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)**

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
4.1 Personeelskosten	€ 47.868	€ 48.149	€ 49.198	€ -1.049
4.2 Direct materiële kosten	€ 4.562	€ 6.546	€ 6.511	€ 35
4.3 Jeugdwetvervoer	€ 635.197	€ 532.654	€ 598.741	€ -66.087
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 687.627</b>	<b>€ 587.349</b>	<b>€ 654.451</b>	<b>€ -67.102</b>
<b>Baten</b>				
4.4 Bijdragen gemeenten	€ 687.627	€ 587.348	€ 653.436	€ 66.088
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 687.627</b>	<b>€ 587.348</b>	<b>€ 653.436</b>	<b>€ 66.088</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -1</b>	<b>€ -1.014</b>	<b>€ -1.014</b>

**Programma 5: Aanvullend openbaar vervoer (samenkracht en burgerparticipatie)**

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
5.1 Personeelskosten	€ 34.805	€ 24.759	€ 21.127	€ 3.632
5.2 Direct materiële kosten	€ 3.317	€ 2.811	€ 2.796	€ 15
5.3 Aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ 19.051
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 122.327</b>	<b>€ 112.570</b>	<b>€ 89.872</b>	<b>€ 22.698</b>
<b>Baten</b>				
5.4 Bijdrage provincie	€ 122.327	€ 112.570	€ 90.157	€ -22.413
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 122.327</b>	<b>€ 112.570</b>	<b>€ 90.157</b>	<b>€ -22.413</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ 285</b>	<b>€ 285</b>

**Overhead:**

	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019
<b>Lasten</b>				
1. Personeelskosten	€ 955.914	€ 559.968	€ 556.082	€ 3.886
2. Bedrijfsvoering	€ 219.736	€ 266.378	€ 206.141	€ 60.237
3. Direct materiële kosten	€ 17.885	€ 20.606	€ 26.448	€ -5.842
4. Facilitaire diensten	€ 113.752	€ 131.490	€ 124.200	€ 7.290
5. Bestuurskosten	€ 315.435	€ 186.206	€ 117.606	€ 68.600
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 1.622.722</b>	<b>€ 1.164.648</b>	<b>€ 1.030.477</b>	<b>€ 134.171</b>
<b>Baten</b>				
6. Bijdrage gemeenten en provincie	€ 1.622.722	€ 1.164.648	€ 1.164.648	€ -
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 1.622.722</b>	<b>€ 1.164.648</b>	<b>€ 1.164.648</b>	<b>€ -</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 134.171</b>	<b>€ 134.171</b>



## 3. Paragrafen

### 3.1 Weerstandsvermogen

In de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit zijn de volgende taken en verplichtingen opgenomen:

- De Vervoerscentrale Stedendriehoek heeft als doel de belangen te behartigen van de deelnemers met betrekking tot het tot stand brengen, ontwikkelen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig, herkenbaar, efficiënt en eenvoudig te gebruiken stelsel van basismobiliteit. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden van reizigers en hun sociale netwerk en wordt erop toegezien dat het aanvullend openbaar vervoer ook in het buitengebied en de kleine kernen voldoende gewaarborgd is en dat het vervoer een optimale aansluiting heeft op de belangrijkste knooppunten van het openbaar vervoernetwerk.
- De bedrijfsvoeringsorganisatie heeft de volgende taken:
  - Het organiseren, begeleiden en uitvoeren van het doelgroepenvervoer;
  - Het organiseren, begeleiden en uitvoeren van het aanvullend openbaar vervoer in Gelderland.
- Afspraken over de uit de taak voortvloeiende werkzaamheden worden vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst tussen de bedrijfsvoeringsorganisatie en de betrokken deelnemers.
- De gemeenten dragen aan de bedrijfsvoeringsorganisatie en haar bestuur de bevoegdheden over die nodig zijn voor de uitvoering van de taken.

De deelnemers zorgen ervoor dat de bedrijfsvoeringsorganisatie te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan al haar verplichtingen jegens derden te kunnen voldoen. Risico's die niet in de begroting zijn opgenomen en niet gedekt kunnen worden uit de post onvoorzien of de algemene reserve worden gedragen door de deelnemende gemeenten. Dit houdt in dat de deelnemende gemeenten zelf ook maatregelen moeten treffen om eventuele risico's af te dekken.

#### **Risico's**

##### *Afrekening groepsvervoer 2018/2019*

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.

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.

### Financiële kengetallen

PlusOV is verplicht om op basis van het BBV (verslaggevingsvoorschriften) vanaf 2016 een aantal financiële kengetallen op te nemen. Deze kengetallen worden zowel in de begroting als in de jaarrekening opgenomen. De kengetallen zijn met name bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken.

Kengetallen	Realisatie	Categorisering Provincie*
Netto schuldquote	-2,6%	Categorie A
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2,6%	Categorie A
Solvabiliteitsratio	3%	Categorie C
Structurele exploitatieruimte	2%	Categorie B

\* De provincie Gelderland geeft in 3 categorieën het risico aan, categorie A is het minst risicovol en categorie C het meest risicovol.

### 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, waardoor deze ratio niet wijzigt.

### Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de vervoerscentrale in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen.

In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat de omvang van de reserves van PlusOV is gemaximeerd op 5% van de jaarlijkse exploitatielasten. De solvabiliteitsratio wordt berekend op basis van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Door de maximering van 5% zal de solvabiliteitsratio ook nooit hoger zijn dan 5%.

### 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.

## 3.2 Financiering

### **Betalingsverkeer**

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

### **Vlottende financiering**

In 2019 waren er voldoende liquiditeiten om aan alle betalingsverplichtingen te voldoen.

### **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. Het saldo dat op 31 december 2019 is gestald bij de schatkist bedraagt € 3.568.054. In 2019 is voor de uitzettingen bij het Rijk geen rente ontvangen.

### **Kasgeldlimiet**

De kasgeldlimiet voor het jaar 2019 bedraagt € 1.254.705. 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. In 2019 zijn geen kortlopende middelen opgenomen en daardoor is de kasgeldlimiet niet overschreden.

### **Renterisiconorm**

De renterisiconorm is niet van toepassing aangezien er door de Vervoerscentrale geen geldleningen zijn opgenomen.

### 3.3 Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering wordt uitgevoerd door de directeur binnen het mandaat van de gemeenten.

#### Formatie

Het formatieoverzicht geeft het aantal fte weer dat vanaf augustus 2019 is begroot en dat werkelijk is ingevuld op 31 december 2019. Dit betreft het aantal fte in dienst én inhuur.

Functie	Fte begroot	Fte per 31/12	Opmerkingen
Directie/Staf	4	3,16	
Planners	12,27	12,73	
Frontofficemedewerkers	16,29	14,84	Een deel van de 14,84 fte betreft inhuurkrachten. De flexibele schil wordt de komende jaren verder verkleind.
<b>Totaal PlusOV</b>	<b>32,56</b>	<b>30,72 fte</b>	

Het verzuimpercentage over 2019 bedroeg 4,73%.

#### Bedrijfsmiddelen

De bedrijfsmiddelen zijn divers. Ze bestaan onder andere uit een telefooncentrale, plansoftware, mobiele telefonie, dataverbindingen, communicatie-uitingen (folders e.d.), kopieerapparaten, computers, office-software, bureaus, stoelen, et cetera. Deze bedrijfsmiddelen zijn aangeschaft en geïmplementeerd en abonnementen zijn afgesloten.

#### Dienstverleningsovereenkomst gemeente Lochem

Met de gemeente Lochem is een dienstverleningsovereenkomst aangegaan met betrekking tot de ondersteuning op PIOFAH-taken (personeel, informatievoorziening, organisatie, financiën, automatisering en huisvesting). Daarmee geven we op een zo licht mogelijke wijze invulling aan deze taakgebieden.

### 3.4 Verbonden partijen

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

## JAARREKENING

### 1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

#### Algemeen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

#### Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

Waardering van passiva en activa alsmede de bepaling van het resultaat vinden in principe plaats op basis van historische kosten. Activa en passiva zijn opgenomen tegen nominale waarde.

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben, onverschillig of zij tot inkomsten of uitgaven in dat jaar hebben geleid. Baten en lasten worden verantwoord tot hun brutobedrag.

Personeelslasten worden in principe toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Als gevolg van het formele verbod op het opnemen van voorzieningen c.q. schulden uit hoofde van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, worden sommige personele lasten echter toegerekend aan de periode waarin uitbetaling plaatsvindt. Voorbeelden hiervan zijn componenten zoals ziektekostenpremie ten behoeve van gepensioneerden en verlofaanspraken en dergelijke.

Voor arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van een jaarlijks vergelijkbaar volume wordt geen voorziening getroffen of op andere wijze een verplichting opgenomen. De referentieperiode is dezelfde als die van de meerjarenraming, te weten vier jaar. Indien er sprake is van (eenmalige) schokeffecten (reorganisaties) wordt er wel een verplichting opgenomen.

#### Balans

##### Vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De investeringen worden vanaf het moment van ingebruikneming in beginsel lineair afgeschreven in de verwachte gebruiksduur.

Voor de vaste activa worden de volgende afschrijvingstermijnen gehanteerd:

Telefonie	5 jaar
Computers en servers	2 jaar
Software	3 jaar
Meubilair	10 jaar

##### Vlottende activa

##### *Vorderingen*

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

#### *Schatkistbankieren*

In principe dienen alle overtollige middelen in de schatkist te worden aangehouden. Er is echter een aantal uitzonderingen. Eén daarvan is het drempelbedrag. Dat is een minimumbedrag (afhankelijk van de omvang van de decentrale overheid) dat gemiddeld per kwartaal buiten de schatkist mag worden gehouden. Voor de Vervoerscentrale is dat voor 2019 € 250.000.

#### *Liquide middelen en overlopende activa*

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

#### Vlottende passiva

De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

## 2. Balans per 31 december 2019

De bedragen in deze balans zijn weergegeven in euro's (€).

<b>ACTIVA</b>	<b>Ultimo 2019</b>	<b>Ultimo 2018</b>
<b>Vaste activa</b>		
<i>Materiële vaste activa</i>	21.367	51.975
<i>Investeringen met economisch nut:</i>		
* Machines Apparaten Installaties	18.380	48.529
* Overige materiële vaste activa	2.987	3.447
<b>Vlottende activa</b>		
<i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>	3.806.577	5.356.110
* Rekening courant verhouding Rijk	3.568.054	4.642.389
* Vorderingen op openbare lichamen	237.213	693.995
* Overige vorderingen	1.311	19.726
<i>Liquide middelen</i>	117.986	164.872
* Banksaldi	117.986	164.872
<i>Overlopende activa</i>	639.241	3.221.539
* Nog te ontvangen bedragen overheidslichamen	347.312	3.022.760
* Overige overlopende activa	291.930	198.779
<b>Totaal Activa</b>	<b>4.585.171</b>	<b>8.794.497</b>

<b>PASSIVA</b>	<b>Ultimo 2019</b>	<b>Ultimo 2018</b>
<b>Vaste Passiva</b>		
<i>Eigen vermogen</i>	460.890	148.705
* Resultaat	312.185	
* Algemene reserve	148.705	148.705
<b>Vlottende passiva</b>		
<i>Netto vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>	178.417	613.666
* Overige schulden	178.417	613.666
<i>Overlopende passiva</i>	3.945.864	8.032.125
* Vooruitontvangen bedragen	2.426.124	5.952.391
* Overige overlopende passiva	1.519.740	2.079.734
<b>Totaal Passiva</b>	<b>4.585.171</b>	<b>8.794.496</b>

### 3. Balanstoelichting

#### Activa

##### Vaste activa

##### *Materiële vaste activa*

Hieronder geven we het verloop weer van de materiële vaste activa. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Boekwaarde 01-01-2019	Investerings 2019	Afschrijvingen 2019	Boekwaarde 31-12-2019
<i>Machines apparaten installaties</i>	48.529			18.381
• Telefooncentrale	7.136		2.654	4.482
• ICT werkplekken	21.810		7.911	13.899
• Software	19.583		19.583	0
<i>Overige materiële vaste activa</i>	3.447			2.987
• Meubilair	3.447		460	2.987
<b>Totaal</b>	<b>51.975</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21.367</b>

##### Vlottende activa

##### *Rekening courant*

Gemeenschappelijke regelingen zijn net zoals gemeenten verplicht om overtollige financiële middelen bij het Rijk of bij andere overheden uit te zetten. Het saldo van de schatkistrekening met het Rijk is op 31 december 2019 € 3.568.054.

Het drempelbedrag voor het schatkistbankieren voor de Vervoerscentrale Stedendriehoek bedraagt € 250.000. Onderstaande tabel laat zien dat het drempelbedrag niet is overschreden.

<b>Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)</b>				
Verslagjaar 2019				
<b>Drempelbedrag</b>	<b>250</b>			
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
<b>Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen</b>	<b>154</b>	<b>200</b>	<b>166</b>	<b>187</b>
Ruimte onder het drempelbedrag	96	50	84	63
Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-



<b>(1) Berekening drempelbedrag</b>				
Verslagjaar 2019				
Begrotingstotaal verslagjaar	17.372			
Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	17.372			
Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	-			
Drempelbedrag	250			

<b>(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen</b>				
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	13.856	18.160	15.267	17.246
Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	154	200	166	187

#### *Vorderingen op openbare lichamen*

De vorderingen op openbare lichamen betreffen:

- € 225.000 te vorderen omzetbelasting bij de Belastingdienst.
- € 11.000 factuur aan de provincie Gelderland met betrekking tot OV-vangnet die begin 2020 is betaald door de provincie.

#### *Liquide middelen*

Het saldo op de bankrekening van PlusOV bij de BNG is op 31 december 2019 € 117.986.

## Overlopende activa

### *Nog te ontvangen bedragen van overige Nederlandse overheidslichamen*

In het overzicht hieronder staat een specificatie van de nog te ontvangen bedragen overheidslichamen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2019	Af 2019	Bij 2019	Saldo 31-12-2019
Bijdragen provincie & gemeenten 2017:	2.004	2.004	-	€ 0
Bijdrage beheer provincie & gemeenten 2018	197.386	197.386		€ -0
Bijdrage regie provincie & gemeenten 2018	242.440	242.440		€ -
Bijdrage aanvullend OV provincie 2018	23.398	23.398		€ -
Bijdrage subsidie Wmo provincie 2018	164.601	164.601		€ -
Bijdrage gemeenten Groepsvervoer 2018	2.388.193	2.388.193		€ 0
Bijdrage gemeenten Gymvervoer 2018	4.737	4.737		€ 0
Bijdrage Wmo subsidie 2019 provincie			195.231	€ 195.231
Bijdrage aanvullend OV 2019 provincie			13.465	€ 13.465
Bijdrage gemeente RG 2019	-	-	138.615	€ 138.615
<b>Totaal NTO overheidslichamen</b>	<b>3.022.760</b>	<b>3.022.760</b>	<b>347.311</b>	<b>347.311</b>

De overige overlopende activa zijn als volgt opgebouwd. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2019	Af 2019	Bij 2019	Saldo 31-12-2019
* Nog te ontvangen algemeen	224	224	83.325	83.325
* Vooruitbetaalde bedragen	198.555	179.176	189.226	208.605
<b>Totaal</b>	<b>198.779</b>	<b>179.400</b>	<b>272.551</b>	<b>291.930</b>

### *Nog te ontvangen algemeen*

Hieronder staat de specificatie van de algemene nog te ontvangen bedragen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2019	Af 2019	Bij 2019	Saldo 31-12-2019
Afrekening nov/dec 2018 TCR	224	224		-
Afr. WdK 2018			83.325	83.325
<b>Totaal</b>	<b>224</b>	<b>224</b>	<b>83.325</b>	<b>83.325</b>

### *Vooruitbetaalde bedragen*

In 2019 zijn er voorschotten betaald aan de vervoerders. Met het bepalen van de hoogte van de voorschotten is rekening gehouden met de btw. In totaal is er € 188.266 aan btw vooruitbetaald, de afrekening volgt in 2020. Pas bij de definitieve afrekening wordt de btw geboekt.

## Passiva

### Vaste passiva

Bij de vaststelling van de jaarrekening 2016 is besloten om het batige saldo van € 148.705 toe te voegen aan de algemene reserve. Daarna hebben er geen mutaties meer plaatsgevonden in de algemene reserve. In het overzicht hieronder staat het verloop van de algemene reserve in 2019. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2019	Af 2019	Bij 2019	Saldo 31-12-2019
Algemene Reserve	148.705			148.705

### Vlottende passiva

#### *Schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar*

Het saldo van deze schulden is € 178.417. Dit betreft onder andere het crediteurensaldo. Dit zijn facturen die we in 2019 hebben ontvangen en die in 2020 zijn betaald. Op 31 december 2019 stonden deze bedragen nog open.

### Overlopende passiva

#### *Vooruit ontvangen bedragen*

Er is € 2.426.124 vooruit ontvangen. Dit betreft de bijdrage van de gemeenten, over het eerste kwartaal van 2020 die in 2019 zijn ontvangen.

### Overige overlopende passiva

Dit betreffen bedragen die nog betaald moeten worden in 2020 en die betrekking hebben op 2019. Hieronder staat een specificatie van de nog te betalen bedragen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 1-1-2019	Af 2019	Bij 2019	Saldo 31-12-2019
Bijdrage gemeenten wmo vervoer 2017	€ 3.285	€ 3.285,09		€ -
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ -2.254	€ -2.254,21		€ -
Accountantskosten 2018	€ 19.074,50	€ 19.074,50		€ -
Inhuur personeel (div)	€ 9.276	€ 9.276,00		€ -
Ondersteuning Lochem 4e kwartaal	€ 87.603	€ 87.602,88		€ -
Vervoerspassen december	€ 1.355	€ 1.355,08		€ -
ww uitkering	€ 17.521	€ 17.520,71		€ -
Afrekening nov/dec WdK	€ 1.881	€ 1.878,75		€ 3
Loonheffing/abp afdracht dec. 2017	€ 68.834	€ 68.833,66		€ -
Terugbetaling A'doorn/Deventer	€ 28.000	€ 28.000,00		€ -
Bijdragen gemeente Wmo vervoer	€ 57.236	€ 57.236,49		€ -
Voorschotten december RG en VAV	€ 788.574	€ 788.573,52		€ -
Afrekening groepsvervoer 2018 WdK	€ 726.268	€ 726.267,93		€ -
Afrekening groepsvervoer 2018 Witteveen	€ 125.972	€ 125.972,16		€ -
Ontvangen reizigersbijdragen 2018	€ 147.108	€ 147.108,43		€ -
Ontvangen reizigersbijdragen 2019			€ 144.230,12	€ 144.230
Inhuur personeel (div)			€ 40.503,47	€ 40.503
RG (aug-dec 2019)			€ 406.018,84	€ 406.019
VAV 2019			€ 864.532,88	€ 864.533
Diverse crediteuren			€ 25.107,66	€ 25.108
PIOFAH Lochem 4e kwartaal			€ 30.755,78	€ 30.756
ww uitkering			€ 8.588,68	€ 8.589
<b>Totaal</b>	<b>€ 2.079.734</b>	<b>€ 2.079.731</b>	<b>€ 1.519.737</b>	<b>€ 1.519.740</b>

### Niet uit de balans blijvende verplichtingen

#### Langlopende contracten

Voor de huur van de kantoorruimte is per 1 januari 2019 een huurovereenkomst aangegaan met de gemeente Lochem voor de duur van 3 jaar. Deze overeenkomst loopt tot en met 31 december 2021. Na deze termijn kan de huur voortgezet worden voor onbepaalde tijd. De huurprijs is € 52.500 per jaar.

Er is een leasecontract afgesloten voor een multifunctional met een looptijd van 3 jaar. Ingangsdatum van het contract is augustus 2016. Sinds augustus 2019 wordt het contract jaarlijks stilzwijgend verlengd met een opzegtermijn van 3 maanden. De jaarlijkse kosten zijn € 1.068.

Per 1 januari 2017 zijn er contracten afgesloten voor de duur van 2 jaar en 7 maanden (tot augustus 2019) voor het vraagafhankelijk vervoer in de hele regio, met Taxicentrale Raalte en Willemsen-de Koning Groep. Deze contracten zijn met een jaar verlengd.

De kosten van beide contracten zijn afhankelijk van het vervoersvolume. De kosten voor het vervoer worden door de deelnemende gemeenten als bijdrage aan de Vervoerscentrale betaald. Er zijn geen afspraken over het minimale vervoersvolume. De vervoerders houden rekening met het verwachte vervoersvolume, een structurele vermindering van de inzet van het aantal voertuigen moet met een wachttijd van 3 maanden doorgegeven worden. Het aantal afgesproken voertuigen zal in ieder geval nog 3 maanden ingezet worden en doorbelast aan de Vervoerscentrale.

Voor de plansoftware, zowel voor het routegebonden als het vraagafhankelijk vervoer, is een nieuw contract aangegaan vanaf 1 juni 2019. De looptijd van het contract is 1 jaar met een (wederzijdse) opzegtermijn van 4 maanden. De maandelijkse kosten zijn € 7.076.

#### *Afrekening groepsvervoer 2018/2019*

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, maar 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.

#### **Gebeurtenis na balansdatum**

##### *Uittreding DAZ*

In januari 2020 heeft het bestuur een besluit genomen met betrekking tot de uittredingsom. De financiële gevolgen zijn niet opgenomen in deze jaarrekening. Er is afgesproken dat het bestuursbesluit wordt verwerkt in de begroting 2021, zodat de gemeenteraden de mogelijkheid hebben om een zienswijze in te dienen.

### Wet Normering Topinkomens

Op 1 januari 2013 trad de Wet Normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) in werking. De WNT regelt dat topfunctionarissen in de (semi-)publieke sector niet meer mogen verdienen dan 130% van het salaris van een minister. Dit wordt normering van topinkomens genoemd. De WNT-norm voor 2019 is € 194.000.

In 2019 zijn door Vervoerscentrale Stedendriehoek geen salarissen betaald die boven deze norm uitkomen. De directeur moet worden aangemerkt als topfunctionaris als bedoeld in de WNT.

#### 1a Beloningen regulier

De bedragen in de tabel zijn weergegeven in euro's (€).

Gegevens 2019	A.F.M. Noordam	G. Eggermont
<b>Functiegegevens</b>		
Aanvang en einde functievervulling in 2019	n.v.t.	01/12 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	n.v.t.	0,52
Dienstbetrekking?	n.v.t.	Nee
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	n.v.t.	6.039
Beloningen betaalbaar op termijn	n.v.t.	n.v.t.
<i>Subtotaal</i>	n.v.t.	6.039
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	n.v.t.	8.568
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.
<b>Bezoldiging</b>	n.v.t.	<b>6.039</b>
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.	n.v.t.
<b>Gegevens 2018</b>		
<b>Functiegegevens</b>		
Aanvang en einde functievervulling in 2018	Directeur 01/01 – 14/01	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0	n.v.t.
Dienstbetrekking?	Ja	n.v.t.
<b>Bezoldiging</b>		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	5.550	n.v.t.
Beloningen betaalbaar op termijn	476	n.v.t.
<i>Subtotaal</i>	6.025	n.v.t.
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	7.249	n.v.t.
<b>Bezoldiging</b>	<b>6.025</b>	n.v.t.

1b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking

In de tabel hieronder zijn de leidinggevende topfunctionarissen weergegeven in de periode januari tot en met december 2019. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

<b>Gegevens 2019</b>				
<b>Functiegegevens</b>	<b>J.C. Akerboom</b>		<b>G. Eggermont</b>	
	Directeur		Directeur	
Kalenderjaar	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	n.v.t.	15/01 – 14/12	01/01 – 30/11	15/12 – 31/12
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	n.v.t.	12	11	1
<b>Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum</b>				
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	187	182	187	182
Maxima op basis van de normbedragen per maand	n.v.t.	266.400	247.100	25.300
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	266.400		174.221	
<b>Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)</b>				
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	n.v.t.		Ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	n.v.t.	242.333	89.175	5.049
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	n.v.t.		94.224	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.		N.v.t.	
<b>Bezoldiging</b>	n.v.t.		<b>94.224</b>	
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.		N.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.		N.v.t.	

De heer Eggermont moet over 2019 tevens worden aangemerkt als topfunctionaris, als bedoeld in de WNT, voor de gemeenschappelijke regeling Tribuut. Het bezoldigingsmaximum wordt hierdoor niet overschreden.

*1.d Toezichhoudende topfunctionarissen met een bezoldiging van € 1.700 of minder*

De leden van het bestuur van Vervoerscentrale Stedendriehoek vallen onder het begrip topfunctionaris, zoals bedoeld in de WNT, maar ontvangen van de Vervoerscentrale geen bezoldiging. In de onderstaande tabel vindt u een overzicht van de bestuurders van de Vervoerscentrale in 2019.

Naam topfunctionaris	Functie	Periode	
		van	t/m
M. Hospers	Voorzitter	01-01-2019	31-12-2019
H.J. Berkhoff	Lid	01-01-2019	31-12-2019
W. Vrijhoef	Lid	01-01-2019	31-12-2019
N. Stukker	Lid	01-01-2019	31-12-2019
J. Pierik	Lid	01-01-2019	01-12-2019
E. van Ooijen	Lid	01-12-2019	31-12-2019
F. Rorink	Lid	01-01-2019	31-12-2019
L. de Waard	Lid	01-01-2019	31-12-2019
H. van Zeijts	Lid	01-01-2019	01-10-2019
E.J. de Haan	Lid	01-10-2019	31-12-2019
M. ten Broeke	Lid	01-01-2019	31-12-2019

**Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT**

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2019 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.



#### 4. Overzicht van baten en lasten

Lasten	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019	indeling programma's
<b>Beheer</b>					
1. Personeelskosten	€ 955.914	€ 559.968	€ 556.082	€ 3.886	Overhead
2. Bedrijfsvoering	€ 71.789	€ 61.810	€ 47.832	€ 13.978	Overhead
3. Directe materiële kosten	€ 17.885	€ 20.606	€ 26.448	€ -5.842	Overhead
4. Facilitaire diensten	€ 34.146	€ 30.510	€ 28.811	€ 1.699	Overhead
5. Bestuurskosten	€ 215.727	€ 43.207	€ 27.289	€ 15.918	Overhead
<b>Subtotaal Beheerkosten</b>	<b>€ 1.295.461</b>	<b>€ 716.101</b>	<b>€ 686.463</b>	<b>€ 29.638</b>	
<b>Regie</b>					
1. Personeelskosten	€ 1.744.642	€ 1.853.273	€ 1.581.434	€ 271.839	prog. 1-5
2. Bedrijfsvoering	€ 156.670	€ 204.568	€ 158.308	€ 46.260	Overhead
3. Directe materiële kosten	€ 166.261	€ 210.416	€ 209.296	€ 1.120	prog. 1-5
4. Facilitaire diensten	€ 79.606	€ 100.980	€ 95.389	€ 5.591	Overhead
5. Bestuurskosten	€ 90.984	€ 142.999	€ 90.316	€ 52.683	Overhead
<b>Subtotaal Regiekosten</b>	<b>€ 2.238.164</b>	<b>€ 2.512.236</b>	<b>€ 2.134.744</b>	<b>€ 377.492</b>	
<b>Optimalisatie kosten</b>					
Investing	€ -	€ -	€ -	€ -	
Risico	€ -	€ 45.000	€ -	€ 45.000	
<b>Subtotaal optimalisatie kosten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 45.000</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 45.000</b>	
<b>Totaal organisatiekosten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 3.273.337</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 452.130</b>	
<b>Vervoer</b>					
Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.969.713	€ 6.643.011	€ 326.702	Prog. 1
Gymvervoer	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ -785	Prog. 1
WMO-vervoer (Regiotaxi)	€ 5.685.368	€ 5.857.456	€ 5.640.848	€ 216.608	Prog. 2
WMO-vervoer (dagbesteding)	€ 767.697	€ 641.995	€ 645.408	€ -3.413	Prog. 3
Jeugdwet vervoer	€ 635.197	€ 532.654	€ 598.741	€ -66.087	Prog. 4
Aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ 19.051	Prog. 5
<b>Totaal vervoerkosten</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 14.098.671</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 492.075</b>	
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 17.372.008</b>	<b>€ 16.427.803</b>	<b>€ 944.205</b>	

Baten	Werkelijk 2018	Begroot 2019	Werkelijk 2019	Saldo 2019	Nieuw indeling
<b>Beheer</b>					
Bijdrage provincie Gelderland	€ 122.880	€ 126.812	€ 126.812	€ -	Overhead
Bijdragen gemeenten	€ 1.172.581	€ 573.726	€ 573.725	€ -1	Overhead
Opbr. vervoerpassen/ritoverzichten		€ -	€ 2.201	€ 2.201	Overhead
<b>Subtotaal Beheer</b>	<b>€ 1.295.461</b>	<b>€ 700.538</b>	<b>€ 702.738</b>	<b>€ 2.200</b>	
<b>Regie</b>					
Bijdrage provincie Gelderland	€ 14.860	€ 15.000	€ 11.638	€ -3.362	Pr.1-5, overhead
Bijdragen gemeenten	€ 2.223.304	€ 2.421.126	€ 2.421.121	€ -5	Pr.1-5, overhead
Corr. Bijdrage prov. 2017 & 2018	€ -	€ -	€ -2.105	€ -2.105	Pr.1-5, overhead
<b>Subtotaal Regie</b>	<b>€ 2.238.164</b>	<b>€ 2.436.126</b>	<b>€ 2.430.654</b>	<b>€ -5.472</b>	
<b>Onttrekking reserve</b>					
Inefficiency bijdrage		€ 91.673	€ -	€ -91.673	
Investeringsbijdrage			€ -	€ -	
Onvoorzien		€ 45.000	€ -	€ -45.000	
<b>Subtotaal onttrekking reserve</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 136.673</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -136.673</b>	
<b>Totaal Organisatie baten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 3.273.337</b>	<b>€ 3.133.392</b>	<b>€ -139.945</b>	
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage Provincie WMO-vervoer	€ 823.008	€ 849.344	€ 849.344	€ -	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 8.135.656	€ 6.969.713	€ 6.643.011	€ -326.702	Pr. 1
Bijdragen gemeenten Gymvervoer	€ 17.816	€ 11.853	€ 12.638	€ 785	Pr. 1
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 4.862.360	€ 5.008.112	€ 4.791.504	€ -216.608	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsverv.	€ 767.697	€ 641.995	€ 645.408	€ 3.413	Pr. 2
Bijdragen gemeenten Jeugdwet vervoer	€ 635.197	€ 532.654	€ 598.741	€ 66.087	Pr. 3
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 84.205	€ 85.000	€ 65.949	€ -19.051	Pr. 4
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 14.098.671</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ -492.075</b>	
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 17.372.008</b>	<b>€ 16.739.988</b>	<b>€ -632.020</b>	
<b>Saldo lasten en baten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ 312.185</b>	

## **ACCOUNTANTSVERKLARING**

Op de volgende pagina's vindt u de verklaring van de accountant.

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek

### A. Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2019

#### Ons oordeel

Wij hebben de in de jaarstukken 2019, op pagina 21 tot en met 34, opgenomen jaarrekening 2019 van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2019 een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2019 als van de activa en passiva van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek per 31 december 2019 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2019 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving, zoals opgenomen in het normenkader.

De jaarrekening bestaat uit:

- 1 de balans per 31 december 2019;
- 2 het overzicht van baten en lasten over 2019; en
- 3 de toelichtingen met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

#### De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het door het algemeen bestuur vastgestelde Controleprotocol en het Controleprotocol WNT 2019 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

#### Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2019 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

#### Paragraaf betreffende overige aangelegenheden

Wij brengen de toelichting onder de alinea "Afrekening groepsvervoer 2018/2019" op pagina 29 van de jaarrekening onder uw aandacht. In deze alinea is verwoord dat eind 2019 sprake is van onenigheid over de afrekening van vervoersdiensten over het schooljaar 2018/2019 met één van de door de gemeenschappelijke regeling gecontracteerde vervoerders. De nog af te rekenen vervoersdiensten zijn in de jaarrekening gewaardeerd op het bedrag dat het bestuur van de gemeenschappelijke regeling heeft bepaald. Vanwege de verplichte dekking van tekorten door de deelnemers van de gemeenschappelijke regeling heeft deze kwestie geen gevolgen voor het resultaat en vermogen. Wij vinden het wel van belang deze alinea in onze controleverklaring te benadrukken voor de

# deJong&Laan

gebruikers van deze jaarrekening, aangezien de kwestie kan leiden tot hogere (mogelijk niet-begrote) toekomstige bijdragen.

## Materialiteit

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves. Op basis van artikel 2, lid 7 Bado is deze goedkeuringstolerantie door het algemeen bestuur vastgesteld. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn. Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de toleranties gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT.

## B. Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken het jaarverslag, bestaande uit de programmaverantwoording en de paragrafen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat
- alle informatie bevat die op grond van het in Nederland geldende Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten volgens de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

## C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

### Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV en de bepaling van en krachtens de WNT.

Deze verantwoordelijkheid houdt onder meer in dat de jaarrekening zowel de baten en lasten als de activa en passiva getrouw dient weer te geven en dat de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Rechtmatige totstandkoming betekent in overeenstemming met de begroting en met de relevante wet- en regelgeving, zoals opgenomen in het normenkader.

Het bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of de Gemeenschappelijk Regeling in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de Gemeenschappelijk Regeling te liquideren of de activiteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de Gemeenschappelijk Regeling haar activiteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

# deJong&Laan

## Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol vastgesteld door het algemeen bestuur, het controleprotocol WNT 2019, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte rechtmatigheidscriteria en van de redelijkheid van de door het bestuur gemaakte schattingen;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen zonder materiële afwijkingen weergeeft.

Wij communiceren met het algemeen bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Elst, 30 maart 2020

De Jong & Laan Accountants B.V.

Origineel getekend door N.C. van der Wolf MSc RA

## Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

In dit overzicht is per gemeente in beeld gebracht wat de totale bijdrage is voor PlusOV in 2019. Alle bedragen zijn weergegeven in euro's (€) exclusief btw. De gemeenten moeten in hun eigen jaarrekening rekening houden met een extra last voor de btw-kosten op het routegebonden vervoer. Hiervoor geldt het lage btw-percentage van 9%.

Taakveld:	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattert	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
Onderwijsbeleid en leerlingzaken	€ 1.364.018	€ 579.072	€ 1.232.739	€ 892.902	€ 253.636	€ 566.082	€ 818.823	€ 532.464	€ 933.750	€ -	€ 7.173.487
* Leerlingvervoer	€ 1.225.064	€ 541.935	€ 1.131.404	€ 841.761	€ 240.520	€ 541.973	€ 778.513	€ 482.697	€ 859.145		€ 6.643.012
* Gymvervoer	€ 12.638										€ 12.638
* Beheer	€ 40.480	€ 5.897	€ 25.124	€ 9.206	€ 3.407	€ 5.252	€ 9.491	€ 6.847	€ 11.978		€ 117.683
* Regie	€ 85.836	€ 31.240	€ 76.211	€ 41.935	€ 9.710	€ 18.857	€ 30.818	€ 42.920	€ 62.628		€ 400.153
Maatwerkdienstverlening 18+	€ 2.850.372	€ 327.053	€ 1.805.774	€ 591.762	€ 119.946	€ 195.151	€ 531.547	€ 647.252	€ 754.144	€ 976.156	€ 8.799.158
Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.602.834	€ 243.089	€ 1.644.907	€ 527.114	€ 103.537	€ 144.653	€ 439.748	€ 544.983	€ 658.662	€ 976.156	€ 7.885.684
* vervoer	€ 1.755.504	€ 166.308	€ 1.143.463	€ 380.784	€ 70.645	€ 101.307	€ 315.333	€ 409.873	€ 448.285	€ 849.344	€ 5.640.848
* Beheer	€ 120.780	€ 15.729	€ 111.001	€ 24.554	€ 9.086	€ 14.007	€ 25.315	€ 18.262	€ 35.725	€ 126.812	€ 501.272
* Regie	€ 726.550	€ 61.052	€ 390.443	€ 121.776	€ 23.805	€ 29.338	€ 99.100	€ 116.848	€ 174.652	€ -	€ 1.743.564
Dagbestedingsvervoer	€ 247.539	€ 83.964	€ 160.867	€ 64.648	€ 16.409	€ 50.499	€ 91.798	€ 102.269	€ 95.482	€ -	€ 913.474
* Vervoer	€ 182.149	€ 64.739	€ 108.409	€ 38.174	€ 9.619	€ 38.019	€ 70.931	€ 76.506	€ 56.861		€ 645.408
* Beheer	€ 20.955	€ 3.053	€ 13.006	€ 4.766	€ 1.764	€ 2.719	€ 4.913	€ 3.544	€ 6.200		€ 60.920
* Regie	€ 44.434	€ 16.172	€ 39.452	€ 21.708	€ 5.026	€ 9.761	€ 15.953	€ 22.218	€ 32.420		€ 207.146
Maatwerkdienstverlening 18-	€ 253.107	€ 46.029	€ 74.264	€ 64.721	€ 3.799	€ 33.080	€ 53.872	€ 67.920	€ 92.876	€ -	€ 689.668
* Jeugdvervoer	€ 230.928	€ 39.508	€ 56.471	€ 55.741	€ 1.496	€ 28.847	€ 46.794	€ 59.181	€ 79.776		€ 598.741
* Beheer	€ 7.108	€ 1.036	€ 4.412	€ 1.617	€ 598	€ 922	€ 1.667	€ 1.202	€ 2.103		€ 20.664
* Regie	€ 15.072	€ 5.485	€ 13.382	€ 7.363	€ 1.705	€ 3.311	€ 5.411	€ 7.536	€ 10.997		€ 70.262
Samenkracht & Burgerparticipatie	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 77.587	€ 77.587
* Aanvullend OV										€ 65.949	€ 65.949
* Regie										€ 11.638	€ 11.638
* Beheer											€ -
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>	<b>€ 4.467.498</b>	<b>€ 952.154</b>	<b>€ 3.112.778</b>	<b>€ 1.549.385</b>	<b>€ 377.381</b>	<b>€ 794.313</b>	<b>€ 1.404.241</b>	<b>€ 1.247.636</b>	<b>€ 1.780.771</b>	<b>€ 1.053.743</b>	<b>€ 16.739.900</b>

## Bijlage 2: Incidentele baten en lasten

LASTEN	2019 Begroot	2019 werkelijk
<b>BEHEER</b>	<b>€ 211.841</b>	<b>€ 213.659</b>
Personeelskosten	€ 131.968	€ 110.516
Bedrijfsvoering	€ 4.873	
Direct materiële kosten	€ 75.000	€ 83.484
Bestuurskosten	€ -	€ 19.658
<b>REGIE</b>	<b>€ 80.906</b>	<b>€ 91.339</b>
Personeelskosten	€ 64.779	€ 26.279
Bedrijfsvoering	€ 16.127	
Bestuurskosten		€ 65.060
<b>Totaal incidentele lasten</b>	<b>€ 292.747</b>	<b>€ 304.998</b>

BATEN	2019 Begroot	2019 werkelijk
<b>BEHEER</b>	<b>€ 211.841</b>	<b>€ 213.659</b>
Personeelskosten	€ 131.968	€ 110.516
Bedrijfsvoering	€ 4.873	€ -
Direct materiële kosten	€ 75.000	€ 83.484
Bestuurskosten	€ -	€ 19.658
<b>REGIE</b>	<b>€ 80.906</b>	<b>€ 91.339</b>
Personeelskosten	€ 64.779	€ 26.279
Bedrijfsvoering	€ 16.127	€ -
Bestuurskosten	€ -	€ 65.060
<b>Totaal incidentele lasten</b>	<b>€ 292.747</b>	<b>€ 304.998</b>



# **Kadernotitie begroting 2021-2024 Vervoerscentrale Stedendriehoek**

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Financiële uitgangspunten .....	4
2.1 Indexering.....	4
2.2 Btw en vennootschapsbelasting.....	4
2.4 Voorstel nieuwe systematiek verdeling organisatiekosten (voorheen beheer- en regiekosten) .	5
2.5 Nieuwe systematiek voor verdeling vervoerskosten routegebonden vervoer.....	6
2.6 Algemene reserve.....	6
3. Financieel perspectief: verdere kostenreductie.....	7
3.1 Personeel.....	7
3.2 Processen verfijnen .....	7
4. Inhoudelijk perspectief: Kwaliteit en klantoriëntatie verbeteren.....	8
4.1 Stabiliteit en kwaliteit.....	8
4.2 Scholing en training .....	8
4.3 KPI's .....	8
4.4 Reizigerspanel.....	8
5. Beleidsontwikkelingen.....	9
5.1 Wlz-vervoer .....	9
5.2 Aanbesteding.....	9
6. Risico's en maatregelen.....	10
Bijlage 1: huidige kostenverdeelsystematiek.....	11

## 1. Inleiding

Vlak voor de zomervakantie van 2019 heeft het bestuur van PlusOV de begroting 2019 en de meerjarenbegroting 2020-2023 vastgesteld. Naast een tijdelijke verhoging van de begroting en een plan van aanpak voor kostenreductie is besloten een kadernotitie op te stellen. Deze kadernotitie ligt nu voor. In deze kadernotitie voor de begroting van 2021-2024 brengen we de risico's en beheersmaatregelen van PlusOV in kaart.

### Ontwikkelingen 2019

Op de eerste plaats nemen we u mee in de belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar:

- Aanvankelijk liet de telefonische bereikbaarheid sterk te wensen over. Gedurende het jaar is de bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd: het aantal onbeantwoorde telefoontjes is intussen meer dan gehalveerd.
- De aanbesteding van het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer) is afgerond. De nieuwe contracten met de vervoerders zijn getekend en per 1 augustus geoperationaliseerd.
- Op verschillende plekken in de organisatie hebben we processen en systemen veranderd. Zo is een klantregistratiesysteem ingevoerd waarin elk contact met de reiziger wordt geregistreerd. Hierdoor hebben we op klantniveau een goed beeld van het contact met onze reizigers en hebben we de service kunnen verbeteren. Daarnaast hebben we een nieuw monitorsysteem voor het routegebonden vervoer ingevoerd. Dankzij dit systeem hebben we zicht op de uitvoering van het vervoer en kunnen we snel handelen waar nodig.
- Interne werkprocessen hebben we vastgelegd in een intern communicatieplan. Hierdoor zijn onze interne processen verhelderd en beter beheersbaar.
- De Gemeenschappelijke Regeling (GR) is aangepast en de uitvoering van het routegebonden vervoer voor de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen is sinds 1 augustus gestopt.
- Hoewel de start van het vervoer in schooljaar 2019-2020 niet geheel probleemloos is verlopen, bleek de totale problematiek veel kleiner te zijn dan in de jaren ervoor. Met één vervoerder heeft het tot medio november geduurd alvorens er een goed niveau van vervoer is gerealiseerd. Met de overige vervoerders werd het gewenste niveau eerder bereikt.
- Het vraagafhankelijk vervoer is op een stabiel hoog niveau uitgevoerd. De stiptheid bleef het hele jaar boven de norm (95%) . Ook het aantal klachten bleef binnen de norm (0,3%).

### Vooruitblik

Het jaar 2020 staat in het teken van kostenreductie met behoud van kwaliteit. Dit is tevens de grootste uitdaging voor onze organisatie in de komende jaren. Het verlagen van zowel organisatie- als vervoerskosten is immers één van de belangrijkste overwegingen geweest om te starten met de gemeenschappelijke vervoerscentrale. In 2020 starten we ook met de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer. De huidige contracten lopen af per 1 augustus 2021.

Met deze kadernotitie ligt er een basis om invulling te geven aan risicomanagement. In deze notitie stellen we een nieuwe begrotingsstructuur voor. De uittreding van de gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen in het routegebonden vervoer heeft ook consequenties voor de financiering. Het is daarom nog belangrijker geworden om de kostentoerekening scherper, beter navolgbaar en uitlegbaar te maken. We hebben alle verdeelsleutels en stellen voor om ze te herijken of vervangen. We gaan in deze kadernotitie niet in op toekomstig vervoersbeleid. PlusOV is immers een beleidsarme GR en de gemeenten blijven verantwoordelijk voor het beleid.

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

## 2. Financiële uitgangspunten

### 2.1 Indexering

De indexeringcijfers in deze kadernotitie sluiten aan op de indexeringsrichtlijnen van de gemeente Lochem.

#### **Inflatiepercentage**

Het inflatiepercentage is gebaseerd op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2018. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2021 is 1,8%. Dit percentage is 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 max. schaal 6.

Deze afspraken worden verwerkt 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 wordt toegepast 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.

### 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 mee moeten houden.

#### **Vennootschapsbelasting**

PlusOV is vanaf 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 beheer- en regiekosten

De beheer- en regiekosten zijn de kosten die de organisatie van PlusOV maakt om het vervoer uit te voeren. Het gaat hierbij om kosten voor personeel, huisvesting, automatisering, enzovoort. De huidige kostenverdeelssystematiek is mede door de uittreding van drie gemeenten bij het routegebonden vervoer niet meer accuraat.

Daarnaast bevat de huidige systematiek een aantal aannames die niet langer overeenkomen met de werkelijke kosten die de organisatie maakt, te weten:

- De eerste aanname in de huidige systematiek is dat 70% van de kosten wordt toegerekend aan de werkzaamheden voor het vraagafhankelijk vervoer en 30% aan de werkzaamheden voor het routegebonden vervoer.
- De tweede aanname is dat er onderscheid is in beheer- en regiekosten. De beheerkosten worden verdeeld op basis van inwoneraantal en de regiekosten op basis van de 70-30-verdeling. In de praktijk heeft het onderscheid tussen beheer- en regiekosten geen meerwaarde. Ook de daarbij behorende verdeelsleutels zijn fictief en hangen niet samen met werkelijke kosten.

## 2.4 Voorstel nieuwe systematiek verdeling organisatiekosten (voorheen beheer- en regiekosten)

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, dient het onderscheid tussen beheer- en regiekosten eigenlijk geen doel. Tegelijkertijd maakt dit onderscheid het financiële bouwwerk erg complex. Vooropstaat dat de kostentoerekening scherper, beter navolgbaar en uitlegbaar moet zijn. Dat vraagt om het toepassen van een meer zuivere methode, waarin een zo direct mogelijke kostentoerekening naar vervoerssoorten wordt bewerkstelligd. Daarom laten we het onderscheid los en benoemen we de beheer- en regiekosten voortaan als organisatiekosten.

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit (percentages zijn afgerond):

1. Personele kosten (75%)
2. Bedrijfsvoeringskosten (10%)
3. Direct materiële kosten (5%)
4. Facilitaire diensten (5%)
5. Bestuurskosten (5%)

In deze kostenverdeling is te zien dat de organisatiekosten voor een groot gedeelte bestaan uit personele kosten. Deze personele kosten zijn voor het overgrote deel (80%) kosten die direct te maken hebben met de twee vervoersstromen (routegebonden en vraagafhankelijk vervoer). Zo werkt de Frontoffice bijvoorbeeld alleen voor het vraagafhankelijk vervoer. De planners werken óf voor vraagafhankelijk óf voor routegebonden vervoer. Het overgrote deel van de personele kosten kunnen we dus direct verdelen over de twee vervoerssoorten.

Ook andere kosten kunnen we duidelijk toewijzen aan de vervoerssoorten:

1. Het klanttevredenheidsonderzoek voeren we uit per vervoerssoort.
2. We verstrekken alleen vervoerspassen voor het vraagafhankelijk vervoer. De pasadministratie wordt alleen voor deze vervoersstroom gedaan en ten laste van deze vervoersstroom gebracht.

De overige organisatiekosten (zoals personele kosten staf) zijn niet direct toe te delen aan de twee vervoerssoorten. Het gaat hier om de algemene en overheadkosten. Hier blijft een verdeelsleutel voor nodig. Deze overige organisatiekosten kunnen worden verdeeld op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten (VAV): directe loonkosten (RGV).

Tot slot dienen de organisatiekosten per vervoersstroom (programma) te worden verdeeld over de gemeenten. Dit zullen we doen op basis van inwoneraantal. Er zijn ook andere verdeelsleutels (zoals reiseenheden of aantal ritten) zijn denkbaar. Nadeel van andere verdeelsleutels is dat ze complexer zijn en er ook andere effecten optreden. Zo zijn de ritten (of duren de ritten) in één deel van het vervoersgebied langer dan in een ander deel. Daarbij reizen er nieuwe vragen over logica. De verdeling op basis van inwoneraantal is een goede afspiegeling en goed uitvoerbaar, zonder grote fluctuaties.

## 2.5 Nieuwe systematiek voor verdeling vervoerskosten routegebonden vervoer

Sinds 1 augustus 2019 werken we in het routegebonden vervoer met nieuwe contracten. Deze contracten kennen een andere opbouw en tariefstructuur dan voorheen. De nieuwe tariefstructuur heeft een groot voordeel: de gemaakte kosten kunnen op basis van de afrekening met de vervoerder direct op reizigersniveau worden berekend. Om dat te doen, zijn er twee basisafspraken nodig.

Deze basisafspraken zullen we in de nieuwe begroting opnemen en voor zienswijze aan de raad voorleggen. De basisafspraken zijn:

1. Het starttarief van een route wordt gelijkelijk verdeeld over alle reizigers in die route.
2. De optimale individuele reizigersafstand (kortste route van reiziger tot de bestemming) van de reiziger vormt de basis voor de verdeling van de routekosten onder de reizigers in die route.

Het grote voordeel is dat we ook hier de directe kosten kunnen toerekenen op reizigersniveau en daarmee aan gemeenten per type routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer).

## 2.6 Algemene reserve

In artikel 23 van de GR Basismobiliteit is vastgelegd dat het bestuur een algemene reserve kan instellen om bedrijfsmatige risico's op te vangen. In 2017 heeft het bestuur besloten om een algemene reserve in te stellen. Met het vaststellen van de jaarrekening zal het bestuur het rekeningresultaat bestemmen.

### 3. Financieel perspectief: verdere kostenreductie

#### 3.1 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 zijn de inhoudelijke onderwerpen geschetst die moeten bijdragen aan minder werk en het verkleinen van de organisatie. In de begroting 2021-2024 zullen we de vertaling maken naar het formatieplan voor deze jaren.

#### 3.2 Processen verfijnen

In 2019 zijn we opnieuw gestart met het beschrijven van de processen en het optimaliseren van processen. Het verder verfijnen ervan zetten we de komende jaren uiteraard voort. Conform het plan van aanpak kostenbeheersing zijn we begonnen met het verder uitwerken van de eerste vier deelplannen:

##### **Deelplan 1: Roosters FO optimaliseren**

We zullen de roosters zodanig aanpassen dat er minder inzet van uren zal zijn. Dit betekent dat we diensten verschuiven, waardoor er meer inzet uren is op de piekmomenten en minder inzet op de daluren. We implementeren de nieuwe roosters medio januari 2020.

##### **Deelplan 2: Processen routegebonden vervoer optimaliseren**

Bij de afdeling Planning zijn nu twee basisdiensten ingeroosterd: de monitordienst en de planning-/mutatiedienst. De planners van de monitordienst volgen proactief het opstarten en rijden van de routes. Hierdoor kunnen ze ouders en verzorgers zo snel mogelijk vooraf informeren over de vertragingen of verhinderingen. De planners van de planning-/mutatiedienst verwerken alle mutaties naar nieuwe of gewijzigde routes.

##### **Deelplan 3: Loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer verminderen**

Uit de eerste analyses blijkt dat er van januari tot november 2019 sprake was van ongeveer 8.000 loosmeldingen. Een loosmelding houdt in dat de taxibus voor niets komt voorrijden. Dit brengt onnodig vertraging met zich mee. Deze niet gereden ritten kosten PlusOV wel geld, maar ze worden niet doorgerekend in een eigen bijdrage van de reizigers. Zodra de analyses zijn afgerond, zullen we met verschillende acties het aantal loosmeldingen verminderen en daarmee de kosten terugbrengen.

##### **Deelplan 4: Telefonie routegebonden vervoer naar planners**

Vanaf medio januari 2020 handelt de Frontoffice geen telefoontjes meer af voor het routegebonden vervoer. De telefoontjes komen rechtstreeks binnen bij de Planning. Dit biedt twee grote voordelen: er is geen overdracht meer nodig tussen Frontoffice en Planning en de Planning heeft meer informatie en mogelijkheden om de reiziger direct te helpen. Dit bevordert de service aan onze reizigers en verkort de afhandeltijd.

In 2020 pakken we de overige onderwerpen uit het basis plan van aanpak kostenbeheersing op. Deze leggen we eind 2020 in het volgende plan van aanpak voor aan het bestuur. Hierbij doen we ook een beroep op het investeringsbudget. Met name ICT-verbeteringen moeten gaan leiden tot het efficiënter uitvoeren van processen. Bijvoorbeeld met het portaal waarmee we alle routes in het routegebonden vervoer kunnen monitoren, met de planningssoftware voor het vraagafhankelijk vervoer en de software voor de telefooncentrale.

## 4. Inhoudelijk perspectief: Kwaliteit en klantoriëntatie verbeteren

### 4.1 Stabiliteit en kwaliteit

De belangrijkste inhoudelijke opgave voor PlusOV de komende jaren is: blijven werken aan stabiliteit, kwaliteit van de dienstverlening en kostenreductie. Dit werkt door in alle denkbare onderdelen van de organisatie. Taken en eventueel toe te voegen taken dienen hieraan steeds te worden getoetst. Het is denkbaar dat (extra) opgaven niet worden uitgevoerd indien de stabiliteit en kwaliteit daarmee niet gediend zijn. Bijvoorbeeld vanwege druk op de organisatie of het planprogramma.

### 4.2 Scholing en training

Het op peil hebben van kennis en vaardigheden is binnen alle geledingen van de organisatie van belang. Bij planners en frontofficemedewerkers is er een directe relatie tussen kwaliteit en efficiëntie in de uitvoering en daarmee ook de kosten. Scholing gaat echter gepaard met substantiële kosten, omdat dit voor een belangrijk deel individueel plaatsvindt. Bij het opstellen van de begroting wordt gekeken of het budget voor scholing voldoende is.

### 4.3 Kpi's

In het bedrijfsplan van PlusOV en de dienstverleningsovereenkomst met gemeenten is vermeld aan welke kritische prestatie-indicatoren PlusOV moet voldoen:

- Klanttevredenheid: minimaal 7,6
- Medewerkertevredenheid: minimaal 7,5
- Ziekteverzuim: maximaal 5%
- Structurele besparing op het vervoer: minimaal 5%
- De jaarrekening moet zijn goedgekeurd
- Percentage gegronde klachten is maximaal 0,3% van het aantal verreden ritten
- Post wordt binnen vijf werkdagen afgehandeld
- E-mail wordt binnen twee werkdagen beantwoord
- Klachten worden binnen tien werkdagen afgehandeld
- 95% van de telefoongesprekken wordt binnen 30 seconden opgenomen

We hanteren de laatste indicator momenteel nog niet bij de Frontoffice. Bij de berekening van de benodigde bezetting zijn we uitgegaan van 80/20. Met 95/30 is het noodzakelijk om de bezetting uit te breiden, in plaats van terug te brengen. In 2020 zullen we een voorstel doen om deze KPI te herdefiniëren.

### 4.4 Reizigerspanel

Begin 2020 stellen we een reizigerspanel in. Dit reizigerspanel bestaat uit een vaste kern reizigers die met ons op afroep reizen (vraagafhankelijke vervoer). Het panel kan ook ad hoc thema's bespreken. Het doel is het ophalen van reizigerservaringen ten behoeve van het verbeteren van de dienstverlening.



## 5. Beleidsontwikkelingen

### 5.1 Wlz-vervoer

Pas zodra het vervoer stabiel en goed wordt uitgevoerd, kunnen we overwegen om vervoer in het kader van de Wet langdurige zorg (Wlz, de voormalige AWBZ) via PlusOV te laten verlopen. We weten nog niet of dat in 2021 al lukt. We zullen de mogelijkheden in 2020 verkennen met de zes gemeenten voor wie we het routegebonden vervoer verzorgen.

### 5.2 Aanbesteding

Op 1 augustus 2021 lopen de contracten met de taxibedrijven af voor het vraagafhankelijk vervoer. De aanbesteding zal daarom in 2020 worden gestart en in april 2021 worden afgerond.

## 6. Risico's en maatregelen

De mogelijke risico's van PlusOV en bijbehorende maatregelen vindt u in de volgende tabel. Het risico is weergegeven op een schaal van 1 tot 5, waarbij bij X het risico het kleinst is en bij XXXXX het grootst.

Risicogebeurtenis	Gevolgen risico (waar leidt het risico toe)	Beheersmaatregelen	Classificatie risico
1. Het lukt PlusOV niet om de organisatiekosten te verlagen.	Het is denkbaar dat in de loop van enig jaar de begroting voor het lopende jaar bijgesteld moet worden.	De kosten worden gemonitord. Na 4 à 5 maanden worden de kosten van het vervoer en de Vervoerscentrale doorgerekend voor het hele jaar.	XXX
2. Eén of meerdere gemeenten stappen uit de GR.	Indien een gemeente besluit niet langer te willen deelnemen, vermindert het volume van het totale systeem en zullen de kosten per deelnemer stijgen. Ook zal dit consequenties hebben voor de optimalisatie van de vervoersstromen in de regio en de kosten van overhead.	Een goede uitvoering draagt bij aan een positieve beoordeling en vermindert de behoefte om de GR te verlaten.	X
3. De provincie stopt met de uitvoering van het aanvullend openbaar vervoer.	Hogere regionale beheerkosten. Mogelijk hogere vervoerskosten omdat meer reizigers een beroep op gemeenten zullen doen.	Een goede uitvoering draagt bij aan een positieve beoordeling en vermindert de behoefte om het aanvullend OV los te laten.	X
4. Scherpere aansturing van de vervoerders en opleggen van boetes leidt tot rechtszaken.	Negatieve publiciteit.	Regelmatig en gericht informeren van bestuur, colleges, raden. Verbetering van de organisatie, planprogramma en communicatie dragen bij aan een goede uitvoering en beoordeling.	XX
5. Publieke opinie is negatief over het vervoer.	Politieke onrust over gemaakte keuzen. Verhoogde kosten om tekorten te repareren. Verhoogde druk op het personeel: door negatieve opinie ervaren ze een zwaardere werkdruk en het brengt stress met zich mee.	Regelmatig en gericht informeren van bestuur, colleges, raden en Wmo-raden over voortgang. Verbetering van de organisatie, planprogramma en reizigerscommunicatie dragen bij aan een goede uitvoering en beoordeling.	XX

## Bijlage 1: huidige kostenverdeelssystematiek

In de huidige begroting zijn drie verschillende soorten kosten onderscheiden:

1. Beheerkosten
2. Regiekosten
3. Vervoerkosten

### 1. Beheerkosten

De beheerkosten betreffen de kosten ten behoeve van de beheerorganisatie van de Vervoerscentrale. De bevoorschotting en afrekening vindt plaats op basis van de verdeelsleutel 'inwoneraantal'.

### 2. Regiekosten

De regiekosten worden voor 70% toegerekend aan het vraagafhankelijk vervoer (VAV) en voor 30% aan het routegebonden vervoer (RGV).

- De regiekosten voor het VAV betreffen de kosten ten behoeve van het verstrekken van ritadvies en reisinformatie, het verzorgen van de ritaanname, ritplanning en rittoewijzing. De bevoorschotting en afrekening vindt plaats op basis van de verdeelsleutel 'Aantal Regiotaxiritten in jaar t-1'.
- De regiekosten voor het RGV betreffen de kosten ten behoeve van de planning, mutatieverwerking en routegebonden telefonie.

### 3. Vervoerskosten

In 2019 verzorgt PlusOV voor de deelnemende gemeenten het leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer. De kosten voor dit routegebonden vervoer worden toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel:  
*Daadwerkelijke kilometers + opstapeenheid (per rit) + opslag(en).*

Voor het vraagafhankelijk vervoer worden de kosten toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel:  
*Daadwerkelijk directe reizigers kilometers + opslag(en).*

### Bijdrage provincie

De provincie Gelderland draagt in de periode 2017-2019 bij aan de beheer- en regiekosten van de vervoerscentrale. Deze bedragen worden verrekend met de bijdragen van de Gelderse gemeenten (dus exclusief de gemeente Deventer).

**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.

#### **Kostenverdeelsystematiek**

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 kostenverdeelsystematiek 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 gelijkmatig 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
<b>Organisatiekosten</b>							
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
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 2.620.171</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.371.961</b>	<b>€ 2.269.635</b>	<b>€ 2.269.635</b>

#### 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
	<b>€ 2.700.555</b>	<b>€ 2.137.516</b>	<b>€ 1.913.440</b>	<b>€ 1.815.435</b>	<b>€ 1.664.792</b>	<b>€ 1.563.484</b>	<b>€ 1.563.484</b>

##### *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
<b>Totaal lasten bedrijfsvoering</b>	<b>€ 228.460</b>	<b>€ 206.141</b>	<b>€ 249.059</b>	<b>€ 253.542</b>	<b>€ 253.542</b>	<b>€ 253.542</b>	<b>€ 253.542</b>

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
<b>Totaal</b>	<b>€ 184.146</b>	<b>€ 232.244</b>	<b>€ 137.640</b>	<b>€ 171.713</b>	<b>€ 171.713</b>	<b>€ 171.713</b>	<b>€ 171.713</b>

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				
<b>Totaal lasten fac.diensten</b>	<b>€ 113.751</b>	<b>€ 124.200</b>	<b>€ 133.282</b>	<b>€ 99.593</b>	<b>€ 94.503</b>	<b>€ 93.485</b>	<b>€ 93.485</b>

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						
<b>Totaal</b>	<b>€ 306.711</b>	<b>€ 117.605</b>	<b>€ 186.749</b>	<b>€ 187.411</b>	<b>€ 187.411</b>	<b>€ 187.411</b>	<b>€ 187.411</b>

#### *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
<b>Organisatiekosten</b>							
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
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 143.133</b>	<b>€ 1.340.864</b>	<b>€ 85.644</b>	<b>€ 21.854</b>	<b>€ 16.263</b>	<b>€ 919.936</b>
<b>Overhead naar programma's</b>		<b>€ 83.148</b>	<b>€ 765.062</b>	<b>€ 49.752</b>	<b>€ 12.695</b>	<b>€ 9.279</b>	<b>€ 919.936</b>

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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 8.516.756</b>	<b>€ 6.972.919</b>	<b>€ 3.745.094</b>	<b>€ 3.133.692</b>	<b>€ 3.119.751</b>	<b>€ 3.110.590</b>	<b>€ 3.110.590</b>
<b>Baten</b>							
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
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 8.516.756</b>	<b>€ 6.967.141</b>	<b>€ 3.745.094</b>	<b>€ 3.120.134</b>	<b>€ 3.110.712</b>	<b>€ 3.106.071</b>	<b>€ 3.110.590</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -5.778</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -13.558</b>	<b>€ -9.039</b>	<b>€ -4.519</b>	<b>€ -</b>

### 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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Baten</b>							
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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Baten</b>							
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 vereveningssystematiek. 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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Baten</b>							
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 vereveningssystematiek. 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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Baten</b>							
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.

<b>Optimalisatiekosten</b>	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Saldo per 1-1</b>	€ -	€ 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	€ -
<b>Saldo per 31-12</b>	€ <b>299.531</b>	€ <b>49.531</b>	€ <b>150.000</b>	€ -	€ -

<b>RG6</b>	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Saldo per 1-1</b>	€ -	€ 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				
<b>Saldo per 31-12</b>	€ <b>301.389</b>	€ <b>301.389</b>	€ <b>301.389</b>	€ <b>301.389</b>	€ <b>301.389</b>

## 5. Overzicht van baten en lasten

### Lasten

	Jaarrekening 2018	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<b>Organisatiekosten</b>							
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
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 2.620.171</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.371.961</b>	<b>€ 2.269.635</b>	<b>€ 2.269.635</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>							
Investing	€ -	€ -	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Risico	€ -	€ -	€ 45.000	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>		€ -	€ 145.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
<b>Vervoer</b>							
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
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 10.202.523</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 16.427.803</b>	<b>€ 12.967.694</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 12.917.453</b>	<b>€ 12.815.127</b>	<b>€ 12.715.127</b>

### Baten

	Jaarr. 2018	Concept jaarr. 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<b>Organisatie</b>							
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	€ -	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 3.533.625</b>	<b>€ 3.133.392</b>	<b>€ 2.420.170</b>	<b>€ 2.377.694</b>	<b>€ 2.572.430</b>	<b>€ 2.219.635</b>	<b>€ 2.269.635</b>
<b>Vervoer</b>							
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
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 15.325.939</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 10.202.524</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 10.445.492</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 18.859.564</b>	<b>€ 16.739.988</b>	<b>€ 12.622.694</b>	<b>€ 12.823.186</b>	<b>€ 13.017.923</b>	<b>€ 12.665.127</b>	<b>€ 12.715.127</b>
<b>Resultaat voor bestemming</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ -345.000</b>	<b>€ -250.000</b>	<b>€ 100.469</b>	<b>€ -150.000</b>	<b>€ -</b>

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

<b>Toevoeging reserve optimalisatiekosten</b>							
Bijdrage DAZ Gemeenten	€ -	€ -			€ 300.469		
<b>Totaal onttrekking reserve</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 300.469</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>

<b>Resultaat na bestemming</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
--------------------------------	-------------	------------------	------------	------------	-------------	------------	------------

## 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 planningsstelsel 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 afhandelingstijd van telefoongesprekken was gemiddeld 170 seconden in plaats van de verwachte 90 seconden. Inmiddels is de afhandelingstijd 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 klantcontactstelsel 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 planningsstelsel 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	Hatterm	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			€ -
* Vervoer		€ 158.425		€ 118.741	€ 29.690	€ 103.751	€ 145.019	€ 188.024			€ 870.933
* Organisatie		€ 18.479		€ 29.591	€ 10.868	€ 16.558	€ 29.989	€ 21.799			€ 743.650
Maatwerkdienstverlening 18-		€ 80.109		€ 89.938	€ 6.847	€ 30.331	€ 42.605	€ 96.988			€ 127.283
* Jeugdvervoer		€ 75.393		€ 82.387	€ 4.074	€ 26.106	€ 34.952	€ 91.426			€ -
* Organisatie		€ 4.715		€ 7.551	€ 2.773	€ 4.225	€ 7.652	€ 5.563			€ 346.818
Samenkracht & Burgerparticipatie										€ 88.100	€ 88.100
* Aanvullend OV										€ 74.885	€ 74.885
* Organisatie										€ 13.215	€ 13.215
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>	<b>€ 2.792.693</b>	<b>€ 1.070.269</b>	<b>€ 1.738.360</b>	<b>€ 1.545.618</b>	<b>€ 410.111</b>	<b>€ 811.552</b>	<b>€ 1.429.505</b>	<b>€ 1.425.312</b>	<b>€ 738.734</b>	<b>€ 861.033</b>	<b>€ 12.823.186</b>

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
<b>Activa</b>						
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
<b>Totaal</b>	<b>4.585.172</b>	<b>4.200.920</b>	<b>4.200.920</b>	<b>4.451.389</b>	<b>4.451.389</b>	<b>4.451.389</b>

Omschrijving	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024
<b>Passiva</b>						
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
<b>Totaal</b>	<b>4.585.172</b>	<b>4.200.920</b>	<b>4.200.920</b>	<b>4.451.389</b>	<b>4.451.389</b>	<b>4.451.389</b>